



Infrastruktur för framtiden

Sammanfattning

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2018–2029 ska uppgå till 622,5 miljarder kronor, varav 125 miljarder kronor till drift, underhåll och reinvestering i statliga järnvägar, 164 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar och 333,5 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet. Utskottet anser att regeringens förslag innebär en kraftigt ökad och angelägen satsning på infrastruktur som kan bidra till en långsiktig hållbar utveckling. Utskottet tillstyrker även att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter, ska uppgå till 52 miljarder kronor för perioden 2018–2029.

Utskottet föreslår fem tillkännagivanden till regeringen med anledning av yrkanden i följdmotioner och i motioner från allmänna motionstiden 2015 och 2016:

- Regeringen bör ta fram en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik för att minska sårbarheten i transportsystemet.
- Regeringen bör verka för globala lösningar där sjöfarten och luftfarten kan bära sina klimatkostnader.
- Regeringen bör verka för att införandet av det EU-gemensamma signalsystemet för tåg ERTMS sker samordnat med Sveriges grannländer och i nära samråd med branschaktörerna samt med beaktande av järnvägens totala funktionssätt.
- Regeringen bör värna de regionala flygplatserna i sin aviserade flygstrategi.
- Regeringen bör tillse att Trafikverket inför beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg gör en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet samt uppmuntrar till innovation i anläggningsbranschen.

Utskottet föreslår att riksdagen avslår övriga motionsyrkanden, främst med hänvisning till pågående utredningar och arbeten. I betänkandet behandlas också ett stort antal motionsförslag om främst upprustning och utbyggnad av

olika vägar och järnvägar runt om i landet. Utskottet avstryker dessa förslag med hänsyn till rollfördelningen inom transportpolitiken. Motionsförslagen återfinns i bilaga 2.

I betänkandet finns 40 reservationer (S, M, SD, MP, C, V, L, KD). I 5 reservationer (S, SD, MP, V, L) föreslås att riksdagen inte ska göra något tillkännagivande till regeringen.

Behandlade förslag

Proposition 2016/17:21 Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling.

Ett nittiototal yrkanden i följdmotioner till propositionen.

Regeringens skrivelse 2016/17:20 Riksrevisionens rapport om erfarenheter av OPS-lösningen för Arlandabanan.

Sju yrkanden i följdmotioner till skrivelsen.

Cirka 430 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2015/16 och 2016/17.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	5
Redogörelse för ärendet.....	13
Ärendet och dess beredning.....	13
Bakgrund.....	13
Propositionens och skrivelsens huvudsakliga innehåll.....	14
Utskottets överväganden.....	16
Utgångspunkter för prioritering av infrastrukturåtgärder.....	16
Samhällsekonomiska analyser.....	38
Ekonomiska planeringsramar för perioden 2018–2029.....	43
Järnvägens signalsystem – ERTMS.....	56
Särskilt om införandet av ERTMS.....	58
Regionala flygplatser.....	60
Sverigeförhandlingen.....	63
Övriga särskilda infrastrukturåtgärder.....	67
Finansieringsfrågor.....	93
Vissa frågor om upphandling av infrastruktur.....	103
Regional samverkan.....	106
Några frågor om fysisk planering.....	107
Längre och tyngre tåg.....	111
Reservationer.....	114
1. Infrastruktur för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 2 (M, C, L, KD).....	114
2. Infrastruktur för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 2 (SD).....	115
3. Ett jämställt och tillgängligt transportsystem, punkt 3 (SD).....	117
4. Ett jämställt och tillgängligt transportsystem, punkt 3 (L).....	118
5. Sårbarhet i transportsystemet, punkt 4 (S, MP, V).....	118
6. Globala lösningar, punkt 5 (S, MP, V).....	120
7. Gränsöverskridande trafik, punkt 6 (L).....	121
8. Konkurrensneutralitet mellan trafiklagen, punkt 7 (M, C, L, KD).....	122
9. Konkurrensneutralitet mellan trafiklagen, punkt 7 (SD).....	123
10. Forskning och innovation, punkt 8 (M, L).....	124
11. Fyrstegsprincipen, punkt 9 (L).....	125
12. Samhällsekonomiska analyser, punkt 10 (M, C, L, KD).....	126
13. Samhällsekonomiska analyser, punkt 10 (SD).....	127
14. Ekonomiska planeringsramar för 2018–2029, punkt 11 (M).....	128
15. Ekonomiska planeringsramar för 2018–2029, punkt 11 (SD).....	132
16. Ekonomiska planeringsramar för 2018–2029, punkt 11 (C).....	134
17. Ekonomiska planeringsramar för 2018–2029, punkt 11 (L).....	136
18. Ekonomiska planeringsramar för 2018–2029, punkt 11 (KD).....	139
19. Järnvägens signalsystem – ERTMS, punkt 12 (SD, C, L, KD).....	141
20. Särskilt om införandet av ERTMS, punkt 13 (SD).....	143
21. Särskilt om införandet av ERTMS, punkt 13 (L).....	143
22. Regionala flygplatser, punkt 14 (S, MP, V).....	144
23. Sverigeförhandlingen, punkt 15 (M).....	146
24. Sverigeförhandlingen, punkt 15 (SD).....	148
25. Sverigeförhandlingen, punkt 15 (C).....	150
26. Sverigeförhandlingen, punkt 15 (L).....	151

27. Sverigeförhandlingen, punkt 15 (KD)	152
28. Alternativ finansiering, punkt 17 (M, C, L, KD)	154
29. Alternativ finansiering, punkt 17 (SD)	155
30. Alternativ finansiering, punkt 17 (V)	157
31. Brukaravgifter, punkt 18 (L)	158
32. Vissa frågor om upphandling av infrastruktur, punkt 19 (S, MP, V) ..	159
33. Vissa frågor om upphandling av infrastruktur, punkt 19 (SD)	161
34. Regional samverkan, punkt 20 (M, C, L, KD).....	161
35. Några frågor om fysisk planering, punkt 21 (M).....	162
36. Några frågor om fysisk planering, punkt 21 (C).....	163
37. Några frågor om fysisk planering, punkt 21 (L)	165
38. Några frågor om fysisk planering, punkt 21 (KD).....	166
39. Längre och tyngre tåg, punkt 22 (C, L, KD).....	168
40. Längre och tyngre tåg, punkt 22 (SD)	169
Särskilda yttranden	170
1. Ett jämställt och tillgängligt transportsystem, punkt 3 (C)	170
2. Särskilt om införandet av ERTMS, punkt 13 (KD)	170
3. Övriga särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 16 (M).....	171
4. Övriga särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 16 (SD)	171
5. Övriga särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 16 (C).....	172
6. Övriga särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 16 (L).....	172
7. Övriga särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 16 (KD).....	172
8. Alternativ finansiering, punkt 17 (V)	173
9. Vissa frågor om upphandling av infrastruktur, punkt 19 (SD)	173
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	174
Proposition 2016/17:21	174
Följdmotionerna	174
Skrivelse 2016/17:20.....	182
Följdmotionerna	182
Motioner från allmänna motionstiden 2015/16	183
Motioner från allmänna motionstiden 2016/17	207
<i>Bilaga 2</i>	
Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 17	233
<i>Tabell</i>	
Tabell 1 Ekonomisk ram för transportinfrastrukturen.....	51

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Utgångspunkter för prioritering av infrastrukturåtgärder

1. Transportpolitiken och klimatmålen

Riksdagen avslår motion

2015/16:754 av Emma Wallrup m.fl. (V).

2. Infrastruktur för medborgare och näringsliv i hela Sverige

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:377 av Håkan Svenneling m.fl. (V) yrkande 3,

2015/16:1512 av Peter Jeppsson m.fl. (S),

2015/16:1663 av Camilla Waltersson Grönvall (M) yrkande 1,

2015/16:2454 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 10,

2015/16:3022 av Ola Johansson (C) yrkande 4,

2015/16:3147 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkandena 10 och 14,

2015/16:3207 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 20,

2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 14,

2016/17:117 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 1,

2016/17:892 av Berit Högman m.fl. (S) yrkande 1,

2016/17:1730 av Said Abdu och Lars Tysklind (båda L) yrkande 4,

2016/17:2474 av Håkan Svenneling m.fl. (V) yrkande 1,

2016/17:3007 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),

2016/17:3095 av Helena Lindahl och Peter Helander (båda C) yrkande 2,

2016/17:3096 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) yrkande 1,

2016/17:3125 av Lars Hjalmered m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 3,

2016/17:3399 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkandena 8 och 9,

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 15 och

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 9.

Reservation 1 (M, C, L, KD)

Reservation 2 (SD)

3. Ett jämställt och tillgängligt transportsystem

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 10,

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 9–11,

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 8 och 9 samt

2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 26.

Reservation 3 (SD)

Reservation 4 (L)

4. Sårbarhet i transportsystemet

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att regeringen bör ta fram en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik för att minska sårbarheten i transportsystemet och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2016/17:1763 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD),
2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 13,
2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 7 och
2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 13 och
bifaller delvis motion
2015/16:2778 av Lars-Axel Nordell (KD) yrkande 1.

Reservation 5 (S, MP, V)

5. Globala lösningar

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att regeringen bör verka för globala lösningar där sjöfarten och luftfarten kan bära sina klimatkostnader och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 30,
2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 3 och
2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 13 och
bifaller delvis motion
2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 23.

Reservation 6 (S, MP, V)

6. Gränsöverskridande trafik

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:870 av Isak From och Helén Pettersson i Umeå (båda S) yrkande 1,
2015/16:1574 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M),
2015/16:2463 av Kristina Yngwe (C) yrkandena 1 och 2,
2016/17:560 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M),
2016/17:3026 av Said Abdu och Lars Tysklind (båda L) yrkande 2,
2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkandena 11 och 17 samt
2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 25.

Reservation 7 (L)

7. Konkurrensneutralitet mellan trafiklagen

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:2068 av Jimmy Ståhl och Carina Herrstedt (båda SD),
2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 2
och
2016/17:1374 av Jimmy Ståhl och Carina Herrstedt (båda SD).

Reservation 8 (M, C, L, KD)

Reservation 9 (SD)

8. Forskning och innovation

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:11 av Mathias Sundin m.fl. (L),

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 3,

2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 12 och

2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 28.

Reservation 10 (M, L)

9. Fyrstegsprincipen

Riksdagen avslår motion

2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 20.

Reservation 11 (L)

Utgångspunkter i samband med planeringsprocessen

10. Samhällsekonomiska analyser

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:700 av Anders Ahlgren och Daniel Bäckström (båda C),

2015/16:1906 av Saila Quicklund (M),

2015/16:3022 av Ola Johansson (C) yrkandena 1 och 2,

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 2,

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 1,

2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 12,

2016/17:188 av Saila Quicklund (M),

2016/17:1201 av Teres Lindberg och Leif Nysmed (båda S),

2016/17:1776 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkandena 2–4,

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 1,

2016/17:2993 av Peter Helander och Daniel Bäckström (båda C),

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 16,

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 9,

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 4,

2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 30,

2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 5 och

2016/17:3524 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD) yrkande 1.

Reservation 12 (M, C, L, KD)

Reservation 13 (SD)

11. Ekonomiska planeringsramar för 2018–2029

Riksdagen

a) godkänner vad regeringen föreslår om att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2018–2029 ska uppgå till 622,5 miljarder kronor.

b) godkänner vad regeringen föreslår om att av den ekonomiska ramen ska 333,5 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet.

c) godkänner vad regeringen föreslår om att den del av den ekonomiska ramen som enligt punkt b ska användas till utveckling av transportsystemet får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., bidrag till åtgärder i allmänna farleder och slussar, stöd för att främja hållbara stadsmiljöer samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån.

d) godkänner vad regeringen föreslår om att av den ekonomiska ramen ska 125 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar samt att av den ekonomiska ramen ska 164 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar.

e) godkänner vad regeringen föreslår om att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter, ska uppgå till 52 miljarder kronor för perioden 2010–2029.

f) bemyndigar regeringen att efter åtgärdsplaneringen slutligt besluta om fördelningen av medel mellan nationell plan och länsplaner.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2016/17:21 punkterna 1–6 och avslår motionerna

2015/16:736 av Emil Källström (C),

2015/16:1600 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1,

2015/16:2351 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 1,

2015/16:3147 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 11,

2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 13,

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 42,

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 12,

2016/17:3347 av Caroline Szyber m.fl. (KD) yrkande 9,

2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 2,

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkandena 1–3,

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 10,

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 1–3, 10, 11, 14 och 19.1,

2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkandena 1–10, 13–15, 17, 19, 22, 24 och 27 samt

2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 1–4, 9–12, 15 och 16.

Reservation 14 (M)

Reservation 15 (SD)

Reservation 16 (C)

Reservation 17 (L)

Reservation 18 (KD)

12. Järnvägens signalsystem – ERTMS

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:1770 av Per Klarberg m.fl. (SD),

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 16,

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 6 och

2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 11.

Reservation 19 (SD, C, L, KD)

13. Särskilt om införandet av ERTMS

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att regeringen bör verka för att införandet av ERTMS sker samordnat med Sveriges grannländer och i nära samråd med branschaktörerna samt med beaktande av järnvägens totala funktionssätt och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 4.

Reservation 20 (SD)

Reservation 21 (L)

14. Regionala flygplatser

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att regeringen i sin aviserade flygstrategi bör värna de regionala flygplatserna och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 4,

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 8,

2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 34 och

2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 13 och

bifaller delvis motionerna

2016/17:1621 av Mattias Ottosson m.fl. (S),

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 37 och

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 19.

Reservation 22 (S, MP, V)

15. Sverigeförhandlingen

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 10,

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 15,

2016/17:312 av Josef Fransson m.fl. (SD),

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 18,

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 5,

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 4 och 5,

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 15 och
2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 14.

Reservation 23 (M)
Reservation 24 (SD)
Reservation 25 (C)
Reservation 26 (L)
Reservation 27 (KD)

16. Övriga särskilda infrastrukturåtgärder

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

Finansieringsfrågor

17. Alternativ finansiering

Riksdagen avslår motionerna
2015/16:241 av Jan Ericson (M),
2015/16:735 av Emil Källström (C) delyrkande 2,
2015/16:980 av Sten Bergheden (M),
2015/16:1698 av Edward Riedl och Sten Bergheden (båda M),
2015/16:2369 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 2,
2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 6,
2015/16:3129 av Per Åsling (C),
2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 1 och 2,
2016/17:820 av Annie Löf m.fl. (C) yrkande 2,
2016/17:1776 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 1,
2016/17:2174 av Sten Bergheden (M),
2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 3,
2016/17:2980 av Helena Lindahl och Per Åsling (båda C) yrkande 4,
2016/17:3006 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),
2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 17 och 19,
2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkandena 21 och 22,
2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 6,
2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkandena 18 och 32,
2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 7,
2016/17:3522 av Nina Lundström m.fl. (L),
2016/17:3523 av Emma Wallrup m.fl. (V) och
2016/17:3524 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD) yrkandena 2,
3 och 5 samt
lägger skrivelse 2016/17:20 till handlingarna.

Reservation 28 (M, C, L, KD)
Reservation 29 (SD)
Reservation 30 (V)

18. Brukaravgifter

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:1809 av Johnny Skalin (SD),
2016/17:2365 av Johnny Skalin (SD),
2016/17:2996 av Cecilia Widegren (M) yrkande 1,
2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 7 och
2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 21.

Reservation 31 (L)

Vissa andra transportpolitiska frågor

19. Vissa frågor om upphandling av infrastruktur

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att regeringen bör tillse att Trafikverket inför beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg gör en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet samt uppmuntrar till innovation i anläggningsbranschen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 2,
2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 1,
2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 8,
2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 5,
2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 31 och
2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 6 och
bifaller delvis motion
2016/17:3524 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD) yrkande 4.

Reservation 32 (S, MP, V)

Reservation 33 (SD)

20. Regional samverkan

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 3
och
2016/17:3125 av Lars Hjalmered m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 4.

Reservation 34 (M, C, L, KD)

21. Några frågor om fysisk planering

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:277 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 2,
2015/16:1663 av Camilla Waltersson Grönvall (M) yrkande 3,
2015/16:2363 av Annika Qarlsson och Fredrik Christensson (båda C)
yrkandena 1 och 2,
2016/17:821 av Annie Löf m.fl. (C) yrkande 44,
2016/17:1434 av Annika Qarlsson och Fredrik Christensson (båda C)
yrkandena 1 och 2,
2016/17:1986 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 2,

2016/17:2011 av Kristina Yngwe och Eskil Erlandsson (båda C) yrkande 5,
 2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 4,
 2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkande 13,
 2016/17:3378 av Anna Kinberg Batra m.fl. (M) yrkande 29,
 2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 7,
 2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 7,
 2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 33 och
 2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 8.

Reservation 35 (M)

Reservation 36 (C)

Reservation 37 (L)

Reservation 38 (KD)

22. Längre och tyngre tåg

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 50.2,
 2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 24,
 2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 14.2,
 2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 21,
 2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 18 och
 2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 16.

Reservation 39 (C, L, KD)

Reservation 40 (SD)

Stockholm den 6 december 2016

På trafikutskottets vägnar

Karin Svensson Smith

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Tony Wiklander (SD), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Nina Lundström (L), Emma Wallrup (V), Teres Lindberg (S), Rikard Larsson (S) och Magnus Oscarsson (KD).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas

- proposition 2016/17:21 Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling och 91 yrkanden i 5 följdmotioner till propositionen,
- regeringens skrivelse 2016/17:20 och 7 yrkanden i 3 följdmotioner till skrivelsen och
- 433 motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2015 och 2016.

Med hänsyn till att investeringar i trafikens infrastruktur har ett nära samband med trafikens utformning behandlar utskottet i detta betänkande förutom infrastrukturfrågor även frågor av transportpolitisk karaktär och ett antal andra frågor som omfattas av regeringens bedömningar i propositionen, däribland åtgärder för att främja längre och tyngre tåg. I sammanhanget kan nämnas att utskottet kommer att behandla motionsförslag som rör bl.a. järnvägspolitik, cykeltrafik, självkörande fordon och åtgärder för att främja en fossiloberoende transportsektor senare under riksmötet.

Utskottet anordnade den 12 april 2016 en offentlig utfrågning om finansieringsmodeller för transportinfrastruktur. Syftet med utfrågningen var att ur olika perspektiv belysa finansieringsmodeller för transportinfrastruktur. Vid denna utfrågning informerade Riksrevisionen genom riksrevisor Margareta Åberg utskottet om innehållet i granskningsrapporten om erfarenheter av OPS-lösningen för Arlandabanan (RiR 2016:3).

Den 30 november 2016 informerade statsrådet Anna Johansson utskottet med anledning av infrastrukturpropositionen.

I sammanhanget kan vidare nämnas att två utskottsdelegationer, som ett led i den samlade kunskapsuppbyggnaden, under hösten 2015 företagit studieresor till Kina respektive Japan för att bl.a. studera höghastighetsjärnväg. Vidare har en utskottsdelegation under hösten 2016 företagit en studieresa till Nederländerna för att bl.a. studera cykelinfrastruktur och klimatsäkring av transportinfrastruktur.

Bakgrund

Med utgångspunkt i den planeringsprocess som presenterades i infrastrukturproposition 1992/93:176 (bet. 1992/93:TU35, rskr. 1992/93:446) genomförs planeringen av åtgärder i transportinfrastrukturen i två steg. I det första steget, inriktningsplaneringen, utreds mål, ekonomiska ramar och inriktning för den kommande planeringsperioden. Analysen ligger till grund för den infrastrukturproposition som regeringen presenterar med förslag till

planeringsram och inriktning för den aktuella planperioden. När riksdagen fattat beslut med anledning av propositionen följer det andra steget, åtgärdsplaneringen. Trafikverk och planeringsorgan på regional nivå upprättar i detta skede konkreta förslag till nya åtgärdsplaner. De nationella planerna fastställs därefter av regeringen medan länsplanerna fastställs i länen. Regeringen redovisar skriftligen sitt slutliga ställningstagande till riksdagen. Den statliga infrastrukturplaneringen har resulterat i åtgärdsplaner för en period på cirka tio år. Den nu gällande planen avser 2014–2025. I propositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21) presenterar regering sitt förslag till inriktning för den kommande planeringsperioden; denna kommer att ligga till grund för upprättandet av en ny nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 som kommer att ersätta den nu gällande planen. Som ett led i sitt arbete har regeringen inhämtat ett antal underlag från myndigheter och utredningar.

Propositionens och skrivelsens huvudsakliga innehåll

Regeringen redovisar i proposition 2016/17:21 behovet av åtgärder i transportsystemet för perioden 2018–2029 och lämnar förslag till ekonomisk ram och vägledning för prioritering i den planering av åtgärder i nationell plan som följer efter riksdagens beslut.

I propositionen klargörs att den bygger på en överenskommelse mellan regeringspartierna och Vänsterpartiet.

Regeringen förslår att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen under planeringsperioden ska uppgå till totalt 622,5 miljarder kronor. Regeringen föreslår att av den ekonomiska ramen ska 333,5 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet. Regeringen förslår att den del som ska användas till utveckling av transportsystemet får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., bidrag till åtgärder i allmänna farleder och slussar, stöd för att främja hållbara stadsmiljöer samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån. I propositionen föreslår regeringen även att 125 miljarder kronor ska användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar samt att 164 miljarder kronor ska användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till medfinansiering till enskilda vägar.

Regeringen föreslår vidare att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter, ska uppgå till 52 miljarder kronor.

I propositionen framhåller regeringen att klimatförändringarna är vår tids ödesfråga och att transportsektorn är den sektor som dominerar de svenska

utsläppen av växthusgaser. Regeringen anger att transportsystemets utformning som helhet har stor betydelse för dess bidrag till en långsiktigt hållbar utveckling. Regeringen konstaterar att ett ökat fokus behövs för att effektivisera och optimera transporter och användning av existerande infrastruktur i arbetet för ett fossilfritt Sverige. I propositionen framhåller regeringen vidare att infrastrukturen ska skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande, förbättra förutsättningarna för näringslivet, förstärka sysselsättningen i hela landet, ta höjd för och utnyttja digitaliseringens effekter och möjligheter och ska tillgodose behoven hos människor i olika ålder och med olika bakgrund och ekonomiska förutsättningar.

I skrivelse 2016/17:20 redovisar regeringen sin bedömning av de iakttagelser och slutsatser som Riksrevisionen har gjort i rapporten Erfarenheter av OPS-lösningen för Arlandabanan (RiR 2016:3). Riksrevisionen konstaterar i sin granskning bl.a. att samhällsekonomiska kalkyler behövs för att kunna följa upp nyttan även vid OPS (offentlig-privat samverkan). Riksrevisionen konstaterar att i Arlandabanans fall gjordes aldrig någon samhällsekonomisk kalkyl för det projekt och den trafiklösning som kom att genomföras. Det innebär menar Riksrevisionen att det inte finns något underlag som kvantifierar vilken samhällsnytta Arlandabanan skulle bidra med. Granskningen visar också att OPS kan bidra till att anläggningar färdigställs i tid och drivs med få störningar, att riskfördelning och finansieringslösning avgör hur villkoren i OPS-avtal utformas och att OPS-avtalets utformning påverkar nyttjandet.

Regeringen anför i skrivelsen att den instämmer delvis i Riksrevisionens iakttagelse att det inte gjordes någon samhällsekonomisk kalkyl för det projekt och den trafiklösning för Arlandabanan som till slut kom att genomföras. Regeringen instämmer även i Riksrevisionens iakttagelser om att staten genom Arlandabaneprojektet fått möjlighet att prova en ny/annan finansieringsform. Vidare anger regeringen att den inte har följt upp om finansieringsformen medfört lägre eller högre kostnader än om Arlandabanan byggts med någon annan genomförande- och finansieringsform. Regeringen framför att den inte avser vidta några särskilda åtgärder med anledning av Riksrevisionens iakttagelser. Däremot anser regeringen att granskningen är värdefull och kan komma att fungera som underlag inför framtida beslut om genomförandereformer för infrastrukturprojekt.

Utskottets överväganden

Utgångspunkter för prioritering av infrastrukturåtgärder

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att den bör ta fram en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik för att minska sårbarheten i transportsystemet. Riksdagen tillkännager också för regeringen att den bör verka för globala lösningar där sjöfarten och luftfarten kan bära sina kostnader. Riksdagen bifaller därmed helt eller delvis motionsförslag om detta. Riksdagen avslår övriga motionsförslag om olika utgångspunkter för prioriteringen av infrastrukturåtgärder. Utskottet konstaterar bl.a. att viktiga frågor såsom betydelsen av ett jämställt och tillgängligt transportsystem samt vikten av att minska transportsektorns klimatpåverkan har hög prioritet för regeringen. Utskottet är även positivt till att regeringen följer utvecklingen av ny teknik och arbetar med forskning och innovation. Utskottet bedömer vidare att frågor om infrastrukturens betydelse för medborgare och näringsliv i hela landet liksom betydelsen av ett gränsöverskridande samarbete på transportområdet är väl uppmärksammade. Utskottet anser även att den s.k. fyrstegsprincipen är väl beaktad i den transportpolitiska planeringsprocessen.

Jämför reservationerna 1 (M, C, L, KD), 2 (SD), 3 (SD), 4 (L), 5 (S, MP, V), 6 (S, MP, V), 7 (L), 8 (M, C, L, KD), 9 (SD), 10 (M, L) och 11 (L) samt särskilt yttrande 1 (C).

Bakgrund

Nuvarande transportpolitiska mål

I enlighet med riksdagens beslut är det övergripande målet för transportpolitiken att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål – tillgänglighet och ett hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257).

Det transportpolitiska hänsynsmålet innebär bl.a. att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås. För att uppfylla målen preciseras hänsynsmålet bl.a. på följande sätt. ”Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila

bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.” I regeringens proposition En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat (prop. 2008/09:162) redogörs för den långsiktiga prioriteringen att Sverige 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen samt för visionen att Sverige 2050 ska ha en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning utan nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären. Prioriteringen om en fossiloberoende fordonsflotta ska ses som ett steg på vägen mot visionen för 2050.

Transportpolitiska principer

De transportpolitiska principerna beslutades av riksdagen 2006 (prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308) och är följande.

- Kunderna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska utföras.
- Beslut om transportproduktion bör ske i decentraliserade former.
- Samverkan inom och mellan olika trafikslag ska främjas.
- Konkurrensen mellan olika trafikutövare och transportalternativ ska främjas.
- Trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas.

Fyrstegsprincipen

En viktig utgångspunkt för utvecklingen av transportsystemet är fyrstegsprincipen som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis enligt följande.

- Det första steget innebär att överväga åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt.
- Det andra steget innebär att överväga åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur.
- Det tredje steget innebär att vid behov överväga begränsade ombyggnationer.
- Det fjärde steget innebär att, om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen, överväga nyinvesteringar eller större ombyggnadsåtgärder.

Syftet med fyrstegsprincipen ska vara att nå en god hushållning med både ekonomiska medel och naturresurser samt en hållbar samhällsutveckling. Trafikverket genomför åtgärdsvalsstudier enligt fyrstegsprincipen.

Propositionen

I propositionen framhålls att regeringens prioriteringar är jobben, skolan och klimatet. Vidare anges att regeringens mål är att Sverige ska ha EU:s lägsta arbetslöshet 2020 och att regeringens klimatpolitik innebär att Sverige ska vara

en global förebild. I propositionen framhålls vidare att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer och att de nationella miljö kvalitetsmålen ska nås. Regeringen understryker att alla politikområden måste bidra till att klara de stora utmaningarna.

Omställningen till ett av världens första fossilfria välfärdsländer

I propositionen framhålls att regeringens klimatpolitik innebär att Sverige ska vara ett föregångsland i klimatarbetet och bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Vidare anges att transportsektorn är den sektor som dominerar de svenska utsläppen av växthusgaser och att transportsystemets utformning som helhet har stor betydelse för dess bidrag till en långsiktigt hållbar utveckling. Regeringen pekar på att en tillräcklig förändring enbart kan åstadkommas genom en kombination av åtgärder; transporteffektivt samhälle, energieffektivisering och övergång till förnybara drivmedel. Regeringen framför att ett ökat fokus behövs för att effektivisera och optimera transporter och användning av existerande infrastruktur.

Investeringar för ett ökat bostadsbyggande

I propositionen anges att en del i regeringens jobbagenda är investeringar i bostäder och infrastruktur. Regeringen framför att en samordnad politik för investeringar i infrastruktur och bostäder förbättrar möjligheterna för människor att leva i hela landet, men också att pendla och flytta dit där jobben finns. I propositionen pekar regeringen på att utveckling av den statliga infrastrukturen skapar förutsättningar för bostadsbyggande genom att den gör det möjligt att nå arbetsmarknader från nya områden och genom att den tillgängliggör mark på vilken en mer kostnadseffektiv bostadsexponering kan ske.

Förbättra förutsättningarna för näringslivet

I propositionen pekar regeringen på att svensk industri står inför utmaningar, bl.a. genom digitaliseringen. Vidare framhåller regeringen att trafiken påverkar attraktiviteten i stadskärnorna och därmed också förutsättningarna för näringslivet i städerna, inte minst handeln och tjänstesektorn. Regeringen understryker att det är viktigt för näringslivets utveckling att infrastrukturplaneringen bidrar till en god bebyggd miljö.

Förstärka sysselsättningen i hela landet

I propositionen pekar regeringen på att ökade transportbehov i städer skapar samtidigt stora utmaningar för landsbygdens infrastruktur, särskilt vad gäller underhåll av väg och järnväg, då trafiken glesas ut och infrastrukturen inom dessa områden riskerar att prioriteras ned. Regeringen framhåller att en försämring av landsbygdens infrastruktur innebär i sin tur att urbaniseringen ytterligare stärks när arbetspendling försvåras. I propositionen lyfter

regeringen fram att infrastruktur knyter ihop landet genom att ge en grundläggande tillgänglighet. Vidare pekar regeringen på att då förutsättningarna ser olika ut i olika delar av landet krävs ett trafikslagsövergripande synsätt.

Ta höjd för och utnyttja digitaliseringens effekter och möjligheter

Regeringen framhåller i propositionen att som en följd av digitaliseringen och de nya möjligheterna att hantera öppen data kommer transportlösningarna allt mer att tjänstefieras. Med det innebär att fokus ändras från själva transporten till att erbjuda en skraddarsydd mobilitetslösning för en person eller en vara, i stället för, eller som ett komplement till, att köpa eller äga egna transportmedel. Regeringen understryker att digitaliseringen är ett av flera viktiga verktyg som behövs för att uppnå de transportpolitiska målen och för att åstadkomma ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Ett inkluderande samhälle

I propositionen framhåller regeringen att infrastrukturen genom sin utformning kan bidra till ett mer sammanhållet samhälle där allas rätt till tillgänglighet värnas. Regeringen anför att transportsystemet ska vara tillgängligt för personer med funktionsnedsättning, det ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov och förutsättningarna för barn att använda transportsystemet behöver förbättras ytterligare.

Motionerna

Transportpolitiken och klimatmålen

I kommittémotion 2015/16:754 av Emma Wallrup m.fl. (V) konstateras att klimatförändringar är vår tids ödesfråga. Motionärerna framför vidare att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter står för ungefär hälften av de utsläpp som omfattas av Sveriges klimatmål till 2020. I motionen pekar motionärerna på att utsläppen kommer huvudsakligen från vägtrafiken och dessa minskar endast långsamt. Motionärerna yrkar därför att regeringen bör ge Trafikanalys i uppdrag att ta fram förslag på strategi och prioriteringsordning för placering av omlastningsnoder för att stärka överflyttning av gods på väg till järnväg och sjöfart.

Infrastruktur för medborgare och näringsliv i hela landet

I kommittémotion 2015/16:377 av Håkan Svenneling m.fl. (V) yrkande 3 framhålls vikten av en väl fungerande infrastruktur i hela landet. Motionärerna pekar bl.a. på att landsbygden har ett stort behov av bra kommunikationer för framtida utveckling. Vidare pekar motionärerna på att en upprustning av järnvägen leder till fler jobb och minskad miljöpåverkan. Motionärerna framhåller även att när det gäller vägar bör underhåll av bärighet och

tjålsäkring av vägar prioriteras. I kommittémotion 2016/17:2474 yrkande 1 framför motionärerna att regeringen bör sätta upp en målsättning om en väl fungerande infrastruktur i hela landet där andra aspekter än befolkningstäthet prioriteras. Motionärerna pekar på att landsbygdens behov av järnväg och väg är en ödesfråga och att även kollektivtrafiken på landsbygden behöver utvecklas.

I motion 2015/16:1512 framför Peter Jeppsson m.fl. (S) att förutsättningarna för ett förändrat planeringsperspektiv för infrastrukturinvesteringar i Sverige bör studeras. Motionärerna menar att i stället för att främja tillväxt och skapande av jobb begränsar infrastrukturen i dag inte bara sydöstra Sveriges möjligheter utan även hela landets möjligheter att utvecklas. Motionärerna pekar på att Sveriges transportplanering under hela efterkrigstiden har haft ett västororienterat perspektiv. Vidare framförs i motionen att enligt OECD riskerar Sverige att bromsa utvecklingen i Östersjöregionen genom att negligera transportplaneringen i sydöstra Sverige. Motionärerna understryker vidare att ett flertal andra granskningar visar att underhållet och standarden på de småländska järnvägarna är sämre än landet i stort.

Camilla Waltersson Grönvall (M) konstaterar i motion 2015/16:1663 yrkande 1 att det är ytterst olyckligt att effekten av flera viktiga infrastruktur-satsningar minskar i och med att s.k. flaskhalsar har uppstått. Motionären pekar bl.a. på att det kan röra sig om ett eller flera vägvagnsintervall som inte färdigställts trots att de rimligen borde färdigställas för att uppnå så stor effekt som möjligt av en utbyggnad av en viss väg. I motionen anges att planer som inte realiserats medför att flaskhalsar finns kvar, och det har en hämmande effekt på företagsetableringar och nysatsningar. Motionären yrkar därför att s.k. flaskhalsar i trafiken bör byggas bort för att på så sätt uppnå största möjliga nytta av gjorda infrastruktursatsningar.

Lars Hjalmered m.fl. (M) anser i kommittémotion 2015/16:2454 yrkande 10 att en fungerande infrastruktur är avgörande för att hela Sverige ska leva. I motionen konstateras att fler kan få jobb när matchningen på arbetsmarknaden förbättras av att det blir enklare att pendla till jobben och när restiden förkortas. Vidare framhåller motionärerna att tillgången till bra vägar, järnväg och kollektivtrafik är grundläggande för människors möjlighet att just ta sig till och från jobbet, men även skolan och fritidsaktiviteter.

Ola Johansson (C) lyfter i motion 2015/16:3022 yrkande 4 fram vikten av att befintlig järnvägsinfrastruktur och trafik bör förbättras i syfte att göra arbetspendlingen mer attraktiv i öst-västlig riktning.

Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkar i kommittémotionerna 2015/16:3147 yrkande 10 och 2016/17:3399 yrkande 8 att basindustrins behov av utökad rälskapacitet bör prioriteras i den nationella planen. I motionerna 2015/16:3147 yrkande 14 och 2016/17:3399 yrkande 9 anför motionärerna att möjligheten till kombitransporter och kombiterminaler bör tas med i planeringen för regional tillväxt.

I kommittémotion 2015/16:3207 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 20 framförs att det bör tas ett helhetsgrepp kring behoven av infrastruktur för små och stora företag över hela landet. I motionen framförs bl.a. att konkurrenskraftiga transporter är en överlevnadsfråga för bas- och tillverkningsindustrin. Motionärerna pekar på att Sverige redan i dag har en kostnadsnackdel gentemot övrig europeisk industri p.g.a. längre transportavstånd inom landet och till huvudmarknaderna.

Anders Åkesson m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2015/16:3208 yrkande 14 vikten av att se till hela landets utveckling. I motionen anges att det därför är av största vikt att de resurser som satsas på infrastruktur fördelas över hela landet, och inte centraliseras till storstadsregioner. Motionärerna pekar på att Sveriges transportpolitiska mål säger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Motionärerna önskar således att Trafikverket bör ompröva en till synes pågående centralisering av resurser som just nu i fråga om drift och underhåll synes allokteras till storstäder och högttrafikerade stråk.

Josef Fransson m.fl. (SD) framför i kommittémotion 2016/17:117 yrkande 1 att en av grundförutsättningarna för Sveriges tunga industri är en fungerande infrastruktur. Motionärerna pekar på att produktionen av många av våra råvaror och produkter ligger långt ifrån marknaderna och när det gäller malmbrytning ligger verksamheten dessutom oftast i norra Sverige, långt ifrån kontinenten. I motionen understryks därför att våra transportsystem är helt centrala för om Sverige ska kunna vara med och konkurrera på världsmarknaden och i samband med infrastrukturplaneringen är det därför viktigt att särskilt betona behoven hos den tunga industrin.

Berit Högman m.fl. (S) konstaterar i motion 2016/17:892 yrkande 1 att infrastruktur innebär en sammanhållande länk mellan människor och är grunden för ett modernt samhälle. Motionärerna understryker vikten av en fungerande infrastruktur och anför att regeringen i infrastrukturplaneringen bör studera förutsättningarna för kraftfulla investeringar i väg och järnväg.

I motion 2016/17:1730 av Said Abdu och Lars Tysklind (båda L) yrkande 4 framhåller motionärerna att Dalsland skulle utvecklas bättre om en realistisk hantering av landskapet sker genom att man klassar Dalsland och norra Älvsborg som ett så kallat skogslän. I motionen pekas på att det finns mängder av möjligheter för ett attraktivt Dalsland och Värmland med goda kommunikationer, god infrastruktur, bra företagsklimat, goda utbildningsmöjligheter och en höjd utbildningsnivå.

Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) framhåller i kommittémotion 2016/17:3096 yrkande 1 vikten av att verka för en effektiv infrastruktur som gör det möjligt att bedriva företag i hela landet. Motionärerna framför bl.a. att i takt med globaliseringen och digitaliseringens frammarsch har också infrastrukturens roll blivit allt viktigare eftersom företag måste kunna frakta gods och varor från olika delar av landet. I motionen konstateras att en väl

fungerande infrastruktur i hela landet är en förutsättning för jobbskapande, för att kunna bosätta sig i hela landet och enkelt kunna resa mellan bostad och arbete men också för näringslivets godstransporter och för att ta del av kultur och sociala sammanhang.

Lars Hjalmered m.fl. (M, C, L, KD) framför i kommittémotion 2016/17:3125 yrkande 3 att effektiva transporter är liksom kapital viktigt för att stärka företagens konkurrenskraft. Motionärerna konstaterar vidare att fungerande transporter är centralt för att företag ska kunna leverera varor till kunder och leverantörer.

Per Klarberg m.fl. (SD) efterlyser i kommittémotion 2016/17:3509 yrkande 15 att en bredare syn på infrastruktur för hela riket ska råda, och att fokus lyfts från storstaden till landet som helhet. Motionärerna anför att glesbygden under lång tid setts som något avvikande och att fokus har legat på staden och dess potential.

I motion 2016/17:3007 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C) yrkas att Trafikverket bör få i uppdrag att tillsammans med näringslivet och övriga berörda myndigheter undersöka behovet av att anpassa infrastrukturen till turistresmål som är starkt säsongsbundna. Motionärerna pekar bl.a. på att ett problem som ofta framförs från turistnäringen är att antalet besökare varierar väldigt mycket över året och att det därför periodvis är problem att klara trycket på befintlig infrastruktur, eftersom den sällan är tillräckligt flexibel. I motionen konstateras att för att svensk turistindustri även i fortsättningen ska kunna vara konkurrenskraftig krävs en god tillgänglighet till våra turistiska resmål.

Helena Lindahl och Peter Helander (båda C) framhåller i kommittémotion 2016/17:3095 yrkande 2 att besöksnäringen är beroende av att besökare kan ta sig till och från platser på ett effektivt sätt. Motionärerna pekar därför på att det måste finnas en god infrastruktur som skapar tillgång till transporter, transportförsörjning och fungerande transportmedel som flyg, tåg, buss och båt. I motionen yrkas således att det bör genomföras en genomlysning av besöksnäringens infrastruktur och transportbehov.

I kommittémotion 2016/17:3510 yrkande 9 påtalar Robert Halef m.fl. (KD) vikten av en nationell godsstrategi. Motionärerna framför att kapaciteten behöver öka på banorna, vilket även näringslivet efterfrågar.

Ett jämställt och tillgängligt transportsystem

Anders Åkesson m.fl. (C) anser i kommittémotion 2016/17:3119 yrkande 9 att i syfte att minska klimatpåverkan bör vid trafikplanering män och kvinnor ges mer lika förutsättningar att nyttja kollektivtrafik än vad de har i dag. Motionärerna konstaterar att kvinnor reser mer hållbart i dag genom att de reser mer kollektivt. I motionen understryks att ett jämställdhetsperspektiv redan på planeringsstadiet beträffande ny transportinfrastruktur är av stor vikt om vi ska kunna nå målen om ett jämställt transportsystem. Motionärerna påpekar att jämställdhetsbegreppet i detta sammanhang även bör inkludera ett

mångfaldsperspektiv där även funktionshindrade blir synliggjorda. I yrkande 10 framförs att redan i grupper med makt och inflytande i planeringsprocessen av transportsystemet bör en jämn fördelning mellan män och kvinnor tillförsäkras, i syfte att ge män och kvinnor samma möjlighet att påverka planeringen av transporter och transportinfrastruktur. Vikten av att ur ett jämställdhetsperspektiv ge både kvinnor och män samma tillträde till planerings- och beslutsfattande forum för transportinfrastruktur framhålls även i kommittémotion 2015/16:3208 yrkande 10 av Anders Åkesson m.fl. (C). I motion 2016/17:3119 yrkande 11 påpekar motionärerna vikten av att trygga och tillgängliga trafikmiljöer beaktas i planeringsarbetet för infrastrukturinvesteringar. Motionären framhåller att kvinnor har starkare preferens för trygga trafikmiljöer vilket kan tas hänsyn till när det gäller bl.a. utformning och ljussättning av gångtunnlar till återvändsgränder, grönområden osv.

I kommittémotion 2016/17:3509 yrkande 9 framför Per Klarberg m.fl. (SD) att infrastrukturplaneringen inte ska planeras baserat på mål om infrastrukturutnyttjandet mellan könen. Motionärerna menar att det inte är ett problem att kvinnor använder kollektivtrafik i större omfattning samtidigt som män använder bil mer, utan att det kan vara ett uttryck för generella skillnader i preferens mellan könen. I yrkande 8 framför motionärerna vidare att utgångspunkten för utvecklingen av infrastrukturen ska vara en inhemsk, och inte en invandringsdriven, befolkningsökning.

Nina Lundström m.fl. (L) pekar i kommittémotion 2016/17:3512 yrkande 26 på att i Liberalernas trafikpolitik är tillgänglighet och användbarhet centralt. I motionen anges att det innebär ett smart, inkluderande och hållbart förhållningssätt. Motionärerna framhåller bl.a. att planeringen och utformning av kollektivtrafik ska överbygga fysiska och upplevda barriärer och utgå från ett perspektiv som tillgodoser behoven även för dem med andra förutsättningar.

Sårbarhet i transportsystemet

Lars-Axel Nordell (KD) framför i motion 2015/16:2778 yrkande 1 att behovet av fler avlastnings- och omledningsmöjligheter i det svenska järnvägsnätet bör utredas.

I motion 2016/17:1763 önskar Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD) se en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik. Motionärerna ser med oro på att utvecklingen när det gäller Sveriges utrikes järnvägstrafik går mot en framtida envägsstrategi där mer och mer av trafiken styrs över Danmark. I motionen pekas bl.a. på att för Trelleborgs hamn har det föranlett att den höga kostnaden för att upprätthålla en järnvägsstruktur till det låga utnyttjandet ifrågasatts och att man diskuterar om järnvägstrafiken i hamnen ska stängas ner helt och hållet. Även i kommittémotion 2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 7 efterlyses en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik. I motionen pekas bl.a. på att Trelleborg

tidigare har haft en viktig roll när det gäller tågtrafik in och ut ur Sverige men att det nu finns risk för att den gränsöverskridande tågtrafiken helt upphör inom några år.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) föreslår i kommittémotion 2016/17:2531 yrkande 13 att det bör tas fram en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik för att reducera negativa konsekvenser av störningar i transportsystemet. Motionärerna pekar bl.a. på att en stor del av det gods som transporteras från Sverige söderöver kontinenten går via Öresundsbron. Motionärerna framhåller att olyckan som skedde i maj 2016 och som fick till följd att Öresundsbron stängdes av visar hur känsligt vårt transportsystem är.

Robert Halef m.fl. (KD) framför i kommittémotion 2016/17:3510 yrkande 13 vikten av stärkta förbindelser vid riksintresse. Motionärerna pekar bl.a. på att det faktum att trafiken i Stockholm står och faller med enskilda förbindelser blev tydligt när exempelvis bron över Södertälje kanal havererade sommaren 2016. I motionen konstateras att de samhällsekonomiska kostnaderna översteg i preliminära beräkningar 100 miljoner kronor. Motorvägsbron är bara ett exempel menar motionärerna på trafikförbindelser som är av riksintresse i tätbefolkade områden. I motionen anges att kapacitetshöjning av den och andra förbindelser samt förstärkande förbindelser är av fortsatt vikt för Kristdemokraterna.

Globala lösningar

I partimotion 2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 30, kommittémotion 2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 3 och motion 2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 13 framförs att Sverige i stället för att arbeta för nationella incitament till internationella transportslag ska vara pådrivande inom Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och EU för att skapa internationella lösningar där flyget och sjöfarten kan bära sina utsläpp och sin klimatpåverkan. Motionären pekar i sistnämnda motion bl.a. på att den internationella luftfartsorganisationen ICAO i oktober 2016 fattade beslut om ett globalt klimatstyrmedel för det internationella flyget. Motionären välkomnar detta och menar att det enda sättet att verkligen kunna hantera klimatutmaningen är genom ökat samarbete och internationella avtal.

I kommittémotion 2016/17:2530 yrkande 23 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) efterfrågas att regeringen ska verka för att ett globalt system med utsläppsrätter för flyget snarast kommer på plats inom ICAO.

Gränsöverskridande trafik

I motion 2015/16:870 yrkande 1 lyfter Isak From och Helén Pettersson i Umeå (båda S) fram vikten av nordiskt samarbete för de viktiga öst-västliga kommunikationerna. Motionärerna konstaterar att för utveckling av samtliga näringar är infrastrukturen viktig. I motionen pekas även på att i norra delen av landet kan man inte minst ur ett gruv- och besöksnäringssperspektiv se en

framtida arbetsmarknadsregion som inkluderar Finland, men också Norge och i viss mån Ryssland.

Cecilie Tenfjord-Toftby (M) framför i motionerna 2015/16:1574 och 2016/17:560 att ett gemensamt nordiskt infrastrukturtänkande är nödvändigt om Norden ska stå sig i konkurrensen på världsmarknaden. Det är även av stor vikt för arbetsmarknaden, näringslivet och vårt gemensamma nordiska utbyte, menar motionären. I motionen konstateras att en gemensam nordisk arbetsmarknad förutsätter goda kommunikationer. Motionären framhåller att det är viktigt att hitta löningar på gemensamma problem som gör det lättare för människor att resa, jobba och bo samt för företag att transportera gods över våra landsgränser. Motionären anser därför att det finns behov av en gemensam nordisk transportstrategi.

I motion 2015/16:2463 yrkandena 1 och 2 pekar Kristina Yngwe (C) på vikten av att säkerställa att kommande utredningsrutiner och utredningsdirektiv ger planerad och prognostiserad infrastrukturutveckling i omgivande länder tillräcklig tyngd när kapacitetsbehovet i det svenska transportsystemet beräknas. I motionen yrkas även att regeringen bör uppdra åt planansvariga regionala myndigheter att beräkna kommande kapacitetsbehov med anledning av bl.a. Fehmarn bält-förbindelsen och tillkännager detta för regeringen.

I motion 2016/17:3026 yrkande 2 av Said Abdu och Lars Tysklind (båda L) konstateras att infrastrukturen mellan Norge och Sverige är en stor bromskloss för handeln mellan länderna. Motionärerna anser därför att förutsättningarna för gränshandeln bör förbättras genom att satsa på infrastrukturen mellan Sverige och Norge.

Nina Lundström (L) pekar i kommittémotion 2016/17:3374 yrkandena 11 och 17 på att Sverige har behov av en infrastruktur och transportlösningar som knyter samman Sverige med våra grannländer. Detta är viktigt, framhåller motionären, för tillväxten både regionalt och nationellt.

I kommittémotion 2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 25 framhålls att det finns gemensamma behov av att utveckla den gränsöverskridande infrastrukturen tillsammans med Norge, Danmark och Finland. I motionen understryks att Sverige är beroende av fungerande transporter till och från Europa.

Konkurrensneutralitet mellan trafikslagen

I motion 2015/16:2068 framför Jimmy Ståhl och Carina Herrstedt (båda SD) att regeringen bör tillsätta en utredning som behandlar konkurrensneutraliteten mellan transportslagen och som tar fram de faktiska kostnaderna för samhället för respektive transportslagpolismyndighet vid flygande besiktningar. I motionen framhålls bl.a. att enligt Trafikverkets omvärldsanalys 2014 blir belastningen på det svenska transportsystemet allt hårdare, som ett resultat av en växande befolkning och ekonomisk tillväxt. Motionärerna konstaterar att dessa belastningar sker inte minst vid de redan hårt belastade större städerna

längs kusten i företagens jakt efter stordriftsfördelar. I motionen pekas på att belastningarna leder till ökade förseningar genom långa bilköer och på järnvägar i behov av upprustning. Motionärerna anför också att tung motorvägstrafik dessvärre inte sällan leder till olyckor. Samtidigt skärps kraven på anpassning till miljömässiga alternativ. Motionärerna framhåller att klimatutmaningar är en dominerande fråga på alla plan i samhället, så även inom infrastrukturen.

Jimmy Ståhl och Carina Herrstedt (båda SD) konstaterar i motion 2016/17:1374 att sjöfarten är ett miljöeffektivt transportslag, är säkert och har stor kapacitet att avlasta andra transportslag. Motionärerna framför att för att kunna uppnå en bra och snabb övergång till sjöfarten krävs att alla trafikslag konkurrerar på samma villkor. Regeringen bör därför enligt motionärerna utreda konkurrensneutraliteten mellan transportslagen.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) framhåller i kommittémotion 2015/16:3059 yrkande 2 vikten av att kontinuerligt bedriva arbetet med att ta fram kunskapsunderlag och se över trafikslagets kostnadsansvar för att nå en rättvis och effektiv prissättning av transporter och tillkännager detta för regeringen.

Forskning och innovation

I motion 2016/17:11 framför Mathias Sundin m.fl. (L) att möjligheten att bygga hyperloop i Sverige bör utredas. Motionärerna framför att en anledning till att inte sätta spaden i marken på en gång är att tekniken är väldigt ung och ännu oprövad. I motionen anges dock att Sverige inte bara bör följa utvecklingen, utan även bidra genom forskning och på allvar undersöka möjligheterna att bygga.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) konstaterar i kommittémotion 2016/17:2531 yrkande 3 att teknikutvecklingen inom transportområdet går med rasande fart och att vårt sätt att förflytta oss troligen kommer att se annorlunda ut om några decennier jämfört med i dag. Som exempel pekar motionärerna på att i början av 2017 kommer hundra av Volvos självkörande bilar att börja köra på vägarna i Göteborg, det pågår försöksprojekt med elvägar och det pågår utveckling med hyperloop-tekniken på olika ställen i världen. I motionen framhålls att det är av stor vikt att Sverige ligger i framkant när det gäller att anamma teknikutveckling och innovation. Mot den bakgrunden är det enligt motionärerna viktigt att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att utreda möjligheter och utmaningar med framtida transportlösningar.

Nina Lundström (L) påtalar i kommittémotion 2016/17:3374 yrkande 12 vikten av framtidsbevakning inom transportsektorn samt betydelsen av att regeringen och svenska myndigheter följer utvecklingen av nya transportsätt, exempelvis hyperloop.

I kommittémotion 2016/17:3512 konstaterar Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 28 att utvecklingen inom transportsektorn går framåt i en rasande takt, vilket har resulterat i att nya transportslag ständigt introduceras på olika ställen

runt om i världen. I motionen framförs bl.a. att olika alternativ till höghastighetsbanor borde utredas ingående innan teknik och byggnation fastställs och påbörjas. Vidare pekar motionärerna på bl.a. maglevtåg, hyperloop och förarlösa tåg.

Fyrstegsprincipen

I kommittémotion 2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 20 framhålls att satsningar på transportinfrastrukturen för planperioden 2018–2029 bör ta avstamp i fyrstegsprincipen, vilken gäller för all transportplanering. Motionärerna förtydligar att denna är en miljömässig och ekonomisk hushållningsprincip som går ut på att man ska analysera vilka problem och behov man har.

Utskottets ställningstagande

Transportpolitiken och klimatmålen

Trafikutskottet har vid flera tillfällen framhållit att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna som transportpolitiken står inför. Utskottet har tagit del av Trafikanalys rapport Uppföljning av de transportpolitiska målen (Rapport 2015:7), i vilken Trafikanalys bl.a. konstaterar att det kommer att krävas nya kraftfulla styrmedel för att göra det sannolikt att uppsatta delmål och mål ska nås i tid. Enligt utskottets mening är det således tydligt att redan vidtagna åtgärder inte räcker för att vi ska kunna uppnå våra miljö- och klimatmål.

Regeringen har pekat på att flera saker behöver göras för att nå en fossilfri fordonsflotta. Samhället måste använda transporter smartare, inklusive en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Fossila bränslen måste bytas ut mot hållbara bränslen, såsom biodrivmedel. Transportsektorn behöver elektrifieras i högre grad. I regeringens skrivelse 2015/16:87 Kontrollstation för de klimat- och energipolitiska målen till 2020 samt klimatanpassning anges bl.a. att regeringens styrning för energieffektivitet kompletteras med riktade styrmedel för att öka andelen förnybara drivmedel. Även i den presenterade infrastrukturpropositionen understryker regeringen att transportsektorns miljöpåverkan och utsläpp måste minska kraftigt för att Sverige ska nå sina miljö- och klimatmål samt de internationella åtaganden som följer av Parisavtalet. Vidare anges i propositionen att transportsektorn måste bidra genom effektivisering och övergång till förnybara drivmedel, inklusive el. I propositionen framförs att långväga godstransporter ska flyttas från lastbil till tåg och sjöfart och att tåget ska vara snabbare än bilen och billigare än flyget. Utskottet delar regeringens uppfattning och ser med tillfredsställelse på att frågan om en omställning till en fossiloberoende fordonsflotta har hög prioritet för regeringen.

Inför framtagandet av infrastrukturpropositionen uppdrog regeringen den 19 maj 2016 åt Trafikverket att fördjupa det inriktningsunderlag som arbetats

fram genom att redovisa åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser. I uppdraget ingick att översiktligt redogöra för vad föreslagna åtgärder innebär för möjligheterna att nå de transportpolitiska målen och för samhället i övrigt samt att redovisa åtgärdernas kostnadseffektivitet. Uppdraget redovisades den 30 juni 2016 och ett remissmöte hölls den 9 september 2016.

Mot bakgrund av frågans höga prioritet anordnade även trafikutskottet i december 2015 ett öppet seminarium om hur en fossiloberoende transportsektor kan uppnås. På seminariet deltog bl.a. 2030-sekretariatet, Trafikverket, Energimyndigheten, Svenskt Flyg, Föreningen Svensk Sjöfart, finska transportministeriet, Skogsindustrierna, Klimatneutrala godstransporter på väg (KNEG) och Directive on Alternative Fuels Infrastructure (Dafi).

Sammanfattningsvis delar utskottet den uppfattning som framhållits i bl.a. motion 2015/16:754 (V) om betydelsen av att minska transportsektorns klimatpåverkan. Det är också med tillfredsställelse som utskottet konstaterar att frågan har hög prioritet för regeringen. Mot denna bakgrund och med hänvisning till pågående arbete finner inte utskottet att det finns skäl för riksdagen att ta ytterligare initiativ med anledning av motionen som därmed avstyrks.

Infrastruktur för medborgare och näringsliv i hela Sverige

Utskottet vill inledningsvis påminna om det övergripande transportpolitiska målet om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Utskottet vill även understryka att transporter knyter ihop landet och är en central förutsättning för en växande ekonomi, ökad befolkning, förbättrade möjligheter till pendling, besök och ökad sysselsättning. Ett väl fungerande transportsystem är också en förutsättning för att företagen ska kunna verka i hela landet. Utskottet instämmer därför med regeringen i att väl fungerande transporter bidrar till en fungerande arbetspendling och därmed till en förbättrad matchning på arbetsmarknaden. Utskottet delar även regeringens bild av att investeringar i bl.a. järnvägar och vägar sysselsätter många människor och i förlängningen leder till sänkta kostnader för företagen. Utskottet välkomnar således den grundläggande inriktning som fastslås i propositionen om att ett robust och effektivt transportsystem med god kapacitet är en viktig förutsättning för jobb och hållbar utveckling i hela Sverige.

Utskottet vill understryka att behoven av infrastruktur mellan städer och landsbygd ser olika ut, och utskottet ser därför med tillfredsställelse på att det i regeringens uppdrag till Trafikverket om att ta fram ett inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018–2029 bl.a. angavs att förutsättningarna ser olika ut i städerna och på landsbygden och därför delvis behöver mötas med olika åtgärder. I uppdraget angavs att den snabbt växande befolkningen i de svenska storstäderna innebär särskilda utmaningar

men även goda möjligheter för resurseffektiv samhällsplanering. Vidare framfördes att för att fler ska kunna leva hållbart, för att arbetsgivare ska hitta rätt kompetens och för att öka takten i arbetet med att nå Sveriges miljökvalitetsmål behövs tätt bebyggda städer med god tillgänglighet, attraktiva livsmiljöer och väl fungerande samhällsservice. Utskottet ansluter sig till denna bedömning.

Utskottet har vidare tagit del av att näringsministern regelbundet träffar företrädare för industrin för tematiska diskussioner i syfte att strategiskt behandla utmaningar och möjliga åtgärder. Varje samtal fokuserar på ett specifikt område, vilken problembild som finns och hur åtgärder kan vidtas för att stärka industrins konkurrenskraft utifrån området. Hösten 2016 ägde ett samtal rum med tema logistik, transporter och infrastruktur, ett tema som är grundläggande för att den exportberoende svenska industrins konkurrenskraft ska kunna stärkas. Utskottet har även tagit del av att det under mötet bl.a. diskuterades framtida transportlösningar och innovation. Utskottet välkomnar detta. Framtidens transport- och infrastrukturens system har enligt utskottets mening en väsentlig roll i att bidra till industrins utveckling genom att försörja industrin med transporter och genom att företag i Sverige kan leverera varor och tjänster såsom fordon och logistiklösningar.

Utskottet vill även framhålla att näringsministern tillsammans med infrastrukturministern under hösten träffat företrädare för besöksnäringen vid ett dialogforum för besöksnäringens utveckling. Tillgänglighet och infrastruktur är några av de områden som lyftes fram som särskilt viktiga, inte minst för att undersöka vidare inom ramen för den nyligen tillsatta utredningen om en sammanhållen politik för hållbar turism och växande besöksnäring (Dir. 2016:83).

Utskottet vill även lyfta fram att i juni 2016 anordnade Näringsdepartementet och infrastrukturminister Anna Johnsson ett remissmöte med anledning av infrastrukturpropositionen med särskilt fokus på godstransporter.

Mot denna bakgrund anser utskottet att syftet med motionerna om infrastruktur för medborgare och näringsliv i hela landet är väl omhändertagna genom regeringens proposition och övrigt pågående arbete. Motionsförslagen 2015/16:377 (V) yrkande 3, 2015/16:1512 (S), 2015/16:1663 (M) yrkande 1, 2015/16:2454 (M) yrkande 10, 2015/16:3022 (C) yrkande 4, 2015/16:3147 (KD) yrkandena 10 och 14, 2015/16:3207 (KD) yrkande 20, 2015/16:3208 (C) yrkande 14, 2016/17:117 (SD) yrkande 1, 2016/17:892 (S) yrkande 1, 2016/17:1730 (L) yrkande 4, 2016/17:2474 (V) yrkande 1, 2016/17:3007 (C), 2016/17:3095 (C) yrkande 2, 2016/17:3096 (C) yrkande 1, 2016/17:3125 (M, C, L, KD) yrkande 3, 2016/17:3399 (KD) yrkandena 8 och 9, 2016/17:3509 (SD) yrkande 15 och 2016/17:3510 (KD) yrkande 9 avstyrks därmed.

Ett jämställt och tillgängligt transportsystem

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

I propositionen framförs att kvinnor och män ska kunna använda transportsystemet på lika villkor och kvinnors och mäns värderingar ska tillmätas lika vikt. Vidare framhålls att det är viktigt att anlägga ett jämställdhetsperspektiv på alla beslut som fattas inom transportpolitiken för att uppnå ett jämställt transportsystem. Utskottet ansluter sig till fullo till denna bedömning och välkomnar den grundläggande inriktning som fastslås i propositionen.

Utskottet vill understryka att vårt transportsystem ska vara likvärdigt mot kvinnors respektive mäns olika behov. Transporter är grundläggande för vår vardag och jämställda transporter handlar om att ge kvinnor och män lika förutsättningar till exempelvis arbetspendling, utbildningspendling och förskolehämtning. Utskottet har noterat att det i budgetpropositionen för 2017 utgiftsområde 22 anges att det finns skillnader i hur män och kvinnor använder transportsystemet. Utskottet kan i sammanhanget också konstatera att kollektivtrafik nyttjas främst av kvinnor medan män väljer bilen i större utsträckning. Kvinnor reser således i dag mer hållbart än män och utsätter inte sig själva och andra för lika stora risker i trafiken. Mot bakgrund av nationella och internationella miljömål anser utskottet därför att det är av betydelse att öka mäns resor med kollektivtrafiken. Utskottet anser vidare att för att utforma ett mer jämställt och därmed mer hållbart transportsystem krävs att både kvinnor och män deltar i samtal och beslut som berör transportsystemet.

Utskottet vill vidare peka på att kvinnor har starkare preferens för trygga trafikmiljöer. Detta bör beaktas i planeringsarbetet när det gäller allt från utformning och ljussättning av gångtunnlar till återvandsgränder, grönområden och andra platser med begränsad insyn. Utskottet vill även framföra att ökad regional kollektivtrafik, såsom buss, tåg och taxi gynnar hållbar regionförstoring och därmed tillgång till fler attraktiva arbetsplatser, vilket mest gynnar kvinnor, som i dag har mindre arbetsmarknadsregioner än vad män har. För att uppnå en mera jämställd arbetsmarknad är det en nödvändighet för Sverige att förstora sina funktionella regioner med hjälp av utbyggd transportinfrastruktur. Att ha ett jämställdhetsperspektiv redan på planeringsstadiet beträffande ny transportinfrastruktur är av stor vikt om målen om ett jämställt transportsystem ska kunna nås. Utskottet vill därför framhålla att kvinnor och män måste ha samma möjlighet att påverka transportsystemets tillkomst, utformning, förvaltning och nyttjande. Ett sätt att göra detta är att det redan i grupper med makt och inflytande i planeringsprocessen av transportsystemet tillförsäkras att det finns en jämn fördelning mellan män och kvinnor.

Utskottet ser därför med tillfredsställelse på regeringens uttalanden om att jämställdhet är avgörande för regeringens prioriteringar – i beslut och tilldelning av resurser – och att den ser till att jämställdhetsperspektivet finns med i politikens utformning på bred front, både i det nationella och internationella arbetet. Utskottet välkomnar detta och vill i sammanhanget även lyfta fram statsrådet Anna Johanssons uttalanden om att hon ingår i en feministisk regering som sätter jämställdheten i centrum och att detta gäller även för transportpolitiken.

Av budgetpropositionen för 2017 utgiftsområde 22 framgår bl.a. att myndigheterna inom transportområdet har, i genomsnitt, lika många kvinnor som män i styrelserna. Transportstyrelsen och Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) klarar inte målet om minst 40 procent av vardera kön eftersom det endast är 33 procent män i Transportstyrelsens styrelse och 38 procent kvinnor i VTI:s styrelse. På regional och kommunal nivå understiger representationen av kvinnor 40 procent i genomsnitt. Utskottet anser att frågan som lyfts i motionerna 2015/16:3208 yrkande 10 och 2016/17:3119 yrkande 10 och om mäns och kvinnors representation i beslutande organ inom transportpolitiken är av stor vikt och avser att noga följa utvecklingen.

Utskottet har vid flera tillfällen behandlat motioner om tillgänglighet i kollektivtrafiken. Utskottet har då framhållit betydelsen av dessa angelägna frågor och att behovet av åtgärder för att göra kollektivtrafiken användbar för personer med funktionsnedsättning i grunden är en demokratifråga, dvs. att det handlar om att skapa möjligheter för alla personer att på lika villkor kunna arbeta, studera och delta i olika aktiviteter i samhället. Utskottet tog mot denna bakgrund initiativ till uppföljningen Kollektivtrafiklagen – en uppföljning (2015/16:RFR14). Utskottet vill vidare peka på att i mars 2016 slutrapporterade Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket regeringens uppdrag inom ramen för en strategi för genomförande av funktionshinderstrategin 2011–2016. Utöver arbete för ökad samverkan mellan myndigheterna har en modell utvecklats för att mäta upplevd användbarhet i transportsystemet. Resultatet för användbarheten 2015, index 48 av 100, är en liten förbättring jämfört med året innan. Utskottet avser att noga följa utvecklingen även på detta område.

I propositionen framför regeringen att det är angeläget med en universell utformning av transportsystemet och att arbetet med krav, riktlinjer och standardisering för tillgänglighet får fortsatt prioritet. Regeringen framhåller även att det är viktigt att hinder mot tillgänglighet identifieras och att myndigheterna behöver ha en god kunskap om olika typer av funktionsnedsättning för att vid framtida upphandlingar kunna bli ännu mer specifika avseende utformning och kostnadseffektiva lösningar. Utskottet delar regeringens uppfattning.

Utskottet välkomnar sammanfattningsvis att frågorna om tillgänglighet och jämställdhet har hög prioritet för regeringen och avser att följa utvecklingen noga. Utskottet finner dock inte att det finns anledning att vidta någon åtgärd

med anledning av motionerna 2015/16:3208 (C) yrkande 10, 2016/17:3119 (C) yrkandena 9–11, 2016/17:3509 (SD) yrkandena 8 och 9 samt 2016/17:3512 (L) yrkande 26. Motionsförslagen avstyrks därför.

Sårbarhet i transportsystemet

En stor andel av alla de transporter som sker i Sverige utgörs av gods som ofta har sin slutdestination utomlands. Eftersom Sveriges välstånd till stor del bygger på export av varor och tjänster är det av största vikt att den gränsöverskridande trafiken fungerar väl. I många delar av landet sträcker sig även arbetsmarknadsregionerna bortom landsgränserna. I Malmö och Öresundsregionen är Köpenhamn en naturlig del av arbetsmarknaden och i exempelvis Värmland är Oslo en region som sysselsätter många människor. I dessa regioner behöver både väg- och järnvägstrafiken fungera på båda sidor gränsen om människor och företag ska kunna dra nytta av det gränsöverskridande utbytet.

Utskottet vill peka på vikten av stärkta förbindelser vid riksintressen. Det finns ett antal viktiga stråk i den gränsöverskridande trafiken som behöver ha en tillförlitlig standard både vad gäller järnväg och väg. Exempelvis måste trafiken över Öresundsbron fungera för att svenska företag och arbetspendlare inte ska drabbas negativt. Ifall en störning sker på bron eller längre söderöver kan det få omfattande konsekvenser. Utskottet påminner om att Öresundsbron stängdes av i båda riktningarna i maj 2016 efter att en olycka inträffat i en av tunnarna i anslutning till bron. Olyckan illustrerar tydligt hur känsligt vårt transportsystem kan vara. Vidare påminner utskottet om att ett godståg spårade ur vid Farris i Danmark, och orsakade skador på rälsen som fick repareras i två veckor i november 2012. Då blev järnvägstransporterna med färja via Trelleborg det enda alternativet för den svenska exportindustrin. Mot bakgrund av vad utskottet anfört ovan bör en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik tas fram för att reducera negativa konsekvenser av störningar i transportsystemet.

Detta innebär att utskottet tillstyrker motionerna 2016/17:1763 (SD), 2016/17:2531 (M) yrkande 13, 2016/17:3509 m.fl. (SD) yrkande 7 och 2016/17:3510 (KD) yrkande 13 och tillstyrker delvis motion 2015/16:2778 (KD) yrkande 1.

Globala lösningar

Utskottet vill inledningsvis framföra att luftfarten liksom sjöfarten är internationella näringar med utsläpp som transporteras långa sträckor. Det är därför med tillfredsställelse som utskottet har tagit del av att FN:s organisation för civilflyg, ICAO, i oktober 2016 fattade beslut om att införa ett globalt styrmedel för klimatutsläpp från internationellt flyg. Beslutet innebär att internationella flygets koldioxidutsläpp, som i dag ökar snabbt, ska stabiliseras på 2020 års nivå. Om flygets utsläpp fortsätter att öka efter år 2020 ska dessa utsläpp kompenseras genom att flygbolagen måste köpa utsläppskrediter som

bidrar till att minska utsläppen inom andra sektorer. Systemet som beslutats kommer att inledas 2021 med en frivillig fas. Från och med 2027 kommer systemet dock att bli obligatoriskt för alla länder, förutom för de länder som tydligt undantas från deltagande. Redan nu har dock 65 stater aviserat att de kommer att delta i systemet från början, vilket utgör nära 84 procent av det internationella flygtransportarbetet. Grundförutsättningen är att samma förutsättningar ska gälla för alla flygbolag som flyger på samma flyglinjer, detta för att minska uppkomsten av negativa konkurrenssituationer mellan flygbolag som flyger på samma flyglinjer. Utskottet välkomnar beslutet då det enda sättet att verkligen kunna hantera klimatutmaningen är ett ökat samarbete över landsgränserna och internationella avtal. Sverige är av tradition ett föregångsland på miljöområdet, och utskottet är därför positivt till att regeringen aktivt har drivit på frågan om ett globalt klimatstyrmedel för den internationella luftfarten och vill i sammanhanget understryka vikten av att regeringen fortsätter verka för att det system som nu beslutats inom ICAO faktiskt kommer på plats.

Utskottet vill i sammanhanget även understryka att flyget är ett hittills oslagbart transportmedel när det kommer till att transportera människor längre sträckor på kort tid. Ur ett infrastrukturellt kostnadsperspektiv är det även ett effektivt transportmedel då flyget inte behöver några anlagda vägar eller järnvägar för att kunna ta sig fram. I ljuset av att Sverige är det land i Europa som har längst mellan landsändarna och är relativt glesbefolkat, är vikten av goda flygförbindelser än mer betydelsefull. Den av regeringen aviserade nationella flygskatten är dock inte rätt väg att gå för att minska luftfartens klimatpåverkan. Den skulle enligt utskottets mening skada Sveriges konkurrenskraft och försämra tillgängligheten i vårt land. Både Danmark och Holland har infört en nationell flygskatt för att därefter avskaffa den eftersom de samhällsekonomiska konsekvenserna var mycket negativa.

Mot bakgrund av att det inom ICAO nu har nåtts en överenskommelse om ett internationellt system förutsätter utskottet att regeringen omprövar sitt beslut om att införa en nationell flygskatt. Utskottet anser att regeringen i stället för att arbeta för nationella incitament till internationella transportslag bör vara pådrivande inom Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och EU för att skapa internationella lösningar där flyget och sjöfarten kan bära sina utsläpp och sin klimatpåverkan. Detta innebär att utskottet tillstyrker motionerna 2016/17:821 (C) yrkande 30, 2016/17:3119 (C) yrkande 3 och 2016/17:3507 (C) yrkande 13 och tillstyrker delvis motion 2016/17:2530 (M, C, L, KD) yrkande 23.

Gränsöverskridande trafik

Utskottet vill framhålla att en ökad rörlighet mellan våra grannländer är positiv och bra för Sverige. Utskottet anser därför att möjligheterna för gränsöverskridande trafik bör främjas och underlättas.

Trafikanalys har i rapporten Tillräcklig internationell utblick i svensk infrastrukturplanering? (rapport 2014:20) analyserat den nationella plan för perioden 2014–2025 som Trafikverket har föreslagit och regeringen har fastställt i ljuset av potentiella förändringar i handelsmönster och framväxandet av internationella gränsöverskridande samarbeten. Huvudfokus i rapporten var inte att fastställa om Trafikverkets förslag till plan är korrekt eller inte, men Trafikanalys ansåg att det inte går att komma runt en uppenbar risk att det internationella perspektivet inte fick tillräckligt utrymme när objekten i planen togs fram, vilket kan vara till nackdel för de gränsöverskridande transportererna. Trafikanalys kom vidare fram till att systematiken i beaktandet av det internationella perspektivet bör förbättras.

I betänkande 2014/15:TU9 noterade utskottet Trafikanalys kritik, men utgick från att det pågår ett löpande arbete inom Regeringskansliet för att utveckla det internationella perspektivet i infrastrukturplaneringen. Det är därför med tillfredsställelse som utskottet nu har tagit del av att det i regeringens uppdrag till Trafikverket om att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018–2029 underströks att utvecklandet av ett effektivt och hållbart transportsystem, utan gränshinder mellan länder eller trafikslag, kan stärka Sveriges konkurrenskraft, import- och exportmöjligheter. Vidare framhåller regeringen att ett fördjupat samarbete mellan länder över nationsgränser inom ramen för EU:s strategi för Östersjöregionen kan bidra till att målen för EU 2020-strategin nås och därmed skapa fler jobb och hållbar tillväxt. I propositionen gör regeringen bedömningen att det är angeläget att intensifiera samarbetet om transporter med de nordiska grannländerna och övriga länder runt Östersjön samt inom EU i sin helhet för att öka transporteffektiviteten och utveckla den gränsregionala tillgängligheten. Regeringen framhåller även att de överenskommelser om samarbeten som Sverige ingår inom transport- och infrastrukturuområdet bör inkludera exportfrämjande samt främjande av forskning och innovation. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill i sammanhanget även lyfta fram att statsrådet Anna Johansson framhållit vikten av att den gränsöverskridande transportinfrastrukturen gör det attraktivt att bo och arbeta över landsgränserna. Statsrådet har vidare framfört att dialog mellan de nordiska ländernas regeringar om utvecklingen av infrastrukturen är viktig för att godstransporter och pendlingen för de ca 70 000 personer som passerar gränserna varje dag ska ske på ett effektivt sätt.

Statsrådet Anna Johansson har även i svar på skriftlig fråga 2015/16:764 framfört bl.a. följande. Internationell handel och gränsöverskridande samarbeten har stor påverkan på transportsystemet i Sverige. Det är viktigt att den gränsöverskridande infrastrukturen i Norden gör det attraktivt att bo och arbeta över landsgränserna och möjliggör att transporter kan ske på ett mer effektivt sätt. Statsrådet framförde i sammanhanget att hon tagit initiativ till ett samarbete med de nordiska grannländerna om gränsöverskridande infrastruktur och transporter. Vidare framfördes att Sverige framgångsrikt

tillsammans med Finland har pekat ut Botniska korridoren som en viktig länk i syfte att knyta samman norra Skandinavien med övriga Europa.

Statsrådet har vidare konstaterat att kommande möten mellan Nordiska rådet och företrädarna för de nordiska medlemmarna bl.a. kommer att fungera som en blick in i framtiden på hur transport och infrastruktur kan se ut 2050 och var vi står i dag. Vidare kommer det enligt statsrådet att diskuteras nationella transportplaner och prioriteringar samt samarbetet mellan ländernas transportmyndigheter och deras uppdrag.

Utskottet har också tagit del av att infrastrukturminister Anna Johansson den 9 november 2016 bjöd in till ett nordiskt transportministermöte i Stockholm. Delegationer från Norge, Finland, Danmark, Island, Åland samt representanter från Nordiska rådet deltog vid mötet. Under mötet fick de nordiska ministrarna möjlighet att redogöra för sina respektive prioriteringar inom det transportpolitiska området. Nordiska rådets direktör Britt Bohlin samt ledamöter från utskottet för infrastrukturfrågor – Utskottet för tillväxt och utveckling – gav sin bild av nordisk infrastrukturpolitik och önskad utveckling. Syftet med mötet var bl.a. att få möjlighet att utbyta tankar och erfarenheter om dessa frågor. Ledamöterna önskade särskilt se en högre grad av koordinering och samarbete mellan de nordiska länderna i infrastrukturfrågor.

Utskottet vill i sammanhanget också slutligen påminna om att det sedan tidigt 1990-tal inom EU pågår ett arbete med att bygga upp ett enhetligt järnvägssystem inom Europa. Det har inrättats ett gemensamt europeiskt järnvägsområde med gemensamma regler om driftskompatibilitet, säkerhet, infrastrukturförvaltare och järnvägsmarknad. Utskottet vill även peka på att den längsta av de nio godskorridorer som etablerats i det europeiska järnvägsnätet öppnade den 10 november 2015. Korridoren Scan-Med RFC löper från Stockholm/Oslo till Palermo på Sicilien. Syftet är att underlätta för gränsöverskridande transporter på järnväg. De nya transportkorridorerna ska underlätta järnvägstransporter bl.a. genom att transportören bara behöver ansöka om kapacitet en gång i godskorridorens s.k. one stop shop i stället för som i dag i alla länder som ska passeras. Godskorridorerna har i huvudsak samma sträckning som TEN-T, som syftar till att utveckla transportinfrastrukturen. Utskottet välkomnar arbetet med ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

Sammanfattningsvis anser utskottet att det är av stor betydelse att ha ett internationellt perspektiv i infrastrukturplaneringen. Utskottet ser därför med tillfredsställelse på det arbete som bedrivs inom Regeringskansliet för att utveckla ett effektivt och hållbart transportsystem utan gränshinder. Med anledning av vad som har anförts avstyrker utskottet motionerna 2015/16:870 (S) yrkande 1, 2015/16:1574 (M), 2015/16:2463 (C) yrkandena 1 och 2, 2016/17:560 (M), 2016/17:3026 (L) yrkande 2, 2016/17:3374 (L) yrkandena 11 och 17 samt 2016/17:3512 (L) yrkande 25.

Konkurrensneutralitet mellan trafikslagen

Utskottet vill med anledning av motionsförslagen om konkurrensneutralitet mellan trafikslagen framhålla att det trafikslagsövergripande synsättet är en mycket viktig grund för transportpolitiken. Utskottet välkomnar därför regeringens långsiktiga ambition om att trafikslagen ska konkurrera på så lika villkor som möjligt både nationellt och internationellt. Utskottet vill framhålla att avgiftsstrukturen även behöver stödja en samhällseffektiv användning av transportresurserna och en högre grad av konkurrensneutralitet mellan trafikslagen än i dag. En överföring av gods från landtransporter till sjötransporter kan bidra till att minska den samlade miljöbelastningen från transportsektorn. Faktorer som kan motverka en sådan överflyttning behöver därför identifieras och åtgärdas.

Utskottet vill i sammanhanget även peka på att det till Trafikanalys löpande uppdrag hör att ansvara för analyser av transportsektorns samhällsekonomiska kostnader i relation till skatte- och avgiftsuttag inom olika delar av den svenska och europeiska transportsektorn. Skattade marginalkostnader för trafikens externa effekter är i många avseenden ofullständiga och det gäller framför allt för luft- och sjöfart.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2015/16:2068 (SD), 2015/16:3059 (M, C, FP, KD) yrkande 2 och 2016/17:1374 (SD).

Forskning och innovation

I propositionen gör regeringen bedömningen att ett långsiktigt hållbart transportsystem för resor och transporter är avgörande för Sveriges fortsatta ekonomiska utveckling och välbefinnande. Regeringen framhåller vidare att ett effektivt, tillgängligt transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar. I propositionen anser regeringen att det behövs en satsning på forskning och innovation för att kunna möta utmaningarna inom transportsystemet. Satsningen bör ha ett trafikslagsövergripande perspektiv och sträva efter att tillfredsställa de behov som medborgare och näringsliv har. Vidare pekar regeringen på att automatisering, utveckling av alternativa bränslen, digitalisering av resor och transporter samt multimodala transportlösningar kan möjliggöra effektivare och säkrare användning av infrastrukturen. Regeringen framhåller även att framtidens transportsystem kommer att kräva mer interaktion mellan trafik och infrastruktur, där fordon och infrastruktur är uppkopplade mot varandra. Utskottet delar regeringens uppfattning.

Utskottet har även tagit del av att regeringen har presenterat samverkansprogram för att stärka samverkan mellan aktörer i innovationssystemet. Samverkansprogrammen ska binda samman, kraftsamla och bygga vidare på de många goda samverkansinsatser som görs tillsammans med näringsliv, offentlig sektor, universitet, högskolor och institut. Ansatsen i samverkansprogrammen bygger på övertygelsen att framtidens samhälleliga möjligheter och utmaningar, rätt hanterade, innebär betydande möjligheter att

stärka svensk konkurrenskraft och därmed skapa nya arbetstillfällen samt bidra till hälsa, välfärd och jämställdhet. Utskottet kan med tillfredsställelse konstatera att ett av samverkansprogrammen tar sikte på nästa generations resor och transporter. Samverkansprogrammet inom transportområdet bygger vidare på regeringens vision om att Sverige ska vara ett av världens första fossilfria välfärdsländer.

Utskottet har erfarit att samverkansgruppen för Nästa generations resor och transporter träffades den 6 oktober 2016. Fyra områden för samverkansinsatser valdes då ut i ett första skede. Dessa är Nya lösningar för resvaneundersökningar, Innovationsupphandlingar och andra nya lösningar för drift och underhåll, Mobilitet som en tjänst i stor skala samt Självkörande, delade, elektriska fordon i systemlösningar. Arbetsgrupperna som tillsattes för genomförande ska nu i ett första skede ta fram projektplaner för hur åtgärderna ska genomföras. Utskottet emotser utfallet av detta arbete med stort intresse. Visionerna för de inrättade samverkansprogrammen redovisas närmare i regeringens forskningsproposition Kunskap i samverkan. För samhällets utmaningar och stärkt konkurrenskraft (prop. 2016/17:50) där det framhålls där att fordon och fartyg blir alltmer uppkopplade och därmed kan kommunicera i högre grad med varandra och med det övriga transportsystemet, vilket skapar förutsättningar för en hållbar stadsutveckling och ökad trafiksäkerhet för både skyddade och oskyddade trafikanter. Vidare anges att samverkande och uppkopplade fordon och fartyg också leder till effektivare resursanvändning genom bättre utnyttjande av infrastrukturens kapacitet. Det framhålls även att elektrifiering av fordon exempelvis kan ersätta förbrukning av fossila bränslen, vilket minskar utsläppen av växthusgaser och kväveoxider samt förbättrar luftkvaliteten och minskar bullerproblemen i tätorter.

Statsrådet Anna Johansson framförde i en interpellationsdebatt i juni 2016 (ip. 2015/16:644) bl.a. att hon välkomnar ny teknik som syftar till att skapa effektivare transportmedel. Statsrådet framförde vidare att regeringen arbetar med forskning och innovationer för att Sverige ska vara en framstående forskningsnation, där forskning och innovation bedrivs med hög kvalitet och bidrar till samhällets utveckling och näringslivets konkurrenskraft. Vidare betonades att regeringen arbetar i samverkan med akademi, myndigheter och industri med forskning och innovationer inom transportområdet. Exempel på sådan samverkan är utveckling av självkörande bilar samt demonstrationsanläggningar av elvägar för minskad miljö- och klimatpåverkan. Statsrådet konstaterade när det gäller hyperloop att tekniken är ung och mycket kan ändras och att det därför i nuläget inte finns någon avsikt från statsrådet att ta initiativ till någon utredning om hyperloop i Sverige. Regeringen följer dock med intresse utvecklingen av denna nya teknik.

Utskottet är sammanfattningsvis positivt till att regeringen följer utvecklingen av ny teknik och arbetar med forskning och innovation. Utskottet är också medvetet om att regeringen har tillsatt ett flertal utredningar i syfte att analysera och utreda framtidens trafik och transporter. Utskottet vill i

sammanhanget särskilt peka på att Trafikverket har fått i uppdrag att inkomma med analyser om forskning och innovation inom transportområdet. Uppdraget redovisades den 25 september 2015. Vidare tillsatte regeringen i november 2015 en utredning som ska analysera om och hur reglerna behöver anpassas för självkörande fordon. Syftet är att skapa bättre rättsliga förutsättningar för introduktion och försök med självkörande fordon i allmän trafik. Utredningen ska slutredovisa sina förslag i november 2017.

Med anledning av vad som ovan anförts avstyrker utskottet motionerna 2016/17:11 (L), 2016/17:2531 (M) yrkande 3, 2016/17:3374 (L) yrkande 12 och 2016/17:3512 (L) yrkande 28.

Fyrstegsprincipen

Riksdagen och regeringen har vid ett flertal tillfällen framhållit att det är angeläget att tillämpa ett trafikslagsövergripande synsätt vid överväganden om vilka åtgärder som behöver vidtas för att utveckla transportsystemet och att åtgärdsförslagen analyseras utifrån fyrstegsprincipen. Utskottet vill framhålla att fyrstegsprincipen är en miljömässig och ekonomisk hushållningsprincip och att planera transportsystemet enligt principen förväntas bidra till kostnadseffektiva lösningar och att alla trafikslag och transportmedel liksom alla typer av åtgärder som leder till att målen nås ska beaktas. En effektiv lösning på ett specifikt problem i transportsystemet kan innefatta åtgärder från flera av fyrstegsprincipens steg.

Utskottet noterar med tillfredsställelse att Trafikverket i sitt inriktningsunderlag anger att fyrstegsprincipen fortsatt bör vara grunden för att möta de framtida utmaningarna. Utskottet välkomnar också att regeringen i propositionen framhåller att fyrstegsprincipen är utgångspunkt för de satsningar och prioriteringar som görs.

Fyrstegsprincipens betydelse i planeringsprocessen är enligt utskottets mening väl beaktad. Motionsförslag 2016/17:3512 (L) yrkande 20 avstyrks därmed.

Samhällsekonomiska analyser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om samhällsekonomiska analyser med hänvisning till pågående utvecklingsarbete. Utskottet framhåller att det är angeläget med en kontinuerlig utveckling av de samhällsekonomiska metoder och modeller som används i infrastrukturplaneringen. Vidare bedömer utskottet att det pågår ett aktivt utvecklingsarbete.

Jämför reservationerna 12 (M, C, L, KD) och 13 (SD).

Bakgrund

I Trafikverkets arbete med att utarbeta förslag till prioriteringar i den långsiktiga strategiska infrastrukturplaneringen spelar samhällsekonomiska analyser en central roll. En samhällsekonomisk analys består av en samhällsekonomisk kalkyl, där de nyttor och kostnader som har beräknats och värderats i kronor räknas samman till en s.k. nettonuvärdeskvot som visar åtgärdens skattade lönsamhet, kompletterat med mer kvalitativa bedömningar av effekter som är svåra eller omöjliga att beräkna och/eller värdera. Den samhällsekonomiska analysen ingår som en komponent i den metod och mall för samlad effektbedömning som Trafikverket använder. I den samlade effektbedömningen ingår även bedömningar av åtgärdens fördelningseffekter och hur åtgärden påverkar möjligheterna att uppnå de transportpolitiska målen.

Som bas för de samhällsekonomiska analyserna tar Trafikverket fram trafikprognoser som visar hur den framtida utvecklingen av trafiken samt framtida efterfrågan på resor och godstransporter kan bedömas se ut. Hur prognosmodellen är uppbyggd och vilka antaganden som görs om det framtida transportsystemet och omvärldsförändringar är av stor vikt för bedömningen av vilka konsekvenser olika åtgärder i transportsystemet kan få.

Trafikverket har ansvar för att utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet, inklusive efterkalkylering och successiv kalkylering. Trafikanalys ska kontinuerligt följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser och följa den internationella modellutvecklingen på området.

Motionerna

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) anför i kommittémotion 2015/16:3058 yrkande 2 att generellt sett är godstrafiken nedvärderad i de samhällsekonomiska kalkyler som ligger till grund för investeringar och underhåll av den svenska järnvägen. Motionärerna pekar på att många företag är beroende av en fungerande järnväg för att kunna frakta sina varor och sitt gods. I motionen konstateras att Trafikverket som ansvarar för utvecklingen av de samhällsekonomiska kalkylerna är medvetet om problemet med värderingen av godset. Motionärerna anser därför att det bör göras en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna snarast. Även Anders Åkesson m.fl. (C) efterlyser i kommittémotionerna 2015/16:3208 yrkande 12 och 2016/17:3119 yrkande 16 en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna i syfte att rätt värdera industrins och godsflödets betydelse.

I kommittémotion 2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 1 anges att det är av yttersta vikt att de samhällsekonomiska kalkylmodeller som ligger bakom de prioriteringar som görs är korrekta och rättvisande. Motionärerna föreslår därför att man bör arbeta för att utveckla mer rättvisande samhällsekonomiska kalkylinvesteringar. Motionärerna pekar

bl.a. på att Finanspolitiska rådets rapport 2015 väcker frågan om alla investeringsbeslut har varit samhällsekonomiskt effektiva. Också i kommittémotion 2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 1 framförs att för att investeringar i infrastruktur ska generera så stor samhällsnytta som möjligt är det av yttersta vikt att de samhällsekonomiska kalkylmodeller som ligger bakom de prioriteringar som görs är korrekta och rättvisande. Motionärerna anser därför att regeringen bör arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna vad gäller infrastrukturinvesteringar. Som exempel nämner motionärerna att det bör övervägas att göra en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter. Motsvarande önskemål framförs även i motion 2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 9 och i kommittémotionerna 2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 4, 2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 30 och 2016/17:3513 yrkande 5 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M).

Anders Ahlgren och Daniel Bäckström (båda C) framhåller i motion 2015/16:700 behovet av att ta fram beräkningssätt som inte automatiskt prioriterar bort landsortens exportindustris och besöksnäringens behov av transporter till förmån för utveckling av befintliga befolkningscentrum.

Behovet av att ta fram beräkningssätt där man tar större hänsyn till landsbygdens exportindustri och besöksnäringens behov av transporter framhålls också av Peter Helander och Daniel Bäckström (båda C) i motion 2016/17:2993. I motionen pekas på infrastrukturens betydelse för den regionala utvecklingen och att bra infrastruktur lägger grunden för ett framgångsrikt näringsliv och en bygd som utvecklas. Vidare framhåller motionärerna att dålig infrastruktur kostar landet mycket pengar och många arbetstillfällen i utebliven tillväxt. Motionärerna anser att det är en självklarhet att exportindustrins och besöksnäringens utveckling får genomslag vid framtida prioriteringar av infrastrukturobjekt.

I motion 2015/16:1906 av Saila Quicklund (M) framförs att människors möjlighet att bo och arbeta i hela Sverige förutsätter en god infrastruktur som skapar tillgänglighet och framkomlighet. Motionären framhåller att beräkningsgrunderna för investeringar i underhåll av vägar bör ta mer hänsyn till de olika näringarna och inte bara befolkningsstorleken.

Ola Johansson (C) konstaterar i motion 2015/16:3022 yrkandena 1 och 2 att nettonuvärdeskvoten (NNK) eller samhällsnyttoprincipen inte fullt ut tar hänsyn till behovet av att tillgängliggöra arbetsplatser och kommersiella centrum som ligger utanför större samlade bebyggelseområden, såsom storstadsregioner och kommuncentra. Motionären anser därför att NNK för vägar endast bör belastas med anläggningskostnad och att den bör breddas i syfte att spegla samhällsnyttan i kombinerade väginvesteringar.

I motion 2016/17:188 framhåller Saila Quicklund (M) vikten av ändrade beräkningsgrunder för infrastrukturmedel. I motionen framför motionären bl.a. att människors möjligheter att bo och arbeta i hela Sverige förutsätter en god infrastruktur som skapar tillgänglighet och framkomlighet. Motionären menar att det är värt att framhålla att beräkningsgrunderna för investeringar i

underhåll av vägar bör ta mer hänsyn till de olika näringarna och inte bara till befolkningsstorleken. Som exempel pekar motionären på Jämtlands län som har betydande basnäring i skog, jordbruk och även turism, vilket är näringar i starkt beroende av framkomliga vägar.

Teres Lindberg och Leif Nysmed (båda S) anser i motion 2016/17:1201 att utgångspunkten när staten investerar i infrastruktur borde vara mest valuta för investerade medel och därmed maximal samhällsekonomisk nytta. Motionärerna yrkar således att det bör göras en nationell inventering av nyttoeffekter vid infrastrukturinvesteringar.

I kommittémotion 2016/17:1776 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 2 konstateras att Trafikverket är den myndighet som har i uppgift att genomföra samhällsekonomiska bedömningar av transportinvesteringar. Motionärerna menar dock att det bör inrättas en expertkommitté under t.ex. Finansdepartementet som beslutar hur samhällsekonomiska analyser ska göras och vilka ingångsvärden som ska användas. Motionärerna anser att expertkommittén även löpande ska granska Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyler. I yrkande 3 framhålls att i en rapport från Konjunkturrådet kritiserats hur investeringsbeslut i infrastrukturen kommer till. Motionärerna pekar på att lönsamhetskalkyler på projekt som inte återfinns i beslutade investeringsplaner saknas. I motionen yrkas därmed att Trafikverket ska ges nya uppdrag gällande samhällsekonomiska kalkyler samt återrapportering. I yrkande 4 framför motionärerna att eventuella avvikelser från den samhällsekonomiska prioriteringsordningen ska motiveras när beslut tas om en nationell investeringsplan.

Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD) framför i motion 2016/17:3524 yrkande 1 att samhällsekonomiska kalkyler i större utsträckning än i dag ska ligga till grund för infrastrukturinvesteringar. Motionärerna pekar i sammanhanget bl.a. på att det i dagsläget är svårt att dra några slutsatser kring Arlandabanans samhällsekonomiska lönsamhet.

Utskottets ställningstagande

Att samhällsekonomisk effektivitet är ett viktigt kriterium för åtgärder som vidtas i transportsystemet, samtidigt som även fördelningspolitiska aspekter ska vägas in, framgår av det övergripande målet för transportpolitiken. Utskottet kan även konstatera att det inom transportsektorn i allmänhet, och i infrastrukturplaneringen i synnerhet, finns en lång tradition av att använda samhällsekonomiska analyser när man tar fram beslutsunderlag. Utskottet vill i sammanhanget understryka vikten av att dessa analyser är väl underbyggda och av god kvalitet.

Utskottet påminner om att Trafikverket ansvarar för att utveckla de principer för samhällsekonomisk analys och de kalkylvärden som ska tillämpas i transportsektorns samhällsekonomiska analyser och för att publicera dem i den s.k. ASEK-rapporten (Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn). Här behandlas t.ex.

frågor som gäller beräkningen av investeringskostnader och drift- och underhållskostnader, kostnader för klimateffekter och trafikeringskostnader för godstransporter. ASEK-arbetet är kopplat till en myndighetsövergripande samrådsgrupp som består av representanter för Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Naturvårdsverket, Energimyndigheten, Stockholms läns landsting, Vinnova samt Trafikanalys (adjungerad). ASEK-arbetet stöds av ett vetenskapligt råd som består av vetenskapligt expertis inom ämnesområdena nationalekonomi, miljöekonomi, regionalekonomi och transportanalys. En översyn av ASEK-rapporten ska göras varje år och en ny version publiceras den 1 april årligen.

Utskottet vill också lyfta fram att även Trafikanalys har regeringens uppdrag att kontinuerligt följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser. I rapporten Trafikverkets arbete med modeller för samhällsekonomisk analys (2016:2) redovisas observationer av Trafikverkets verksamhet 2015.

Utskottet vill peka på att Trafikverket och Trafikanalys även har utvecklat metoderna för att beräkna långsiktiga kostnader transporter när det bl.a. gäller klimateffekter, andra miljöeffekter och slitage. Utskottet har också tagit del av att detta har medfört att samhällsekonomiska analyser successivt blivit bättre på att ta hänsyn till olika aspekter av långsiktig hållbarhet (social, ekonomisk och miljömässig) i transportsystemen. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill i sammanhanget också uppmärksamma att Trafikutskottet den 12 februari 2015 anordnade ett seminarium om samhällsekonomiska analyser inom transportsektorn. Utgångspunkten för seminariet var rapporten Hållbara analyser? – Om samhällsekonomiska analyser inom transportsektorn med särskild hänsyn till hållbar utveckling (2014/15:RFR2). Rapporten togs fram hösten 2014 av Trafikutskottets arbetsgrupp för forskningsfrågor. Syftet med rapporten är att fördjupa kunskapen om analyserna i relation till hållbar utveckling och hur metoderna används samt att spegla det utvecklingsarbete som pågår.

Mot bakgrund av motionsyrkandena om värderingen av godstransporter vill utskottet instämma i behovet av en genomlysning och omarbetning av värderingen av dessa. Utskottet vill i sammanhanget framhålla att Trafikverket bl.a. har delfinansierat två parallella pilotforskningsprojekt som tittat på flera olika ansatser för ett värde av ökad tillförlitlighet av godstransporter. Trafikverket har vidare i en promemoria till inriktningsunderlag 2018–2029 (Utvecklingsbehov trafikprognoser och samhällsekonomiska kalkyler) angett att inriktningen för Trafikverkets utvecklingsbehov inom analysområdet bl.a. omfattar en bättre beskrivning av godsnyttor i kalkylerna.

Sammanfattningsvis anser utskottet att det är angeläget med en kontinuerlig utveckling av de samhällsekonomiska metoder och modeller som används i infrastrukturplaneringen. Baserat på ovanstående bedömer utskottet att det redan pågår ett aktivt utvecklingsarbete. Utskottet avstyrker därför motionerna 2015/16:700 (C), 2015/16:1906 (M), 2015/16:3022 (C) yrkandena 1 och 2, 2015/16:3058 (M) yrkande 2, 2015/16:3059 (M, C, FP, KD) yrkande 1,

2015/16:3208 (C) yrkande 12, 2016/17:188 (M), 2016/17:1201 (S), 2016/17:1776 (SD) yrkandena 2–4, 2016/17:2530 (M, C, L, KD) yrkande 1, 2016/17:2993 (C), 2016/17:3119 (C) yrkande 16, 2016/17:3507 (C) yrkande 9, 2016/17:3510 (KD) yrkande 4, 2016/17:3512 (L) yrkande 30, 2016/17:3513 (M) yrkande 5 och 2016/17:3524 (SD) yrkande 1.

Ekonomiska planeringsramar för perioden 2018–2029

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen godkänner att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga infrastrukturen m.m. under perioden 2018–2029 ska uppgå till 622,5 miljarder kronor, varav 125 miljarder till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar, 164 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar, och 333,5 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet. Riksdagen godkänner även att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter, ska uppgå till 52 miljarder kronor för perioden 2010–2029. Riksdagen bemyndigar också regeringen att efter åtgärdsplaneringen slutligt fördela medel mellan nationell plan och regionala planer. Riksdagen avslår därmed samtliga behandlade motionsyrkanden om alternativa planeringsramar. Utskottet anser att regeringens förslag innebär en kraftigt ökad och angelägen satsning på trafikens infrastruktur som kan bidra till en långsiktigt hållbar utveckling. Utskottet bedömer också att önskemålet i flertalet av de här behandlade motionsyrkandena om att skapa bättre förutsättningar i olika delar av transportsystemet torde bli tillgodosett genom de satsningar som regeringen föreslår.

Jämför reservationerna 14 (M), 15 (SD), 16 (C), 17 (L) och 18 (KD).

Propositionen

Förslag till planeringsram för perioden 2018–2029

Regeringen anser att den nya planeringsperioden bör vara lika lång som nu gällande planer, dvs. 12 år. Planeringsperioden blir därmed 2018–2029. För denna planeringsperiod föreslår regeringen en ekonomisk ram på 622,5 miljarder kronor (prisnivå 2017). Av medlen föreslås att 125 miljarder kronor avsätts för vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar och 164 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet,

tjålsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar. Regeringen föreslår att den resterande delen av den ekonomiska ramen, 333,5 miljarder kronor, avsätts för åtgärder som utvecklar transportsystemet.

Regeringen pekar på att förslaget till nya ramar innehåller betydande tillskott till vidmakthållandeåtgärder. I propositionen anges även att regeringens samhällsbygge innehåller en ökad ram för utvecklingsåtgärder i enlighet med Trafikverkets bedömning. Regeringen framhåller att detta är nödvändigt för att klara strategiska investeringar i infrastruktur som förbättrar möjligheterna för människor att leva i hela landet, pendla till jobben och välja tåg, annan kollektivtrafik, gång eller cykling. Vidare ska de strategiska investeringarna möjliggöra bättre fungerande godstransporter och bidra till att miljömålen nås. Regeringen framhåller att målsättningen för åtgärder som underlättar överflyttning från väg till järnväg och sjöfart bör vara att transportsystemet ska bli mer långsiktigt hållbart.

Utveckling av transportsystemet

Regeringen föreslår att den ekonomiska ram på 333,5 miljarder kronor som avsätts för åtgärder som utvecklar transportsystemet för perioden 2018–2029 får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., bidrag till åtgärder i allmänna farleder och slussar, stöd för att främja hållbara stadsmiljöer samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån.

Regeringen bedömer att det finns fortsatt stort behov av nya större investeringar.

I propositionen framhålls att trimnings- och miljöåtgärder i det befintliga transportsystemet är ett effektivt sätt att bidra till uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. Regeringen pekar på att den i januari 2016 uppdrog åt Trafikverket att årligen under en treårsperiod redogöra för och rapportera till regeringen om verksamhet som genomförts under närmast föregående år inom ramen för åtgärdsområdena trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar. Uppdraget redovisades första gången den 31 maj och mot bakgrund av detta pågående uppdrag avser regeringen att återkomma i samband med Trafikverkets åtgärdsplanering i frågan om en eventuell höjning av beloppsgränsen för trimningsåtgärder.

I propositionen framför regeringen att det finns ett behov av att göra nya investeringar i transportinfrastrukturen under planperioden. Regeringen framhåller utifrån de transportpolitiska målen och övriga mål som regeringen har satt upp att det finns ett fortsatt behov av satsningar på nya, långsiktigt hållbara investeringar i transportinfrastrukturen. I propositionen lyfter regeringen fram att järnvägssystemet ska byggas ut samt att långväga godstransporter ska flyttas från lastbil till tåg och sjöfart. Regeringen pekar

vidare på att det både för gods- och persontransporter är viktigt att järnvägssystemet blir mer robust och att möjligheten till återställning efter förseningar förbättras. Regeringen menar att det då krävs tydliga prioriteringar och en förutsägbar och transparent planering av underhåll och reinvesteringar. För det fall sådana åtgärder inte är tillräckliga behövs investeringar i ny kapacitet. Vidare understryker regeringen att nya investeringar i alla trafikslag ska planeras och genomföras med hänsyn till natur- och kulturvärden och god resurshållning samt med höga krav på att begränsa föroreningar och klimatpåverkan.

Regeringen framhåller också i propositionen att det behövs en fortsatt satsning på effektiva och hållbara vägtransporter under planperioden. Regeringen pekar bl.a. på att den pågående försöksverksamheten med elektrifierade vägtransporter behöver följas och dess potential att bli en del av den fortsatta infrastrukturplaneringen behöver utvärderas utifrån samhällsekonomisk effektivitet och bidrag till uppfyllandet av de transportpolitiska målen.

Vidmakthållande

I propositionen föreslår regeringen att av den ekonomiska ramen ska 125 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar samt 164 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar. Regeringen framhåller att drift och underhåll av landets vägar och järnvägar är en förutsättning för att säkra transportsystemets funktionalitet och tillgänglighet och utgör därmed en viktig grund för att trygga jobben, minska arbetslösheten och minimera transporternas miljöpåverkan. I propositionen pekar regeringen på att ett robust transportsystem ska på ett bra sätt kunna klara av både väntade och oväntade händelser, störningar till följd av trängsel, fordonsfel, olyckor eller skador på infrastrukturen. Vidare framhålls i propositionen att infrastrukturen också behöver anpassas till klimatförändringarna.

Planeringsram för vissa väg- och järnvägsinvesteringar

Regeringen föreslår att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter, ska uppgå till 52 miljarder kronor för perioden 2010–2029. I propositionen anges att de väg- och järnvägsinvesteringar där avtal om denna typ av medfinansiering finns är de objekt i Stockholms län som enligt Stockholmsöverenskommelsen delvis ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter (inklusive förbifart Stockholm), de objekt i Västra Götalands län som ingår i Västsvenska paketet och som delvis ska finansieras med trängselskatt (inklusive Marieholmstunneln och Västlänken) samt broar över

Sundsvallsfjärden på väg E4 och Motalaviken på riksväg 50 som delvis ska finansieras med infrastrukturavgifter.

Motionerna

De ekonomiska planeringsramarna

Robert Halef m.fl. (KD) föreslår i kommittémotion 2016/17:3510 yrkande 1 att av den ekonomiska ramen ska 314,5 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet. I yrkande 2 anges att beloppet får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. I yrkande 3 föreslår motionärerna att av den ekonomiska ramen ska 135 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar samt 173 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till statliga vägar.

Nina Lundström m.fl. (L) föreslår i kommittémotion 2016/17:3512 yrkande 2 att den totala planeringsramen för perioden 2018–2029 ska uppgå till 623,5 miljarder kronor. Ur ramen föreslås i yrkande 4 att 315,5 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet och projekt aktuella för offentlig privat samverkan. I yrkande 6 föreslås att ramen enligt punkt 2 får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, cykelstråk, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och statlig medfinansiering till vissa åtgärder i allmänna farleder och hamnar och slussar, räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån. I yrkande 8 föreslår motionärerna vidare att av den ekonomiska ramen ska 144 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar och 164 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar, till statlig medfinansiering till enskilda vägar samt åtgärder i det statliga ledsystemet. I yrkandena 1, 3, 5 och 7 föreslås således att regeringens förslag i motsvarande delar avslås. Vidare föreslår motionärerna i yrkande 10 att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter, ska uppgå till 80 miljarder kronor för perioden 2010–2029. I yrkande 9 avslås regeringens förslag i motsvarande del.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) föreslår i kommittémotion 2016/17:3513 yrkande 1 att regeringens förslag till planeringsram avslås. I yrkande 2 föreslås att den totala planeringsramen för perioden 2018–2029 i stället ska uppgå till 628,5 miljarder kronor. Ur ramen föreslås i yrkande 4 att 170 miljarder kronor ska avsättas till drift och underhåll av statliga vägar, inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar. Motionärerna avslår följaktligen i yrkande 3 regeringens förslag på att 164 miljarder kronor ska användas till detsamma.

Underhåll av järnvägs- och väginfrastruktur

I kommittémotion 2015/16:3147 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 11 framhålls att de mindre järnvägsspårens underhåll måste tas i beaktande i infrastrukturplaneringen. Motionärerna framhåller bl.a. att för små kommuner på landsbygden är det viktigt att även de mindre järnvägssträckorna ges goda möjligheter att trafikeras.

I kommittémotion 2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 2 framförs att vägtrafiken är viktig för att hela landet ska fungera och att vägnätet behöver förstärkas. Motionären pekar dock på att trafiken fortfarande är ett av de största klimatproblemen och att fossila bränslen måste ersättas med el och andra klimatvänliga alternativ. I motionen anges även att generella och teknikneutrala styrmedel ska vara grunden i politiken för att minska utsläppen.

Anders Åkesson (C) framhåller i motion 2016/17:3507 yrkande 1 vikten av att minska underhållsskulden för både vägar och järnvägar till 2029. Motionären vill se vägar och järnvägar som är funktionellt bättre och effektivare än i dag och som näringsliv och människor vägar lita på. I motionen framförs att Centerpartiet bedömer att 15–19 miljarder kan frigöras genom att säga nej till stadsmiljöavtalen och genom att pausa införandet av ERTMS. Motionären framhåller att det möjliggör en högre finansieringsform för vidmakthållande och underhåll, med betoning på de första åren i planeringsperioden. Anders Åkesson m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2015/16:3208 yrkande 13 vikten av drift och underhåll av vägar och järnvägar och behovet av styrning och uppföljning av satsade medel för insatser i hela landet.

Robert Halef m.fl. (KD) anser i kommittémotion 2016/17:3510 yrkandena 10 och 11 att det bör tas fram nationella underhållsplaner för järnvägar och vägar. I yrkande 14 framhåller motionärerna vikten av kapacitetshöjande utveckling av befintlig infrastruktur.

I kommittémotion 2016/17:3513 yrkande 10 påtalar Jessica Rosencrantz m.fl. (M) vikten av kapacitetshöjande åtgärder tillsammans med effektiva underhålls- och reinvesteringsåtgärder på väg. Motionärerna framhåller att trimningsåtgärder i befintlig infrastruktur kan bidra till att förbättra den allmänna funktionen. I yrkande 9 pekar motionärerna på vikten av att genomföra redan beslutade vägprojekt. I yrkande 11 understryker motionärerna att Sverige behöver ny kapacitet på järnvägen men att man även måste säkerställa att järnvägen vi redan har fungerar. Motionärerna konstaterar att ett konkurrenskraftigt Sverige behöver en järnväg man kan lita på. I motionen anges att det är positivt att Trafikverket arbetar med att ta fram en nationell underhållsplan och ett anläggningsregister för järnvägsunderhållet. I yrkande 12 framhåller motionärerna att det finns stora kapacitetsbrister i järnvägssystemet. Motionärerna påtalar vidare i yrkande 16 vikten av trafiksäkerhet i samband med åtgärdsplaneringen. Motionärerna framhåller att Sverige är ett föregångsland när det gäller trafiksäkerhet. I motionen anges bl.a. att regeringens vilja att nystarta arbetet med nollvisionen är lovvärt men att den blir motsägelsefull när regeringen samtidigt skar ner på vägunderhållet

under 2016 och gör mycket begränsade satsningar på vägunderhåll i budgetpropositionen.

I kommittémotion 2016/17:3512 framhåller Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 19 behovet av ökat underhåll av spår och vägar. I motionen anges bl.a. att om nödvändiga förbättringsåtgärder och underhåll inte genomförs ökar risken för att järnvägens funktion försämras fortare än väntat. I yrkande 22 pekar motionärerna på vikten av trädsäkring utmed järnvägen. I motionen framhålls att det finns mängder av mindre åtgärder som kan öka effektiviteten i redan befintliga spår. I yrkande 14 framhåller motionärerna att svensk järnväg under flera år har haft återkommande problem med brister i underhåll, vilket visar på behovet av en nationell underhållsplan. I yrkande 13 framhåller motionärerna vikten av trimningsåtgärder.

Enskilda vägar

I motion 2015/16:736 framför Emil Källström (C) att enskilda vägar står för en stor transportförsörjning för både enskilda och näringslivet varför detta viktiga område måste prioriteras ännu högre än tidigare. Motionären anser därför att det bör ses över hur ett ökat stöd till enskilda vägar kan åstadkommas.

Anders Åkesson m.fl. (C) yrkar i kommittémotion 2016/17:3119 yrkande 12 att inom ramen för Trafikverkets resurser ska de enskilda vägarnas 43 000 km ha en bra standard, rätt sträckning och god bärighet. Som skäl för yrkandet framförs bl.a. att en väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd. De enskilda vägarna är en viktig del i detta anser motionärerna. Anders Åkesson (C) konstaterar även i motion 2016/17:3507 yrkande 2 att de enskilda vägarna är en mycket omfattande del av den svenska transportinfrastrukturen och säkerställer tillgängligheten för boende och industri. I motionen framhålls att det svenska vägnätet består av 43 000 mil enskilda vägar, medan ca 10 000 mil är statliga och 4 100 mil är kommunala. I motionen framförs att prioritetsgraden för de enskilda vägarna måste höjas och förutsättningar ges för att upprätthålla och utveckla dessa vägar.

Lågtrafikerade banor

Anders Åkesson (C) föreslår i motion 2016/17:3507 yrkande 3 att förutsättningarna för regionalt ansvar för lågtrafikerade banor bör prövas. I motionen framförs att ett regionalt ansvarstagande skulle kunna öppna upp för en effektivare förvaltning kopplad till övrigt regionalt utvecklingsarbete i regionernas länstrafikplaner och även för en möjlighet till att medfinansiera denna del av järnvägssystemet med resurser från EU:s strukturfondsprogram.

I kommittémotion 2016/17:3512 framför Nina Lundström m.fl. (L) i yrkande 15 att begreppet lågtrafikerade banor inte är rättvisande. Motionärerna framhåller att det lågtrafikerade järnvägsnätet omfattar ca 15 procent av det statliga järnvägsnätet. I motionen anges att det krävs en strategi för hur det

lågtrafikerade järnvägsnätet ska prioriteras på längre sikt och där deras roll klargörs ur ett systemperspektiv för hela järnvägsnätet. I yrkande 24 anförs att regeringen har signalerat att regionala järnvägar helt ska finansieras av regionerna, både i fråga om underhåll och investeringar. I motionen konstateras att detta kan få stora konsekvenser eftersom många av dessa banor tjänar som alternativbanor för stambanorna. Motionärerna anser att det är av riksintresse att staten ska finansiera minst den standard som behövs för att trafik av riksintresse kan ledas om på länsjärnvägarna.

Marknadspott

I kommittémotion 2016/17:3509 yrkande 10 framför Per Klarberg m.fl. (SD) att de vill inrätta en särskild marknadspott för att minska ledtider och snabbt kunna åtgärda brådskande satsningar och underhåll. Motionärerna anser att marknadspotten ska fastställas som en procentuell andel av budgetanslaget för utgiftsområde 22 och pekar på att det ligger i linje med vad Näringslivets Transportråd har framfört.

Även i kommittémotion 2015/16:2351 yrkande 1 av Josef Fransson m.fl. (SD) framförs önskemål om att bl.a. införa en marknadspott för investeringar som snabbt kan användas för att kunna bygga bort uppkomna flaskhalsar.

Sjöfart

I kommittémotion 2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 19.1 framhåller motionärerna att svensk sjöfart är en mycket viktig näring för Sveriges utveckling samt konkurrenskraft och har stor betydelse för det svenska transportsystemet. I motionen framhålls vikten av att rusta upp de inre vattenvägarna och infrastrukturen runt dem.

Nina Lundström m.fl. (L) konstaterar i kommittémotion 2016/17:3512 yrkande 17 att för att uppnå klimatmålen måste utsläppen av växthusgaser minskas radikalt, och då inte minst inom transportsektorn. Motionärerna pekar på att om man ser på frågan ur energisynpunkt så är bästa sättet att transportera stora godsflöden på vatten. I motionen framhålls bl.a. att det är viktigt att Göteborgs hamn förbereds för trafik med stora containerskepp. Vidare pekar motionärerna på vikten av att infrastrukturen kopplad till hamnarna ger en effektiv övergång från sjöfart till landstransport.

I kommittémotion 2016/17:3513 yrkande 15 framhåller Jessica Rosencrantz m.fl. (M) att sjöfarten är en viktig faktor för klimatomställningen. Motionärerna pekar på att Sveriges drygt 50 hamnar tillsammans med de inre vattenvägarna innebär att Sverige har goda möjligheter att i större utsträckning än i dag avlasta vägnätet och på så sätt minska klimatbelastningen. I motionen konstateras vidare att eftersom godstransporter i låga hastigheter till sjöss ger mindre klimatpåverkan än vägtransporter är en utveckling av sjöfarten en viktig del för att uppnå våra miljömål.

Satsningar på kollektivtrafik och cykelinfrastruktur

I motion 2015/16:1600 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1 framförs att regeringen har aviserat att den tänker öka de statliga anslagen till klimatsäkra transporter. Motionärerna understryker att det då är viktigt att en del av de ökade anslagen går till cykelinfrastruktur, både till statliga cykelbanor och medfinansiering till kommunala cykelbanor. I motionen anförs att det är viktigt att medlen till cykelinfrastruktur ökar ordentligt i den nationella transportplanen.

Annie Löf m.fl. (C) framhåller i partimotion 2016/17:821 yrkande 42 att Centerpartiet anser att i tätorter bör de mest miljövänliga transportalternativen främjas och vara normgivande såsom gång-, cykel- och kollektivtrafik.

I kommittémotion 2016/17:3347 av Caroline Szyber m.fl. (KD) yrkande 9 framhålls att det krävs ökade investeringar till kollektivtrafik på landsbygden.

I kommittémotion 2016/17:3512 framhåller Nina Lundström m.fl. (L) i yrkande 27 att för att minska transportsektorns utsläpp behövs ett mer effektivt och klimatsmart transportarbete i det långsiktiga omställningsarbetet. Som exempel pekar motionärerna på att en del i detta är att göra gång, cykel och kollektivtrafik till normgivande i planeringen i större tätorter samt att resor med buss och tåg underlättas vid planering av infrastrukturplanering mellan tätorter. I motionen framhålls att infrastrukturplaneringen bör utgå från en målstyrning som tar större hänsyn till det transportpolitiska hänsynsmålet och ett hållbart transportsystem.

Utskottets ställningstagande

Ekonomiska planeringsramar

Utskottet vill inledningsvis påminna om de komplexa frågor som måste hanteras inom ramen för den statliga infrastrukturplaneringen. Statens satsningar på transportinfrastruktur är ett av flera medel för att utveckla transportsystemet och uppnå transportpolitikens mål. I det ligger att tillgänglighet för medborgarna och näringslivet i hela landet ska främjas, samtidigt som hänsyn ska tas till säkerhet, miljö och hälsa.

I propositionen understryker regeringen att ett framtida hållbart samhälle är beroende av ett transportsystem som genererar klimatpåverkande utsläpp förenliga med nationella och internationella mål om minskad klimatpåverkan. Regeringen framför vidare att transportsektorn under planperioden ska bidra till en utveckling av samhället som minskar klimatpåverkan från transporterna och ger ökad transporteffektivitet. Utskottet delar regeringens beskrivning och välkomnar också de satsningar regeringen föreslår för ett mer långsiktigt hållbart transportsystem.

Ökade satsningar

Regeringens förslag till ekonomisk ram för perioden 2018–2029 innebär en avsevärd satsning på trafikens infrastruktur. Regeringen föreslår att under

denna period ska sammanlagt 622,5 miljarder kronor avsättas för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen. Detta innebär en kraftigt ökad ram i förhållande till tidigare riksdagsbeslut och motsvarar som framgår av tabell 1 nedan en ambitionshöjning med drygt 20 procent jämfört med nu gällande ekonomiska ramar och nästan hela 50 procent jämfört med den nationella planen för 2010–2021. Regeringen föreslår att ramen fördelas med 125 miljarder kronor till drift och underhåll av och reinvesteringar i statliga järnvägar, 164 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar och 333,5 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet. Regeringen föreslår kraftigt höjda nivåer för såväl utveckling som vidmakthållande i den samlade ekonomiska ramen. Utskottet anser att regeringens förslag till hur medlen ska fördelas är väl avvägd mot de stora behov som finns. Till detta tillkommer en planeringsram för investeringar i vissa väg- och järnvägsinvesteringar för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter. För dessa projekt föreslår regeringen en planeringsram för perioden 2018–2029 på 52 miljarder kronor. Sammantaget medför detta att åtgärder för nära 675 miljarder kronor kommer att kunna genomföras under kommande planperiod. Utskottet vill även påminna om att till detta kommer dessutom medfinansiering från bl.a. EU-budgeten. Den nya planeringsramen medger följaktligen att satsningar på en historiskt hög nivå kommer att kunna genomföras för att komma till rätta med de stora behov som finns inom transportsektorn. Utskottet är mycket positivt till denna angelägna förstärkning.

Tabell 1 Ekonomisk ram för transportinfrastrukturen

Jämförelse mellan planperioder (omräknat till prisår 2017)

Miljarder kronor	Utveckling	Vidmakthållande	Vidmakthållande	Total ram
		järnväg	väg	
Fastställd ram 2010–2021	226	66	141	433
Fastställd ram 2014–2025	277	85	153	515
Föreslagen ram 2018–2029	333,5	125	164	622,5
Procentuell förändring				
Plan 2018–2029 med plan 2010–2021	48 %	89 %	16 %	44 %
Plan 2018–2029 med plan 2014–2025	20 %	47 %	7 %	21 %

Källa: Näringsdepartementet

Regeringen föreslår att den ekonomiska ram som avsätts för åtgärder som utvecklar transportsystemet får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, för trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., för bidrag till åtgärder i allmänna farleder och slussar, stöd för att främja hållbara stadsmiljöer samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras

med lån. Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag och välkomnar planeringsramens trafikslagsövergripande struktur.

Regeringen bedömer att det finns fortsatt behov av nya större investeringar. Regeringen framhåller därför att det är viktigt att de system som byggs upp är flexibla och kan anpassas med teknik, t.ex. digitalisering, så att man inte bygger in tekniska system som inte går att byta ut då de blir omoderna. Regeringen anger vidare att ett byggande av nya stambanor ska ske på ett sammanvägt sätt med hänsyn till de samlade behoven i hela transportsystemet. Utskottet välkomnar detta.

Kraftig upprustning av den befintliga transportinfrastrukturen

I propositionen framhåller regeringen att drift och underhåll av landets vägar och järnvägar är en förutsättning för att säkra transportsystemets funktionalitet och tillgänglighet och utgör därmed en viktig grund för att trygga jobben, minska arbetslösheten och minimera transporterernas miljöpåverkan. Utskottet instämmer i detta och vill liksom regeringen framhålla att medlen till drift, underhåll och reinvesteringar av järnväg behöver öka och ges hög prioritet för att värna nyttan av redan genomförda investeringar. Utskottet välkomnar satsningarna på ett robust järnvägssystem genom de kraftigt förstärkta reinvesteringarna och järnvägsunderhållet. Utskottet är mycket positivt till ökningen på hela 47 procent av vidmakthållande av järnväg och är av den uppfattningen att det är en viktig och nödvändig satsning för att skapa ett modernt och hållbart transportsystem.

Utskottet välkomnar även att Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att redogöra för underhållsåtgärder som i närtid kan förbättra järnvägens funktionalitet utanför de stora och mest trafikerade banorna. Uppdraget redovisades den 31 mars 2016. Trafikverkets förslag innehåller framför allt åtgärder för trådsäkring och växelbyten.

Förutom de redovisade ambitiösa satsningarna på drift och underhåll av järnvägssystemet presenterar regeringen i propositionen också en betydande satsning för att möjliggöra nya stambanor för höghastighetståg. Utskottet behandlar denna satsning i avsnittet Sverigeförhandlingen.

I propositionen framhåller regeringen vidare att vägunderhållet ska ge en god funktion för de transporter som använder vägsystemet. Det ska också klara av en allt större trafikmängd i framför allt storstäderna och ska bidra till att skapa goda förutsättningar för näringslivets transporter och främja regional utveckling i hela landet. Utskottet delar regeringens uppfattning och är positivt till den föreslagna ökningen på 7 procent till vidmakthållande av väginfrastruktur.

Utskottet ser även mycket positivt på regeringens ambition på trafiksäkerhetsområdet och välkomnar att regeringen i september 2016 har lämnat två uppdrag till Trafikanalys, som syftar till att se över de transportpolitiska preciseringarna och uppföljningen av målen. Det ena

uppdraget är fokuserat på trafiksäkerhet, och det andra på preciseringarna i sin helhet.

Satsningar på effektivare kollektivtrafik och cykelinfrastruktur

Utskottet har vid flera tillfällen framhållit att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. I betänkande 2014/15:TU5 fann utskottet att det fanns anledning att understryka vikten av kollektivtrafikbranschens mål om en fördubblad kollektivtrafik och föreslog därför ett tillkännagivande till regeringen om statens roll i att bidra till att skapa rätt förutsättningar för att branschens mål om en fördubblad kollektivtrafik ska kunna nås. Utskottet framförde bl.a. att kollektivtrafik är en fråga som är föremål för överväganden på i första hand regional nivå. Utskottet underströk dock samtidigt att även staten kan vidta åtgärder för att understödja branschens mål om fördubblad kollektivtrafik, inte minst genom att bidra till att ge kollektivtrafikbranschen de förutsättningar som krävs när det gäller exempelvis infrastruktur.

Utskottet delar därför regeringens bedömning om att stadsmiljöavtalen skapar förutsättningar för effektivare kollektivtrafik. Utskottet välkomnar också att stadsmiljöavtalen från och med 2017 även ska omfatta insatser för ökat cyklande.

Utskottet har även vid flera tillfällen, senast i bet. 2015/16:TU7, framhållit att förbättrad infrastruktur för cykling är den enskilt viktigaste åtgärden för att nå målet om en ökad andel cykelresor. I betänkande 2014/15:TU5 om cykelfrågor föreslog utskottet därför ett tillkännagivande till regeringen om att den bör återkomma till riksdagen med en nationell cykelstrategi. I arbetet med att ta fram en sådan strategi framförde utskottet att regeringen bl.a. bör beakta vad utskottet har anfört om vikten av en sammanhängande cykelinfrastruktur och att cykeln bör betraktas som ett eget transportsätt. Utskottet har tagit del av att en nationell cykelstrategi bereds inom Regeringskansliet.

Utskottet vill också framhålla att regeringen den 14 januari 2016 med ändring den 31 mars 2016 har uppdragit åt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) att genomföra en studie om effektiva och innovativa lösningar som kan öka medborgarnas vilja och möjlighet att utnyttja kollektivtrafiken på landsbygd.

Enskilda vägar

I några motionsförslag framhålls vikten av att satsa på enskilda vägar. Utskottet vill därför understryka att ett väl fungerande enskilt vägnät är av stor vikt för att främja en positiv utveckling i hela landet, inte minst för sysselsättning och tillväxt. Många människor och företag i synnerhet på landsbygden är beroende av att det finns en god framkomlighet på de enskilda vägarna. Utskottet kan således konstatera att frågan om att det enskilda vägnätet är i gott skick är av betydelse för att uppnå de transportpolitiska mål

som riksdagen beslutat om: ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet och en positiv regional utveckling.

Regeringen föreslår i propositionen att av planeringsramen ska 164 miljarder kronor fördelas till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar. Regeringen framhåller att på många ställen är vägen det enda alternativet och att fortsatt stöd till exempelvis enskilda vägar därför är viktigt.

Utskottet välkomnar detta och känner sig tryggt med att regeringen på ett väl avvägt vis satsar på de enskilda vägarna.

Marknadspott

I ett par motionsförslag framförs en önskan om att inrätta en marknadspott för att skapa flexibilitet i medelstillelningen. Utskottet vill i det sammanhanget påminna om att en utgångspunkt för det planeringssystem som riksdagen lade fast våren 2012 (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257) för åtgärder i trafikens infrastruktur är att möjliggöra en ökad flexibilitet. Genom propositionen infördes ett system med rullande planering varigenom de långsiktiga åtgärdsplanerna följs upp genom årliga beslut om vilka projekt som kan byggstartas under de närmast följande tre åren. Införandet av ett system med årliga beslut syftade bl.a. till att ge regeringen möjlighet att inom budgetlagens ramar genomföra omprioriteringar och särskilda satsningar. På detta sätt skulle regeringen bättre kunna bemöta oförutsedda händelser. Samtidigt betonades det i propositionen att i syfte att behålla tillräckligt stor flexibilitet bör de faktiska besluten om byggstart även fortsättningsvis fattas av Trafikverket. Myndigheten får följaktligen själv avgöra vilka projekt ur gruppen i regeringens beslut som avsåg de tre närmast följande åren som ska byggstartas under det närmaste året.

Utskottet vill också peka på att regeringen i infrastrukturpropositionen understryker betydelsen av att skapa ett robust och hållbart transportsystem. Regeringen anger att ett sådant transportsystem på ett bra sätt ska kunna klara av både väntade och oväntade händelser, störningar till följd av trängsel, fordonsfel, olyckor eller skador på infrastrukturen.

Sjöfart

I Trafikverkets inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2018–2029 anges att sjöfart, inklusive kustsjöfart, har förutsättningar att kunna spela en ännu större roll för godstransporter och vara ett reellt alternativ till långa och omfattande godstransporter på land. I infrastrukturpropositionen gör också regeringen bedömningen att sjöfarten har en viktig roll i det svenska transportsystemet, inte minst för de svenska exportnäringarna. Regeringen anser därför att överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart bör främjas. Utskottet välkomnar regeringens uttalanden om sjöfartens betydelse och ser därför också mycket positivt på det uppdrag som Sjöfartsverket, i nära samarbete med Trafikverket, har fått att analysera utvecklingspotentialen för

inlandssjöfarten och kustsjöfarten i Sverige. Uppdraget handlar i huvudsak om att analysera och föreslå åtgärder när det gäller regelverk och branschnormer.

Utskottet vill även peka på den maritima strategi som regeringen beslutade om i augusti 2015 som syftar till att ta ett helhetsgrepp om maritima näringar och bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö.

Vad gäller frågan om s.k. stomnätshamnar (corehamnar) vill utskottet framhålla att med beslutet om en ny TEN-T-förordning som trädde i kraft 2014 pekades ett övergripande nät och ett stomnät av transportinfrastruktur ut. I stomnätet har EU utsett 83 hamnar till stomnätshamnar. Av dessa finns fem hamnar i Sverige: Luleå, Stockholm, Trelleborg, Malmö och Göteborg. Dessutom ingår 20 svenska hamnar i det övergripande nätet som ska leva upp till krav senast 2050. Stomnätshamnarna ska leva upp till krav på utformning och tillhandahållande av tjänster senast 2030. Dessa hamnar är enligt utskottet av särskilt stor betydelse för det svenska och europeiska transportsystemet, inte minst för import och export av varor.

I ett motionsförslag lämnas angelägna förslag i syfte att värna och förbättra förutsättningarna för inlandssjöfarten. Utskottet påminner om att Sjöfartsverket har ansvaret för att bl.a. Trollhätte, Södertälje, Falsterbo och Säfte slussar och därtill hörande kanaler fungerar och att infrastrukturella förutsättningar finns för att bedriva sjöfart på dessa. Utskottet vill understryka att bedömningen och avvägningen mellan olika infrastrukturlösningar, liksom analysen av den samhällsekonomiska effektiviteten i valet av infrastrukturåtgärder, är en viktig uppgift för Trafikverket och regeringen.

Utskottet vill samtidigt framhålla att det ser mycket positivt på olika typer av insatser som skapar bättre förutsättningar för att använda sjöar och kanaler för transporter. Generellt är det viktigt att stärka de svenska hamnarnas konkurrenskraft i syfte att bidra till ett mer utvecklat transportsystem och ytterst för att svensk industri ska kunna vidmakthålla och utveckla sin konkurrenskraft.

Sammanfattande bedömning

Med hänvisning till vad som anförts ovan tillstyrker utskottet regeringens förslag om att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2018–2029 ska uppgå till 622,5 miljarder kronor varav 64 miljarder kronor till drift och underhåll av och reinvestering i statliga järnvägar, 125 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar och 333,5 miljarder kronor för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., bidrag till åtgärder i allmänna farleder och slussar, stöd för att främja hållbara stadsmiljöer samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån. Vidare tillstyrks att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med

inkomster från trängselskatt eller vägavgifter, ska uppgå till 52 miljarder kronor för perioden 2010–2029. Regeringen bemyndigas även att efter åtgärdsplaneringen slutligt besluta om fördelningen av medel mellan nationell plan och länsplaner. Utskottet anser att regeringens förslag innebär en kraftigt ökad och angelägen satsning på infrastruktur som kan bidra till en långsiktigt hållbar utveckling. Utskottet bedömer också att önskemålet i flertalet av de här behandlade motionsyrkandena om att skapa bättre förutsättningar i olika delar av transportsystemet torde bli tillgodosett genom de satsningar som regeringen föreslår.

Mot denna bakgrund föreslår utskottet att riksdagen bifaller proposition 2016/17:21 och avslår motionerna 2015/16:736 (C), 2015/16:1600 (MP) yrkande 1, 2015/16:2351 (SD) yrkande 1, 2015/16:3147 (KD) yrkande 11, 2015/16:3208 (C) yrkande 13, 2016/17:821 (C) yrkande 42, 2016/17:3119 (C) yrkande 12, 2016/17:3347 (KD) yrkande 9, 2016/17:3374 (L) yrkande 2, 2016/17:3507 (C) yrkandena 1–3, 2016/17:3509 (SD) yrkande 10, 2016/17:3510 (KD) yrkandena 1–3, 10, 11, 14 och 19.1, 2016/17:3512 (L) yrkandena 1–10, 13–15, 17, 19, 22, 24 och 27 samt 2016/17:3513 (M) yrkandena 1–4, 9–12, 15 och 16.

Järnvägens signalsystem – ERTMS

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att pausa införandet av ERTMS. Utskottet framför bl.a. att det följer av EU-rätten att signalsystemet ska vara fullständigt infört på medlemsstaternas stamnät senast 2030. Utskottet understryker samtidigt att införandet av ERTMS måste ske på ett sätt som minimerar risken för driftsstörningar eller negativ påverkan på tillförlitligheten i järnvägssystemet.

Jämför reservation 19 (SD, C, L, KD).

Motionerna

Per Klarberg m.fl. (SD) framför i kommittémotionerna 2016/17:1770 och 2016/17:3509 yrkande 6 att en satsning på ERTMS i Sverige inte bara är ekonomiskt oförsvarbar, utan dessutom helt onödig. Motionärerna påpekar att det inte finns något som talar för att Sverige skulle få, mer än marginellt, ökad internationell tågtrafik. I motionerna konstateras även att det befintliga signalsystemet ATC (Automatic Train Control) har varit i drift i många år och är ett mycket säkert och tillförlitligt system. Motionärerna anser därför att Sverige bör avvakta med att införa ERTMS.

Anders Åkesson föreslår i motion 2016/17:3507 yrkande 16 att införandet av ERTMS ska pausas. I motionen framförs att införandet bör pausas till dess

ERTMS återigen är ett gemensamt alleuropeiskt trafiksignalsystem som bygger på en gemensam EU-standard och som innehåller trovärdiga garantier för ökad kapacitet i järnvägssystemet. Motionären pekar dessutom på att Danmark och Tyskland har valt att skjuta på införandet av systemet och att det finns starka skäl för att inte införa signalsystemet ERTMS innan det är en gemensam europeisk standard.

I kommittémotion 2016/17:3512 anser Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 11 att satsningen på ERTMS ska skjutas framåt i tiden i syfte att frigöra anslag för att vidmakthålla infrastruktur.

Utskottets ställningstagande

När det gäller motionsförslagen om att pausa införandet av signalsystemet ERTMS vill utskottet inledningsvis framhålla att ERTMS är ett gemensamt signalsystem för Europa och således en del av EU:s långsiktiga strategi för att standardisera järnvägstrafiken. Av EU-lagstiftningen följer bl.a. att medlemsstaterna ska ha infört ERTMS fullständigt på stommätet senast 2030. Utskottet vill påminna om att Sverige till följd av medlemskapet i EU också är skyldigt att följa EU-lagstiftningen med risk för att annars ställas inför EU-domstolen.

Utskottet vill vidare påminna om att tanken med ett gemensamt europeiskt signalsystem är att underlätta för gränsöverskridande järnvägstrafik. Utskottet välkomnar detta och är således positivt till syftet med ERTMS. Att pausa införandet av ERTMS skulle därför kunna innebära ett försvårande av gränsöverskridande trafik då övriga medlemsstater inför ERTMS på stommätet 2030. Såvitt utskottet erfar kommer Danmark att införa ERTMS på hela järnvägsnätet 2023.

Utskottet vill i sammanhanget även peka på att dagens signalsystem består av ålderstigna ställverk och ett omodernt skyddssystem. Utskottet har fått veta av att större delen av ställverken 2030 kommer att vara äldre än 40 år, dvs. ha uppnått sin förväntade livslängd. ERTMS-projektet innebär att alla ställverk byts ut och att skyddssystemet byts till ERTMS. Utskottet har vidare blivit informerat om att prestandamätningar visar att banor som är utrustade med ERTMS har en högre tillförlitlighet än dagens system. Utskottet har även fått veta att det skulle innebära en merkostnad på ca 6 miljarder kronor, eller en merkostnad på mellan 20–40 procent per sträcka, att först byta ut ställverken med nuvarande system (ATC) för att sedan byta till ERTMS.

Statsrådet Anna Johansson har i svar på skriftlig fråga 2016/17:271 i november 2016 bl.a. framfört att det är viktigt att känna till att ERTMS-projektet i sig är ett underhålls- och reinvesteringsprojekt av järnvägens nödvändiga signalsäkerhetssystem och att nuvarande system består av gamla ställverk och ett ålderstiget skyddssystem (ATC). Statsrådet konstaterade även att ERTMS ger en modernare anläggning med bättre tillförlitlighet, vilket bl.a. innebär färre signalfel och lägre underhållskostnader än med ATC. Statsrådet tillstod dock att ERTMS-införandet har varit förenat med vissa problem på de

fyra pilotbanor som i dag använder ERTMS i Sverige. Även vissa införandeprojekt i Europa har haft liknande problem. Statsrådet framhöll att problemen dock har gett viktiga erfarenheter som Trafikverket tar med sig i arbetet med kommande implementeringar. Statsrådet underströk också vikten av nära samarbete med branschen. Utskottet delar statsrådets uppfattning och vill understryka att införandet av ERTMS måste ske på ett sätt som minimerar risken för driftsstörningar eller negativ påverkan på tillförlitligheten i järnvägssystemet.

Utskottet vill också understryka betydelsen av att i det fortsatta arbetet ta till vara de erfarenheter som arbetet med ERTMS hittills har gett för att systemet ska införas på ett smidigt och kostnadseffektivt sätt i Sverige. Utskottet anser liksom statsrådet Anna Johansson att det är lämpligt att hantera frågan om ERTMS-införandet i samband med åtgärdsplaneringen. Utskottet avser också att följa utvecklingen mycket noga i denna fråga.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2016/17:1770 (SD), 2016/17:3507 (C) yrkande 16, 2016/17:3509 (SD) yrkande 6 och 2016/17:3512 (L) yrkande 11.

Särskilt om införandet av ERTMS

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att den bör verka för att införandet av ERTMS sker samordnat med Sveriges grannländer och i nära samråd med branschaktörerna samt med beaktande av järnvägens totala funktionssätt. Ett motionsförslag om detta bifalls därmed.

Jämför reservationerna 20 (SD) och 21 (L) samt särskilt yttrande 2 (KD).

Motionen

I kommittémotion 2016/17:2531 anser Jessica Rosencrantz m.fl. (M) i yrkande 4 att ett införande av järnvägens nya signalsystem ERTMS bör ta hänsyn till behovet av samordning med närliggande länder, de berörda tågoperatörernas merkostnader och järnvägens totala funktionssätt. I motionen framförs bl.a. att det för Sveriges del är prioriterat att signalsystemets utbyggnad samordnas med våra närliggande länder såsom Danmark och Tyskland.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att ERTMS är ett gemensamt signalsystem för Europa och således en del av EU:s långsiktiga strategi för att

standardisera järnvägstrafiken. Tanken med ett gemensamt europeiskt signalsystem är således att underlätta för gränsöverskridande järnvägstrafik. Utskottet välkomnar detta och är således positivt till syftet med ERTMS. Utskottet kan vidare konstatera att det av EU-lagstiftningen bl.a. följer att medlemsstaterna ska ha utrustat stornätet med ERTMS senast 2030. Dessutom följer av EU-lagstiftningen att sex korridorer genom Europa (och dessutom enskilda sträckor som knyter ihop korridorerna med storstäder och hamnar) ska vara utrustade med ERTMS inom angivna tidsfrister.

Utskottet oroas dock av den skarpa kritik som finns från järnvägsbranschen om bl.a. kostnadsökningar, förseningar och driftproblem. Utskottet har därför vid tidigare behandlingar av frågan framfört att det avser att följa utvecklingen noga och har även sammanträffat med företrädare för bl.a. Trafikverket och branschföreningen Tågoperatörerna. Utskottet vill i sammanhanget även peka på att utredningen om järnvägens organisation (2015:110) har framfört att planerna på att införa ERTMS är en strategisk fråga som berör i princip alla sektorns aktörer.

Mot denna bakgrund vill utskottet framhålla vikten av att det fortsatta införandet av ERTMS sker i nära samråd med branschen. I detta sammanhang bör även behovet av samråd med berörda beställare av järnvägstransporter beaktas. Dessutom anser utskottet att det är av stor vikt att nogsamtt följa kostnadsutvecklingen för bl.a. kommande uppgraderingar av ERTMS.

Utskottet vill även understryka att införandet av ERTMS måste ske på ett sätt som minimerar risken för driftstörningar eller negativ påverkan på tillförlitligheten i järnvägssystemet. Utskottet vill framhålla att man måste ta hänsyn till järnvägens totala funktionssätt när systemet införs.

Utskottet har i flera sammanhang framhållit betydelsen av gränsöverskridande järnvägstrafik. Utskottet anser det därför också vara angeläget att ett införande av ERTMS samordnas med våra nordiska grannländer, men även med länder i övriga Europa såsom Tyskland.

Statsrådet Anna Johansson har vid besök i utskottet den 30 november 2016 informerat utskottet om regeringens och Trafikverkets arbete med införandet av ERTMS. Utskottet välkomnar statsrådets uttalanden om den dialog och det samråd i frågan som regeringen kontinuerligt har med branschen. Ett nära samarbete med branschen är avgörande för ett framgångsrikt införande av ERTMS. Dessutom anser utskottet att det är mycket positivt att regeringen avser verka för att det fortsatta införandet av ERTMS ska ske på ett sätt som är väl förberett och genomarbetat i syfte att undvika sådana driftstörningar m.m. som uppstod i samband med att systemet infördes på bl.a. Botniabanan.

Sammanfattningsvis anser utskottet att regeringen bör verka för att införandet av ERTMS sker samordnat med Sveriges grannländer och i nära samråd med branschaktörerna samt med beaktande av järnvägens totala funktionssätt.

Utskottet tillstyrker därmed motion 2016/17:2531 (M) yrkande 4.

Regionala flygplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att den i sin kommande flygstrategi bör värna de regionala flygplatserna. Utskottet pekar på att de regionala icke-statliga flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till turism i hela landet. Riksdagen bifaller därmed helt eller delvis motionsförslag om detta.

Jämför reservation 22 (S, MP, V).

Propositionen

I propositionen konstaterar regeringen att de icke-statliga flygplatserna har en viktig roll att spela för att uppnå en god tillgänglighet i hela landet vid sidan av det statliga basutbudet av flygplatser. Vidare bedömer regeringen att de statliga bidragen till icke-statliga flygplatser är betydelsefulla för finansieringen av driften vid dessa flygplatser. I propositionen framhålls att stödet ska ses om ett komplement till flygplatsernas egen finansiering genom rörelseintäkter. I övrigt anser regeringen att de aktörer med regionalt utvecklingsansvar i respektive län, inom ramen för länsplanerna för regional transportinfrastruktur, besluta om bidrag för icke-statliga flygplatser som bedöms strategiskt viktiga för regionen. I propositionen pekar regeringen på att Regeringskansliet arbetar med att ta fram en svensk flygstrategi där bl.a. förutsättningarna för och betydelsen av de icke-statliga flygplatserna behandlas. Regeringen framhåller att tillgång till välfungerande flygförbindelser är viktigt för en grundläggande tillgänglighet till områden där alternativa transportsätt med realistiska restider saknas.

Stöd till flygplatser

Icke-statliga flygplatser med upphandlad flygtrafik kan ansöka om årligt statligt driftbidrag för att täcka delar av underskott i flygplatsens drift. Syftet med driftbidraget är att bidra till att säkerställa en interregional flygtrafikförsörjning i hela landet. Driftbidraget beräknas enligt en fördelningsmodell som bygger på ett antal kostnads- och intäktsfaktorer som tilldelas schablonvärden för att avspegla flygplatsernas verkliga kostnader och intäkter. Bidraget kan aldrig bli högre än det verkliga underskottet. Tanken är att modellen ska vara transparent och enkel i sin utformning och samtidigt ge incitament till effektivisering av flygplatsdriften.

EU-kommissionen antog den 20 februari 2014 nya riktlinjer som innebär att offentligt stöd till drift av flygplatser tillåts under en övergångsperiod på tio år. De föregående riktlinjerna tillät under vissa förhållanden investeringsstöd till flygplatser. Exempel på driftsstöd i Sverige är driftbidrag till icke-statliga flygplatser med upphandlad trafik som Trafikverket fördelar,

och kommunala bidrag. Statsstöd till investeringar i flygplatsinfrastruktur är tillåtet om det finns ett verkligt transportbehov och offentligt stöd är nödvändigt för att säkerställa en regions förbindelse med omvärlden. Detta omfattar alla typer av offentliga bidrag, både statliga och kommunala. De nya riktlinjerna definierar maximalt stöd i relation till flygplatsens storlek. Syftet är att säkerställa en så korrekt blandning av privata och offentliga investeringar som möjligt. Stödmöjligheterna är därför större för mindre flygplatser än för större. Det finns även särregler som tillåter mer stöd för flygplatser i glesbefolkade och avlägsna områden.

Motionerna

Mattias Ottosson m.fl. (S) framhåller i motion 2016/17:1621 behovet av att vid infrastrukturplaneringen se över stödet till de regionala flygplatserna. Motionärerna framhåller att en flygpolitik måste ta hänsyn till att Sverige är ett avlångt land och att den regionala flygplatsen är en självklar grund för tillväxt och utveckling. Motionären pekar även på att de statliga flygplatserna är helt beroende av de kommunala flygplatserna för att kunna fungera. Motionärerna understryker att det nuvarande systemet gör att Sveriges tillgänglighet och tillväxt hotas om enskilda kommuner inte kan finansiera sin flygplats, på samma gång som staten är ägare till de flygplatser som genererar stora överskott och som dessutom är beroende av att de kommunala flygplatserna finns.

I kommittémotion 2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 37 framförs att finansieringen för de små flygplatserna behöver ses över för att skapa långsiktigt hållbara lösningar och en mera rättvis konkurrenssituation mellan Swedavias flygplatser och de regionalt ägda.

Per Klarberg m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2016/17:3509 yrkande 19 vikten av att hjälpa de regionala flygplatserna och tillkännager detta för regeringen. I motionen pekar motionärerna på att Sverige behöver de regionala flygplatserna och det är nödvändigt att regeringen arbetar för att behålla dem.

I motionen 2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 4 och kommittémotionerna 2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 8, 2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 34 och 2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 13 understryks att Sveriges stora avstånd gör att vi är helt beroende av ett fungerande flyg och möjlighet för näringslivet att lätt kunna ta sig till Stockholm och ut i världen. Motionärerna pekar på att de regionala flygplatserna binder samman Sverige och att det är viktigt att regeringen systematiskt arbetar för att stärka villkoren för svenskt flyg. I motionerna yrkas därmed att regeringen ska värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad.

Utskottets ställningstagande

Sverige är ett glest befolkat land med stora avstånd och Sverige är därför helt beroende av ett fungerande flyg. Utskottet vill därför betona att de regionala icke-statliga flygplatserna spelar en mycket betydelsefull roll i det svenska transportsystemet och att ett väl sammanhållet flygplatssystem är en nödvändighet för såväl tillväxt som utveckling. De regionala flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till turism i hela landet. Utskottet vill även framhålla att transportpolitiken ska präglas av ett starkt trafikslagsövergripande perspektiv och ett stort regionalt och lokalt inflytande över infrastrukturinvesteringar. Utskottet anser därför att det är viktigt att regeringen systematiskt arbetar för att stärka villkoren för svenskt flyg.

När det gäller den ekonomiska situationen vid de svenska flygplatserna kan utskottet konstatera att den är bekymmersam för många regionala flygplatser. I en rapport från Trafikanalys (rapport 2016:4) uppmärksammas att de allra flesta icke-statliga flygplatser med linjetrafik redovisar ett ekonomiskt underskott, vilket gör dem beroende av olika former av offentligt stöd. Enligt Trafikanalys finns det olika anledningar till detta, bl.a. att Sverige jämfört med många andra länder har en låg befolkningstäthet och att vissa delar av landet är mycket glest befolkade. Många regionala flygplatser behöver därför statliga och kommunala åtgärder för att överleva. Utskottet vill vidare peka på att mot bakgrund av att EU-kommissionen för närvarande genomför granskningar av en rad regionala flygplatser som erhåller statsstöd råder en osäkerhet kring hur framtiden ska bli för dessa.

Utskottet anser därför att det är angeläget att regeringen i sin aviserade flygstrategi tar i beaktande de problem som de regionala flygplatserna i dag upplever. Enligt utskottets mening bör regeringen värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad.

Utskottet föreslår därför att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att den i sin kommande flygstrategi bör värna de regionala flygplatserna. Utskottet tillstyrker således motionerna 2016/17:3507 (C) yrkande 4, 2016/17:3510 (KD) yrkande 8, 2016/17:3512 (L) yrkande 34 och 2016/17:3513 av (M) yrkande 13 och tillstyrker delvis motionerna 2016/17:1621 (S), 2016/17:3391 (KD) yrkande 37 och 2016/17:3509 (SD) yrkande 19.

Sverigeförhandlingen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om Sverigeförhandlingen. Utskottet framhåller att de projekt som diskuteras inom ramen för Sverigeförhandlingen är framåtblickande, inte minst nya stambanor för höghastighetståg, och skapar förutsättningar för Sverige att få ett transportsystem som är långsiktigt hållbart och som samtidigt främjar näringslivets konkurrenskraft och gör arbetsregionerna större.

Jämför reservationerna 23 (M), 24 (SD), 25 (C), 26 (L) och 27 (KD).

Bakgrund

Den 1 juli 2014 beslutade den dåvarande regeringen direktiv för en särskild utredare, benämnd förhandlingsperson, om utbyggnad av nya stambanor samt åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna (dir. 2014:106). Den 17 juli samma år beslutades tilläggsdirektiv till utredningen (dir. 2014:113). Direktiven anger att Sverigeförhandlingen ska ta fram förslag till principer för finansiering samt förslag till en utbyggnadsstrategi för nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö. Sverigeförhandlingen ska också genomföra förhandlingar med berörda aktörer om lösningar för spår och stationer där stambanorna angör till respektive stad. Sverigeförhandlingen ska vidare ingå överenskommelser med kommuner, landsting och andra stationer där stambanorna angör till respektive stad. Sverigeförhandlingen ska vidare ingå överenskommelser med kommuner, landsting och andra berörda aktörer i Stockholms län, Västra Götalands län och Skåne län kring åtgärder som förbättrar tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och leder till ett ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna i dessa län. Sverigeförhandlingen ska dessutom pröva förutsättningarna för en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige med ett betydande inslag av medfinansiering från näringsliv, kommuner och regioner.

Propositionen

Sverigeförhandlingen

Regeringen framhåller att syftet med Sverigeförhandlingens uppdrag är att dels möjliggöra ett snabbt genomförande av nya stambanor på ett sätt som maximerar deras samhällsekonomiska lönsamhet, dels identifiera kostnadseffektiva åtgärder som leder till en förbättrad tillgänglighet och ett ökat bostadsbyggande i framför allt storstäderna med fokus på resurseffektivitet, hållbarhet och förtätning.

I propositionen gör regeringen bedömningen att det finns ett behov av att göra nya investeringar i transportinfrastrukturen under planperioden. Vidare anges att både för gods- och persontransporter är det viktigt att järnvägssystemet blir mer robust och att möjligheten till återställning efter förseningar förbättras. Regeringen menar att för detta krävs tydliga prioriteringar och en förutsägbar och transparent planering av underhåll och reinvesteringar.

Nya stambanor för höghastighetståg

Regeringens mål är att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm och Göteborg respektive Malmö bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer. Regeringen anser att Trafikverket ska säkerställa att utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg sker på ett kostnadseffektivt sätt och att utbyggnaden ska ske i den takt som ekonomin tillåter.

Regeringen pekar på att nuvarande utredningsläge avseende det mest omfattande utbyggnadsalternativet visar att ett fullt utbyggt system skulle kunna färdigställas 2035–2040.

I propositionen framhåller regeringen att nya stambanor är ett projekt som sträcker sig över flera mandatperioder och påverkar statens budget över lång tid. Regeringen menar därför att en ryckighet i projektet p.g.a. skiftande majoriteter i riksdagen vore olyckligt. Regeringen understryker därför att det är centralt att det finns ett brett stöd i riksdagen inför beslut om att Sverige ska satsa på nya stambanor för höghastighetståg.

Motionerna

I kommittémotion 2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 10 framhålls att Sverigeförhandlingen är en historisk och långsiktig investering i jobb, bostäder, kollektivtrafik, järnvägar och vägar. Motionärerna pekar vidare på att Sverigeförhandlingen knyter ihop vårt land och stärker förutsättningarna för jobb och tillväxt i hela landet. I motionen konstateras att det är viktigt att Sverigeförhandlingens arbete fullföljs. I kommittémotion 2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 14 framför motionärerna att Sverigeförhandlingen inkluderar utredning av flera olika projekt. Motionärerna pekar på att i ljuset av den kraftiga kostnadsökningen och att projektet beräknas vara samhällsekonomiskt mycket olönsamt säger moderaterna nej till att bygga en ny höghastighetsjärnväg. Motionärerna anser dock att Sverigeförhandlingens övriga uppdrag ska fortsätta.

Robert Halef m.fl. (KD) konstaterar i kommittémotion 2015/16:3148 yrkande 15 att Sverigeförhandlingen innehåller ett antal angelägna åtgärder som knyter ihop vårt land och stärker förutsättningarna för jobb och tillväxt i hela landet samt ett ökat bostadsbyggande. I motionen framförs att Kristdemokraterna anser att det är viktigt att Sverigeförhandlingens arbete fullföljs för att Sverige ska kunna tillhandahålla goda förutsättningar för

kommunikationer och transporter. Robert Halef m.fl. (KD) framför i kommittémotion 2016/17:3391 yrkande 18 att alliansregeringen tillsatte Sverigebygget – numer Sverigeförhandlingen – för att ta ett samlat grepp om infrastruktur och bostadsbyggande för att knyta ihop landet. Motionärerna pekar på att det för att realisera de ambitiösa och kostsamma infrastrukturprojekt som ryms inom Sverigeförhandlingen är helt avgörande att finansieringen kan lösas på ett ansvarsfullt sätt så att andra angelägna ny- och underhållsinvesteringar inte trängs undan och att alternativa finansieringslösningar inte förbises. I motionen understryks att de infrastrukturinvesteringar som ryms inom Sverigeförhandlingen är viktiga och nödvändiga för att Sverige även i fortsättningen ska kunna tillhandahålla goda förutsättningar för kommunikationer och transporter. Robert Halef m.fl. (KD) framför i kommittémotion 2016/17:3510 yrkande 15 att Kristdemokraterna inte stänger dörren för höghastighetsbanor. Motionärerna konstaterar att Sverigeförhandlingen pågår och ska lämna förslag på finansiering och genomförande. Bland annat mot den bakgrunden är det för tidigt att slutligt ta ställning till frågan om att bygga höghastighetsbanor. I motionen understryks vikten av att hela järnvägsnätet byggs ut så att hållbara transporter på järnvägsnätet i hela landet kan upprätthållas.

Per Klarberg m.fl. (SD) yrkar i kommittémotion 2016/17:3509 yrkande 4 att Sverigeförhandlingen ska avbrytas och i yrkande 5 att det inte ska byggas någon höghastighetsjärnväg. Motionärerna framför bl.a. att det är uppenbart att en höghastighetsjärnväg är en orimlig satsning i ett glesbefolkat land som Sverige. Motionärerna menar att det dessutom finns stora behov av investeringar i underhåll och bortbyggnad av flaskhalsar i det befintliga systemet som bör göras i stället. I motionen konstateras att överger man planerna på höghastighetsjärnvägen så faller övriga projekt i sin nuvarande form och det är därför rimligt att avbryta hela Sverigeförhandlingen. Även i kommittémotion 2016/17:312 anför Josef Fransson m.fl. (SD) att Sverigeförhandlingen bör avbrytas. I motionen konstateras att den s.k. Sverigeförhandlingen är fler saker än bara höghastighetsjärnvägen och handlar om t.ex. bostäder och anslutande infrastruktur. Motionärerna menar därför att avbryter man planerna på höghastighetsjärnvägen faller de andra projekten i sin nuvarande form varför det är rimligt att avbryta hela Sverigeförhandlingen.

Anders Åkesson (C) framhåller i motion 2016/17:3507 yrkande 5 att Sverigeförhandlingen handlar om modern, grön infrastruktur som knyter samman Sverige och som Centerpartiet har en positiv inställning till. I motionen anges att det krävs kraftiga satsningar på både nyinvesteringar i räls för exempelvis kapacitetshöjningar och driftsäkerhet men även satsningar på tillgänglighet i transportinfrastrukturen och på drift och underhåll av befintlig sådan i hela landet. I motionen framförs att Centerpartiet har en positiv grundinställning till höghastighetsjärnvägar men är måna om en hållbar finansiering och att Trafikverket förmår att vidmakthålla en hög grad av kostnadskontroll i projektet.

Utskottets ställningstagande

Sverige står i dag inför ett antal betydande utmaningar på transportområdet, inte minst vad gäller järnvägens infrastruktur. Utskottet vill påminna om att järnvägstrafiken ökat under senare år samtidigt som behovet av satsningar på drift och underhåll gör sig allt mer påmind. Investeringar i ny infrastruktur kommer också att vara nödvändiga för att möta morgondagens transportbehov, särskilt mot bakgrund av en kraftigt växande befolkning i framför allt storstadsregionerna. Ett robust och effektivt transportsystem med god kapacitet är enligt utskottets mening en förutsättning för jobb och hållbar utveckling i hela landet. Ett effektivt och modernt transportsystem bidrar också till att Sverige kan bli ett mer miljömässigt hållbart samhälle.

I den s.k. Sverigeförhandlingen som den föregående regeringen initierade ingår ett antal projekt som enligt utskottets mening har stor betydelse för landets utvecklingsmöjligheter. Det gäller inte minst byggandet av nya stambanor för höghastighetståg som kommer att knyta ihop landets regioner och förbättra förutsättningarna för nya arbetstillfällen och tillväxt i Sverige. I budgetpropositionen för 2017 utgiftsområde 22 anger regeringen också att den anser att nya stambanor skulle stärka järnvägens konkurrenskraft och förbättra förutsättningarna för arbetspendling. Utskottet delar den bedömningen och anser att nya stambanor för höghastighetståg utöver att vara tillväxtskapande och bidragande till ett hållbart resande även kan öka kapaciteten för godstrafiken och pendlingstrafiken. Utskottet ser också mycket positivt på att nya stambanor för höghastighetståg kan bli ett konkurrenskraftigt alternativ till flyget men också samtidigt göra utökad storregional pendlingstrafik möjlig. Utskottet anser även att nya stambanor för höghastighetståg har möjlighet att öka och förenkla den gränsöverskridande trafiken till förmån för både medborgare och näringsliv.

Att de föreslagna satsningarna kan finansieras på ett ansvarsfullt sätt är en central utgångspunkt och viktig förutsättning för Sverigeförhandlingens arbete. På regeringens uppdrag undersöker Trafikverket möjligheterna att sänka byggkostnaderna för höghastighetsbanorna. Samtidigt ses nyttoberäkningarna över. Trafikverket arbetar också på regeringens uppdrag bl.a. med att redovisa uppdaterade uppgifter om kostnader och nyttor för en uppgradering av befintliga stambanor mellan Stockholm och Göteborg respektive Stockholm och Malmö. Utskottet välkomnar detta.

Våren 2016 anordnade utskottet en offentlig utfrågning om alternativ finansiering av transportinfrastruktur. Företrädare för Sverigeförhandlingen informerade då om sin delrapport Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3).

Utskottet anser att de projekt som diskuteras inom ramen för Sverigeförhandlingen är framåtblickande och skapar förutsättningar för Sverige att få ett transportsystem som är långsiktigt hållbart och som samtidigt främjar näringslivets konkurrenskraft och gör arbetsregionerna större.

Mot bakgrund av det ovan anförda avstyrks motionerna 2015/16:3059 (M, C, FP, KD) yrkande 10, 2015/16:3148 (KD) yrkande 15, 2016/17:312 (SD),

2016/17:3391 (KD) yrkande 18, 2016/17:3507 (C) yrkande 5, 2016/17:3509 (SD) yrkandena 4 och 5, 2016/17:3510 (KD) yrkande 15 och 2016/17:3513 (M) yrkande 14.

Övriga särskilda infrastrukturåtgärder

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag som har väckts om olika infrastrukturprojekt i landet. Utskottet hänvisar till den gällande planeringsordningen som innebär att projekt för att vidmakthålla och utveckla trafikens infrastruktur normalt sett inte är riksdagsfrågor. Sådana bör i stället avgöras inom ramen för åtgärdsplaneringen. Enligt utskottet kan flera av de utpekade projekten komma att omfattas av den nationella planen eller de regionala planerna.

Jämför särskilda yttrandena 3 (M), 4 (SD), 5 (C), 6 (L) och 7 (KD).

Motionerna

Under allmänna motionstiden hösten 2015 och hösten 2016 har ett stort antal motioner väckts om olika infrastrukturprojekt, främst väg- och järnvägssträckningar i landet. Det handlar bl.a. om upprustningar och utbyggnader samt om att anlägga nya väg- och broförbindelser. Ett flertal förslag har också väckts om att standarden på olika delar av trafikens infrastruktur bör förbättras, bl.a. förslag om utbyggnad av fyrfältsvägar och motorvägar samt om att anlägga dubbelspår. Motionärerna lämnar i flertalet fall konkreta förslag på sträckningar och olika projekt, men det finns också motionsförslag som mer allmänt pläderar för satsningar på trafikens infrastruktur i vissa regioner eller landsdelar. En sammanställning av samtliga dessa yrkanden redovisas nedan fördelade på väg- och järnvägsprojekt, sjöfartsprojekt samt förslag som gäller främst regionala insatser som rör flera trafikslag.

Vägprojekt

2015/16:222 yrkande 1 av
Sten Bergheden

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vid utbyggnaden av E20 utreda möjligheten att den blir Sveriges första elmotorväg och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:326 yrkande 1 av
Maria Andersson Willner
m.fl. (M)

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för en utbyggnad av E20 genom Västra Götalandsregionen och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:383 av Christina Örnebjär och Mathias Sundin (båda FP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rusta upp riksväg 51 och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:466 yrkandena 1 och 2 av Jörgen Hellman m.fl. (S)	<p>1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att genomföra de två delar av Europaväg 45 som inte har blivit verkställda i Trollhättepaketet och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för en utbyggnad av Europaväg 45 genom Dalsland och tillkännager detta för regeringen.</p>
2015/16:510 av Emma Carlsson Löfdahl (FP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en snabb utbyggnad av riksväg 26 och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:537 av Emma Carlsson Löfdahl och Bengt Eliasson (båda FP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en snabb utbyggnad av riksväg 26.
2015/16:618 av Hans Unander m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar i bl.a. Europaväg 16 Gävle–Malung–Oslo och riksväg 50 Bergslagsdiagonalen och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:637 av Olle Thorell m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för motorvägsstandard på sträckan Köping–Västjädra och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:905 av Betty Malmberg m.fl. (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fullfölja projektet Förbifart Söderköping, som ingår i den nationella transportplanen för 2014–2025, och att detsamma inte bör senareläggas och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:1022 av Kristina Nilsson och Katarina Köhler (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en omdragning av E4:an genom Västerbottens och Västernorrlands län och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:1044 yrkandena 1 och 2 av Erik Ottosson (M)	<p>1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta arbetet med en östlig motorvägsförbindelse i Stockholms län och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>2. Regeringen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska prioritera frågan om en östlig motorvägsförbindelse i Stockholms län och tillkännager detta för regeringen.</p>
2015/16:1306 av Magnus Persson (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utbyggnad av E22:an på sträckan Gualöv–Fjälkinge och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:1328 yrkande 5 av Sofia Arkelsten m.fl. (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förstudien för en östlig förbindelse fortgår med målet att snarast möjligt påbörja projektering för att färdigställa ringleden runt Stockholms innerstad och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1344 yrkandena 1 och 2 av Sofia Fölster (M)	<p>1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt återkomma till riksdagen med en tidsplan för byggnation av Östlig förbindelse och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Östlig förbindelse är ett prioriterat infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.</p>
2015/16:1359 yrkande 1 av Larry Söder (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över vägnätet i Halland för att tillse att kapaciteten matchar behovet, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
2015/16:1458 av Erik Bengtzboe (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för en utbyggnad av riksväg 55 och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:1523 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga ut E6:an genom Skåne till en trefilig motorväg på fler avsnitt och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:1575 av Jörgen Warborn (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta länsvägarna 153 och 154 när medel budgeteras till länsvägarna och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:1663 yrkande 2 av Camilla Waltersson Grönvall (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sträckan Göta–Torpabron på E45 och behovet av att bygga bort dessa flaskhalsar och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:1691 av Jessica Rosencrantz (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta utreda och planera för en östlig förbindelse och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:1706 av Carl Schlyter (MP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avbryta vidare planering för östlig förbindelse och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:1745 av Åsa Coenraads och Jessica Poljård (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utbyggnad av E18 mellan Västerås och Köping och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:1939 av Åsa Coenraads och Jessica Roswall (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera en utbyggnad av E18 med cykelbana mellan Västerås och Enköping i Trafikverkets planering och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:2025 av Sara-Lena Bjälkö (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om berörda vägar i Halland och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:2052 av Roger Hedlund (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för ytterligare investeringar i Europaväg 4 i Gävleborgs län och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:2054 av Roger Hedlund (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för ytterligare investeringar i Europaväg 16 Gävle-Oslo och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2058 yrkande 1 av Josef Fransson (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast påbörja projekteringen för att bygga ut E20 till motorväg och/eller mötesfri två-plus-två-väg genom Västra Götaland och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:2117 av Erik Bengtzboe (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för en utbyggnad av väg 53 mellan Eskilstuna och Nyköping och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:2139 av Annicka Engblom m.fl. (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utbyggnad av E22 och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:2201 av Mattias Ottosson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att fullfölja ombyggnationen av E22 och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:2376 av Solveig Zander (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en översyn för att göra Hjulstabron och riksväg 55 till ett nationellt ansvar och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:2424 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga ut E6 genom Skåne till en trefilig motorväg på fler avsnitt och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:2461 av Kristina Yngwe (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att förbättra trafiksituationen på Dragongatan i Ystad och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:2521 yrkandena 4 och 6 av Boriana Åberg m.fl. (M)	4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna för utbyggnad av E6 och E22 till trefiliga motorvägar och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:2627 av Roland Utbult (KD)	6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av en välfungerande flygtrafik i södra Sverige, och av att arbetet med Sturupspendeln lyfts och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:2691 av Andreas Carlsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av upprustning av vägarna, 161, 162 och 171 i Bohuslän och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:2693 av Andreas Carlsson (KD), yrkandena 1 och 2	<p>Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om riksväg 40 mellan Jönköping och Ulricehamn och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de pågående förberedelserna av ombyggnationen av riksväg 26/47 på sträckan Mullsjö–Jönköping fortsatt bör prioriteras, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.</p> <p>2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera och tidigarelägga ombyggnationen av riksväg 26/47 på sträckan Mullsjö–Slättäng baserat på förslag i genomförd åtgärdsvalsstudie och tillkännager detta för regeringen.</p>

2015/16:2731 av Cecilia Widegren m.fl. (M, C, KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att steg för steg fortsätta aktivt att genomföra alliansregeringens, kommuners och regioners gemensamma överenskommelse om att fortsätta bygga ut E20 till fyråltsväg och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:2883 av Magnus Oscarsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att prioritera en upprustning av länsväg 131 mellan Österbymo och Tranås och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:3022 av Ola Johansson (C) yrkande 3	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vägstandarden, som en kombinerad investering på RV 153 och RV 154, bör stärkas för att ta till vara den fulla tillväxtpotentialen i Falkenbergs och Varbergs inland och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:3148 yrkande 16 av Robert Halef m.fl. (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva förutsättningarna för en finansieringslösning av en östlig förbindelse som knyter samman trafikledsförbindelsen kring Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:10 av Bengt Eliasson (L)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en om- och utbyggnad av väg 153.
2016/17:18 yrkande 2 av Lars Tysklind (L)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera öst-västra tvärförbindelser i vägnätet.
2016/17:322 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga möjligheterna till en påskyndad utbyggnad av E18 mellan Västerås och Köping.
2016/17:332 av Christina Örnebjär (L)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastrukturens situationen i Örebro län och vikten av fortsatt upprustning av vägnätet.
2016/17:892 yrkande 3 av Berit Högman m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för upprustningar av E18.
2016/17:913 yrkandena 1 och 2 av Isak From och Helén Pettersson i Umeå (båda S)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en omdragning av E4-sträckningen runt Umeå och Skellefteå. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över möjligheterna till att ge Trafikverket i uppdrag att rusta upp Europavägarna till minst två-plus-ett.
2016/17:1100 av Lotta Finstorp m.fl. (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna för en upprustning av riksväg 55.
2016/17:1122 av Magnus Oscarsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att återuppta utredningen om att rusta upp länsväg 131 mellan Österbymo och Tranås.
2016/17:1193 yrkandena 1 och 2 av Erik Ottosson och Erik Andersson (båda M)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att en östlig motorvägsförbindelse skapas i Stockholms län. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för genomförandet av en

	investering i en östlig motorvägsförbindelse i Stockholms län.
2016/17:1205 yrkande 1 och 2 av Annicka Engblom m.fl. (M)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om genomförande av planerade satsningar på E22. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utbyggnationerna av E22 bör ske i längre och mer sammanhängande stråk.
2016/17:1254 av Tina Ghasemi (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbetet med en östlig förbindelse i Stockholms län är prioriterat.
2016/17:1493 av Ulrika Karlsson i Uppsala m.fl. (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägfärja (frigående eller linjärja) mellan Skokloster i Håbo kommun och Västersjö i Knivsta kommun.
2016/17:1531 yrkande 5 av Sofia Arkelsten m.fl. (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det är hög tid att även fatta beslut om byggande och finansiering av Östlig förbindelse för att bygga klart ringleden runt Stockholm.
2016/17:1641 av Ingela Nylund Watz m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över behovet av att säkra kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet i Södertälje för fordonstrafik.
2016/17:1656 av Niklas Karlsson och Per-Arne Håkansson (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga ut E6 genom Skåne till en trefilig motorväg på fler avsnitt.
2016/17:1704 av Åsa Eriksson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för motorvägsstandard på E18, sträckan Köping–Västjädra.
2016/17:1730 yrkande 3 av Said Abdu och Lars Tysklind (båda L)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra Europaväg 45:s sträckning genom Värmland och Dalsland.
2016/17:1959 av Kristina Yngwe (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att förbättra trafiksituationen på E65/Dragongatan i Ystad.
2016/17:1971 av Jörgen Warborn m.fl. (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta länsvägarna 153 och 154 när medel budgeteras till länsvägarna.
2016/17:2032 av Kerstin Lundgren (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en översyn för att förstärka broförbindelserna över Södertälje kanal.
2016/17:2145 yrkandena 1 och 2 av Jörgen Hellman m.fl. (S)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en utbyggnad av Europaväg 45 genom Dalsland. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att genomföra de två delar av Europaväg 45 som inte har blivit verkställda i Trollhättepaketet.
2016/17:2219 yrkande 1 av Maria Andersson Willner m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en utbyggnad av Europaväg 45 genom Dalsland.

2016/17:2241 av Jessika Roswall m.fl. (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för en utbyggnad av riksväg 55.
2016/17:2370 av Sara-Lena Bjälkö (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om berörda vägar i Halland.
2016/17:2374 av Roger Heldlund (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för ytterligare investeringar i Europaväg 16 Gävle–Oslo.
2016/17:2375 av Roger Hedlund (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för ytterligare investeringar i Europaväg 4 i Gävleborgs län.
2016/17:2478 av Mikael Oscarsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ombyggnationen av riksväg 282 på sträckan Uppsala–Almunge bör prioriteras.
2016/17:2695 av Caroline Helmersson Olsson och Fredrik Olovsson (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att omprioritera i den statliga infrastrukturplanen och ta med riksväg 55 i den.
2016/17:2697 av Kristina Nilsson och Eva Sonidsson (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en dragning av E4:an genom Västerbottens och Västernorrlands län.
2016/17:2808 av Fredrik Olovsson och Caroline Helmersson Olsson (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att investera i Sörmlands vägnät för att säkerställa en hög vägstandard.
2016/17:2817 av Hans Unander och Patrik Engström (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att investera i landsbygdens vägnät för att säkerställa en hög vägstandard.
2016/17:2827 av Andreas Carlsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en ombyggnad av riksväg 26 Smålandsstenar-Skeppshult.
2016/17:2828 av Andreas Carlsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut riksväg 40 på sträckan mellan Jönköping och Ulricehamn för att få en sammanhängande motorväg mellan Stockholm och Göteborg.
2016/17:2834 yrkandena 1 och 2 av Andreas Carlsson (KD)	<p>1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ombyggnationen av riksväg 26/47 på sträckan Mullsjö–Jönköping även i fortsättningen ska prioriteras och byggstart våren 2017 inte fördröjs och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tidigarelägga ombyggnation av riksväg 26/47 på sträckan Mullsjö–Slättäng, etapp ett och två, baserat på förslag i genomförd åtgärdsvalsstudie och tillkännager detta för regeringen.</p>
2016/17:2836 av Runar Filper (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökade länsanslag till det värländska vägnätet.
2016/17:3215 yrkandena 1–3 av Boriana Åberg m.fl. (M)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den beslutade utbyggnaden av E22 Fjälkinge–Gualöv bör genomföras enligt plan.

- 2016/17:3345 av Sofia Fölster (M) Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att projektet Östlig förbindelse är prioriterat och bör påbörjas snarast.
- 2016/17:3391 yrkandena 19 och 20 av Robert Halef m.fl. (KD) 19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva förutsättningarna för en finansieringslösning av en östlig förbindelse som knyter samman trafikledsförbindelsen kring Stockholm.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till förbättrade förbindelser över Södertälje kanal.
- 2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 12 Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en östlig förbindelse och tillkännager detta för regeringen.

Banprojekt

- 2015/16:16 av Jonas Jacobsson Gjörtlert m.fl. (M) Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast färdigställa utbyggnaden av Västkustbanan till dubbelspår längs hela sträckningen och tillkännager detta för regeringen.
- 2015/16:207 av Bengt Eliasson (FP) Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om framtiden för järnvägslinjen Varberg–Borås, Viskadalsbanan och tillkännager detta för regeringen.
- 2015/16:208 av Bengt Eliasson (FP) Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om framtiden för järnvägslinjen Varberg–Borås, Viskadalsbanan, och tillkännager detta för regeringen.
- 2015/16:210 av Bengt Eliasson (FP) Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om snar upprustning av järnvägslinjen Halmstad–Nässjö och tillkännager detta för regeringen.
- 2015/16:220 av Sten Bergheden (M) Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna vad gäller upprustning och elektrifiering av hela Kinnekullebanan.
- 2015/16:307 av Thomas Strand m.fl. (S) Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Europabanans strategiska betydelse och tillkännager detta för regeringen.
- 2015/16:326 av Maria Andersson Willner m.fl. (S) yrkande 2 Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att öka spårkapaciteten på Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.
- 2015/16:335 av Mikael Dahlqvist m.fl. (S) Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en snabbare och mer driftssäker järnvägsförbindelse på sträckan Oslo–Karlstad–Örebro–Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:336 av Peter Persson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ett principbeslut om att bygga hela Götalandsbanan samt Europakorridoren och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:347 av Patrik Björck m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att öka spårkapaciteten på Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:355 av Carina Ohlsson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en förbättrad standard på Kinnekullebanan och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:391 av Maria Weimer (FP) yrkandena 1 och 2	<ol style="list-style-type: none">1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för att förbättra möjligheterna att pendla med tåg mellan Uppsala och Stockholm och tillkännager detta för regeringen.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja bygget av ett fyrspar för tågtrafik mellan Uppsala och Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:393 av Mathias Sundin (FP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga dubbelspår på Svealandsbanan och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:452 av Phia Andersson och Adnan Dibrani (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en upprustning av järnvägen mellan Varberg och Herrljunga och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:466 av Jörgen Hellman m.fl. (S) yrkande 3	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för en utbyggnad av dubbelspår på sträckan Öxnered–Kornsjö och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:547 av Christina Örnebjär (FP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inkludera Karlskoga i snabbtågsförbindelsen mellan Stockholm och Karlskoga.
2015/16:549 av Tina Acketoft (FP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för ett dubbelspår mellan Gävle och Sundsvall/Härnösand och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:616 av Hans Unander m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar i järnvägar i Dalarnas län och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:638 av Olle Thorell m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga en ny mötesstation och järnvägssträckan Västerås–Fagersta.
2015/16:644 av Lars Eriksson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen betona vikten av att bygga fyrspar på sträckan Tomtebodavägen–Kallhäll.

2015/16:657 av Lennart Axelsson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ett snabbspår på sträckan Stockholm–Örebro–Karlstad–Oslo.
2015/16:661 av Tina Acketoft m.fl. (FP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ett snabbspår sträckan Stockholm–Örebro–Karlstad–Oslo och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:735 av Emil Källström delyrkande 1 (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om järnväg i och kring Västernorrlands län samt om att se över möjligheten till offentlig-privat samverkan för att finansiera infrastrukturprojekt och tillkännager det för regeringen.
2015/16:835 av Ingemar Nilsson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar i Ostkustbanan i Västernorrlands län.
2015/16:901 yrkandena 1 och 3 av Betty Malmberg och Lotta Finstorp (båda M)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de stora kapacitetsbegränsningar som råder på Södra stambanan bör avhjälpas. 3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en skyndsam tillåtighetsprövning av Ostlänken.
2015/16:1012 av Isak From m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att göra Inlandsbanan till ett fungerande transportalternativ för tunga godstransporter.
2015/16:1151 av Jabar Amin (MP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda arbetet för byggandet av hela Norrbottenbanan.
2015/16:1153 av Annicka Engblom (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Sydostlänken.
2015/16:1161 av Patrick Reslow och Olof Lavesson (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se potentialen i en metroförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn.
2015/16:1165 av Marta Obminska (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett inriktningsbeslut om byggande av två nya spår på sträckan Uppsala och Stockholm.
2015/16:1180 av Eva Lohman (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om möjligheten att utöka spårkapaciteten Gävle–Härnösand.
2015/16:1259 av Mats Green och Helena Bouveng (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nya stambanor för höghastighetståg och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:1260 av Erik Andersson (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utbyggnad av Roslagsbanan till Arlanda och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:1359 yrkandena 2 och 3 av Larry Söder (KD)	2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera ett färdigställande av utbyggnaden av Väst kustbanan till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1368 av Emil Källström m.fl. (C)	3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inleda en översyn av kapacitetsbehovet på Västkustbanan och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:1587 av Agneta Börjesson och Emma Hult (båda MP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till järnvägsinvesteringar på sträckan Västerasby–Långele för att möjliggöra gods- och persontrafik längs sträckan Umeå–Sollefteå–Östersund–Trondheim och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:1618 av Sten Bergheden m.fl. (M,C,KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Halmstad–Nässjö-banan bör utvecklas och behållas och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:1679 av Tomas Tobé och Margareta B Kjellin (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna vad gäller en snabb utbyggnad av ett tredje spår och en upprustning av Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:1687 av Edward Riedl (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att investeringar i Ostkustbanan bör övervägas och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:1819 av Johnny Skalin (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att fortsätta arbetet med att få till stånd en finansieringslösning för Norrbotniabanan och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:1829 yrkandena 1 och 2 av Stina Bergström (MP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbereda för att bygga ett dubbelspår till Sundsvall och tillkännager detta för regeringen. 1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rusta upp och öppna Inlandsbanan mellan Mora och Persberg och tillkännager detta för regeringen. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ett spår från Hagfors ut till Inlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:1905 av Saila Quicklund (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rusta upp och öppna Inlandsbanan mellan Mora och Persberg och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:1960 av Fredrik Christensson (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att rusta upp Inlandsbanan för att skapa ännu bättre förutsättningar för fler företag och jobb i Norrlands inland och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:1972 av Per-Ingvar Johansson (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över behovet av att förbättra järnvägen på Bohusbanan och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:2011 av Mattias Bäckström Johansson (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av dubbelspår på järnvägssträckan Hässleholm–Kristianstad och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:2027 av Sara-Lena Bjälkö (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inleda en satsning på Sydostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.
	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tunnelbygget i Varberg och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2035 av Pavel Gamov (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheterna till och planera för fyra tågspår mellan Uppsala och Stockholm.
2015/16:2044 av Mikael Eskilander och Sara-Lena Bjälkö (båda SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera en ny järnvägssträckning mellan Helsingborg och Jönköping.
2015/16:2053 av Roger Hedlund (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att bygga dubbelspårig järnväg på hela Ostkustbanan.
2015/16:2222 yrkandena 1–3 av Emma Nohrén (MP)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att förlänga Bohusbanan till Oslo. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att åtgärda den låga höjden i tunnlarna norr om Uddevalla för att godstrafik med exempelvis Stora Ensos SECU-boxar ska vara möjlig på banan. 3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta underhålla Lysekilsbanan och Bohusbanan.
2015/16:2269 yrkandena 1 och 2 av Robert Hannah (FP)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra snabba tågförbindelser på sträckan Oslo–Köpenhamn och vidare söderut till en del av EU:s TEN-T-nätverk. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förutsättningarna för länken Oslo–Göteborg–Köpenhamn bör genomlysas när ett framtida nät av höghastighetsbanor i Sverige planeras.
2015/16:2362 av Annika Carlsson och Fredrik Christensson (båda C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för att få dubbelspår på järnvägen hela sträckan i korridoren Oslo–Göteborg–Köpenhamn.
2015/16:2416 av Krister Örnfjäder m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att utveckla järnvägskommunikationerna i Kalmar län för att säkra konkurrenskraft samt vidga arbetsmarknadsregionerna.
2015/16:2418 av Johan Andersson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge goda planeringsförutsättningar för att möta de åtaganden som följer på byggnationen av Ostlänken, inte minst på det bostadspolitiska området.
2015/16:2438 av Daniel Bäckström (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta initiativ som utvecklar det svensk-norska samarbetet för planläggning och projektering av en driftsäker och snabb järnvägsförbindelse där resan tar högst tre timmar mellan Oslo och Stockholm.
2015/16:2521 yrkande 3 av Borian Åberg m.fl. (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för ett fortsatt utbyggande av Södra stambanan, Västkustbanan och Skånebanan samt planeringen av Simrishamnbanan och järnvägsförbindelser till forskningsanläggningarna Max IV och ESS i Lund.

2015/16:2623 av Mikael Jansson och Robert Stenkvist (båda SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om projektering av en järnbana (Nobelbanan) mellan Örebro och Karlstad.
2015/16:2628 av Roland Utbult (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att rusta upp Bohusbanan.
2015/16:2694 yrkandena 1 och 2 av Andreas Carlsson (KD)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta planera för snabbtåg mellan Stockholm och Göteborg via Jönköping och tillkännager detta för regeringen. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om snabbtågsbanans dragning över Tranås, Jönköping, Skillingaryd och Värnamo.
2015/16:2778 yrkande 2 av Lars-Axel Nordell (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att särskilt analysera Inlandsbanans strategiska betydelse och dess behov av ökad kapacitet.
2015/16:2798 av Gunilla Nordgren m.fl. (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över möjligheterna att bygga en Sturupspendel – en tågförbindelse mellan Malmö Sturup och Köpenhamn Kastrup och arbeta in den i den långsiktiga strategiska infrastrukturplaneringen.
2015/16:2850 yrkande 4 av Josef Fransson m.fl. (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att investera i infrastruktur kopplat till gruvnäringen.
2015/16:2879 av Magnus Oscarsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att rusta upp och satsa på Stångådalsbanan.
2015/16:2881 av Magnus Oskarsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om dragningen av Götalandsbanan.
2015/16:2917 av Jan R Andersson och Finn Bengtsson (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Tjustbanan.
2015/16:2918 av Jan R Andersson och Finn Bengtsson (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Stångådalsbanan.
2015/16:2925 av Lena Asplund (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand.
2015/16:2957 av Lena Asplund (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta investeringar i Ådalsbanan mellan Västeråsby och Långsele.
2015/16:2959 av Jan R Andersson och Finn Bengtsson (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna för en ny kustjärnväg längs Smålandskusten med anslutning i norr till Tjustbanan mot Linköping och i söder till Emmabodabanan mot Karlskrona.
2015/16:2992 av Helena Lindahl och Per Åsling (båda C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i samverkan med Inlandsbanan AB och näringslivet i uppdrag att se över möjligheten att rusta upp Inlandsbanan inklusive samtliga tvärbanor och därmed skapa förutsättningar för nya och växande företag med fler jobb och tillväxt i inlandet och bidra till den globala klimatomställningen.
2015/16:3007 yrkandena 1–3 av Helena Lindahl och Per Åsling (båda C)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska inleda diskussioner med berörda regioner och intressenter och att skyndsamt hitta

	finansieringslösningar för Norrbotniabanans förverkligande, såsom att låta kapital från de allmänna pensionsfonderna investeras i svensk transportinfrastruktur.
	2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska undersöka möjligheterna att Norrbotniabanan och i synnerhet den naturliga startsträckan Umeå–Skellefteå ska finnas med som en tidig och prioriterad satsning i den förväntade nationella infrastrukturplanen 2017–2028.
	3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska se över möjligheterna att utse en enskild förhandlingsperson för att lösa finansieringen av banan.
2015/16:3035 av Staffan Danielsson (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om projektering av Ostlänken.
2015/16:3191 yrkandena 1 och 2 av Robert Hannah (FP)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra snabba tågförbindelser på sträckan Oslo–Köpenhamn och vidare söderut till en del av EU:s TEN-T-nätverk. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förutsättningarna för länken Oslo–Göteborg–Köpenhamn bör genomlysas när ett framtida nät av höghastighetsbanor i Sverige planeras.
2016/17:9 av Bengt Eliasson (L)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om framtiden för järnvägslinjen Varberg–Borås (Viskadalsbanan).
2016/17:17 av Lars Tysklind	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka infrastrukturen i nordiska triangeln stråk mellan Oslo, Karlstad och Stockholm.
2016/17:18 av yrkande 1 av Lars Tysklind	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om upprustning och trådsäkring av Bohusbanan.
2016/17:126 av Mattias Bäckström Johansson (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inleda en satsning på en sydostkustbana.
2016/17:184 av Eva Lohman (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om spårkapaciteten på sträckan Härnösand–Gävle.
2016/17:186 av Saila Quicklund (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om möjligheten att rusta upp Inlandsbanan för att skapa ännu bättre förutsättningar för fler företag och jobb i Norrlands inland.
2016/17:335 av Christina Örnebjär (L)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tåg mellan Stockholm–Örebro–Karlstad–Oslo.
2016/17:485 av Annicka Engblom (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Sydostlänken.
2016/17:516 av Jonas Jacobsson Gjørtler m.fl. (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att snarast färdigställa utbyggnaden av Västkustbanan till dubbelspår längs hela sträckningen.
2016/17:697 av Lena Asplund och Margareta B Kjellin (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om dubbelspår Sundsvall–Gävle.

2016/17:892 av Berit Högman m.fl. (S) yrkande 4	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att prioritera satsningar på tågförbindelsen Oslo–Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:979 av Krister Örnfjäder m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att utveckla järnvägskommunikationerna i Kalmar län för att säkra konkurrenskraft samt vidga arbetsmarknadsregionerna och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1031 av Magnus Oscarsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av att bygga ostlänken och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1057 av Emma Hult (MP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Nässjö–Oskarshamnsbanan bör behållas och utvecklas för persontrafik och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1058 av Emma Hult och Agneta Börjesson (båda MP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Halmstad–Nässjö-banan bör behållas och utvecklas och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1125 av Lars-Axel Nordell (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att utreda framtiden för järnvägssträckan Oslo–Stockholm, på motsvarande sätt som sträckorna Göteborg–Stockholm och Malmö–Stockholm utretts, och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1172 av Annika Carlsson och Fredrik Christensson (båda C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för att få dubbelspår på järnvägen hela sträckan i korridoren Oslo–Göteborg–Köpenhamn och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1181 av Fredrik Christensson (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över behovet av att förbättra järnvägen på Bohusbanan och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1309 yrkandena 1 och 2 av Jan Lindholm (MP)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att öka kapaciteten för godstransporter på järnväg i Bergslagen och tillkännager detta för regeringen. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att öka kapaciteten för persontransporter på järnväg i Bergslagen och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1310 av Jan Lindholm (MP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om de skador som bergslagsregionen drabbas av när statens underhåll av befintlig järnväg inte fungerar och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1311 av Jan Lindholm (MP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att det planerade dubbelspåret mellan Falun och Borlänge ges en hög prioritet och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1319 av Stina Bergström m.fl. (MP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av att investeringar på järnvägssträckan Oslo–Karlstad–Örebro–Stockholm finns med i kommande nationella transportplan och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1323 av Jabar Amin (MP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkra byggandet av hela Norrbotniabanan och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1540 av Marta Obminska m.fl. (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fyra järnvägsspår på Ostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1597 av Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ett principbeslut om att bygga hela Götalandsbanan samt Europakorridoren och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1628 av Phia Andersson och Anđan Dibrani (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en upprustning av järnvägen mellan Varberg och Herljunga och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1663 av Magnus Oscarsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera och tidigarelägga upprustningen av Stångådalsbanan och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1730 av Said Abdu och Lars Tysklind (båda L) yrkande 2	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tågförbindelsen mellan Stockholm och Oslo måste stärkas och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1741 av Pavel Gamov (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheterna till och planera för fyra tågspår mellan Uppsala och Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1781 av Said Abdu (L)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra framkomligheten på trafikstråken in mot Stockholm–Mälarenregionen och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1796 av Stina Bergström (MP) yrkandena 1 och 2	<p>1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rusta upp och öppna Inlandsbanan mellan Mora och Persberg och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ett spår från Hagfors ut till Inlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.</p>
2016/17:1851 av Sten Bergheden (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ge Trafikverket i uppgift att lägga fram förslag på hur man kan utveckla Kinnekullebanan och de mindre järnvägarna medan de väntar på en total elektrifiering, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2016/17:1855 av Sten Bergheden (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna vad gäller upprustning och elektrifiering av hela Kinnekullebanan och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:2000 yrkande 2 av Maria Weimer (L)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja bygget av ett fyrspar för tågtrafik mellan Uppsala och Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2007 av Staffan Danielsson (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om projekteringen och planeringen av Ostlänken och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:2107 av Edward Riedl (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att fortsätta arbetet med att få till stånd en finansieringslösning för Norrbotniabanan och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:2145 av Jörgen Hellman m.fl. (S) yrkande 3	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en utbyggnad av dubbelspår på sträckan Öxnered–Kornsjö och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:2213 av Catharina Bråkenhielm m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över möjligheterna att utveckla trafiken på Bohusbanan och rusta upp banans norra del och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:2219 av Maria Andersson Willner m.fl. (S) yrkandena 2 och 3	<p>2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att öka spårkapaciteten på Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att öka spårkapaciteten på Herrljungabanan och tillkännager detta för regeringen.</p>
2016/17:2362 av Johnny Skalin (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbereda för att bygga ett dubbelspår till Sundsvall och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:2376 av Roger Hedlund (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att bygga dubbelspårig järnväg på hela Ostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:2403 av Sara-Lena Bjälkö (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tunnelbygget i Varberg och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:2422 av Mikael Eskilandersson och Sara-Lena Bjälkö (båda SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för en ny järnvägssträckning mellan Helsingborg och Jönköping och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:2460 av Roland Utbult (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att kartlägga behovet av upprustning av Bohusbanan och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:2564 av Mikael Jansson och Fredrik Eriksson (båda SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avbryta vidare projektering och byggnation av Västlänken i Göteborg till dess att alternativ som medger högre samhällsnytta och medelhastighet har utretts och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:2572 av Anders Hansson (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utbyggnad av Simrishamnsbanan och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:2615 av Rickard Persson (MP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om dubbelspår hela sträckan mellan Varberg och Helsingborgs C och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2765 av Mikael Oscarsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att bygga fyrspar på hela sträckan mellan Stockholm och Uppsala och tillkännager detta för regeringen.
I 2016/17:2772 av Hans Unander m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för kraftfulla investeringar i Dalabanan och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:2794 av Carina Ohlsson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en förbättrad standard på och elektrifiering av Kinnekullebanan och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:2965 av Peter Helander (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningar för investeringar utmed Dalabanan för att åstadkomma kortare restid och regionförstoring och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:2979 av Helena Lindahl och Per Åsling (båda C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att medfinansiera en tågtestbana mellan Jörn och Arvidsjaur och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:2980 av Helena Lindahl och Per Åsling (båda C) yrkandena 1–3	<p>1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska inleda diskussioner med berörda regioner och intressenter och om att skyndsamt hitta finansieringslösningar för Norrbottenbanans förverkligande och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska undersöka möjligheterna att hela Norrbottenbanan och i synnerhet den naturliga startsträckan Umeå–Skellefteå ska finnas med som en tidig och prioriterad satsning i den förväntade nationella infrastrukturplanen 2017–2018 och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska se över möjligheterna att utse en enskild förhandlingsperson för att lösa finansieringen för banan och tillkännager detta för regeringen.</p>
2016/17:3030 av Robert Hannah (L) yrkandena 1–3	<p>1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra snabba tågförbindelser på sträckan Oslo–Köpenhamn och vidare söderut till en del av EU:s TEN-T-nätverk och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förutsättningarna för länken Oslo–Göteborg–Köpenhamn bör genomlysas när ett framtida nät av höghastighetsbanor i Sverige planeras och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förutsättningarna för dubbelspar för hela tågsträckan Oslo–Göteborg–Köpenhamn och tillkännager detta för regeringen.</p>
2016/17:3033 av Per Åsling m.fl. (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i samverkan med Inlandsbanan AB och näringslivet i uppdrag att se över möjligheten att rusta

2016/17:3049 av Per-Ingvar Johnsson (C)	upp Inlandsbanan inklusive samtliga tvärbanor och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:3049 av Per-Ingvar Johnsson (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av dubbelspår på järnvägssträckan Hässleholm–Kristianstad och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:3175 av Robert Halef (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheterna till en spårväg mellan Norsborg och Södertälje och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:3313 av Emma Nohrén (MP) yrkandena 1–3	<p>1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att förlänga Bohusbanan till Oslo och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärda den låga höjden i tunnlarna norr om Uddevalla för att möjliggöra att exempelvis SECU-boxar ska vara möjliga på banan och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta underhålla och upprusta Lysekilsbanan och Bohusbanan och tillkännager detta för regeringen.</p>
2016/17:3362 av Larry Söder (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att påskynda pendeltågstrafik utbyggnaden och fler spår i Halland och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:3507 yrkande 6 av Anders Åkesson (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om färdigställande av Norrbotniabanan och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:3512 yrkande 12 av Nina Lundström m.fl. (L)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att koncession för elförsörjning för spårbunden trafik prövas och tillkännager detta för regeringen.

Sjöfart

2015/16:1474 av Lars Tysklind (FP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att studera möjligheten att skapa en kanalförbindelse mellan Vänersborg och Uddevalla och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:1628 av Mattias Bäckström Johansson (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för färjetrafik mellan Byxelkrok och Oskarshamn i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:2185 av Emilia Töyrä (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en muddring i Luleå hamn och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:15 av Lars Tysklind (FP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att studera möjligheten att skapa en kanalförbindelse mellan Vänersborg och Uddevalla och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:28 av Lars Tysklind och Said Abdu (båda L) yrkande 3	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkra inre vattenvägar som Göta älv, Trollhätte kanal, Väneren och Mälaren och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:124 av Mattias Bäckström Johansson (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för färjetrafik mellan Byxelkrok och Oskarshamn i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:816 av Lars Hjalmered (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att stärka Göteborgs hamn och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:893 av Hanna Westéren (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för behovet av en reservhamn för att säkra Gotlands grundläggande försörjning och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1599 av Åsa Eriksson och Maria Strömkvist (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Strömsholms kanal och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1629 av Lars Eriksson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bättre utnyttja Mälarhusarna vid godstrafik i syfte att avlasta väg och järnväg och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1630 av Jörgen Hellman m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en utveckling av Göta älv och Vänersjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1824 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja byggandet av nya slussar i Trollhättan och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1859 av Sten Bergheden och Lars-Arne Staxäng (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten att bygga en kanal från Väneren till Uddevalla och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1863 av Stina Bergström och Janine Alm Ericson (båda MP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om investeringar i nya slussar i Trollhätte kanal och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:2064 av Edward Riedl (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna funktionen hos och tillgången till Göteborgs hamn och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:2170 av Johan Büser m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över behovet av en farledsfördjupning i Göteborgs hamn och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:2531 yrkande 46 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna Göteborgs hamn som Skandinavien största hamn och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:2608 av Daniel Bäckström och Fredrik Christensson (båda C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för att långsiktigt säkerställa och utveckla Vänersjöfarten samt om åtgärder för slussar i Trollhättan och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2640 av Camilla Waltersson Grönvall (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att skyndsamt besluta om en ny slussled där hänsyn till skredrisken tas och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:2780 av Carina Ohlsson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutläggningarna för en utveckling av Vänersjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 20	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att jordskredsäkra Göta älv och börja bygga slussar i Trollhättan och tillkännager detta för regeringen.

Regionala och övriga projekt

2015/16:17 yrkandena 1 och 2 av Jonas Jacobsson Gjørtler m.fl. (M)	<p>1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det angelägna i att fortsätta arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att projektets karaktär, inte minst möjligheten till egenfinansiering, gör att den fasta HH-förbindelsen bör hanteras som ett separat projekt, exempelvis på motsvarande sätt som Öresundsbron, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.</p>
2015/16:284 av Lars Tysklind (FP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera satsningar på infrastruktur i Bohuslän och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:337 av Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutläggningarna för förbättrad infrastruktur i Jönköpings län och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:416 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en snabb utbyggnad av Slussen och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:444 av Peter Jeppsson och Magnus Manhammar (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutläggningarna för infrastrukturinvesteringar i Blekinge län och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:545 yrkandena 1 och 2 av Tina Acketoft m.fl. (FP)	<p>1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda de samhällsekonomiska fördelarna med sänkta avgifter på Öresundsbron och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur eventuella framtida broavgifter kan användas till väg- och järnvägsinvesteringar i regionen Skåne-Själland och tillkännager detta för regeringen.</p>
2015/16:870 yrkande 2 av Isak From och Helén Pettersson i Umeå (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Kvarkestrafikens betydelse för norra och mellersta Skandinavien och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:901 yrkande 2 av Betty Malmberg och Lotta Finstorp (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höghastighetsprojektet Götalandsbanan och Europakorridoren även bör beakta det regionala

	tillväxtperspektivet och utvecklingsmöjligheterna av mellanliggande stationer och regioner och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:1043 av Boriana Åberg och Thomas Finnborg (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafiksituationen vid Ystad hamn och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:1430 av Monica Green m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att skapa en bättre infrastruktur i Västsverige och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:1475 av Lars Tysklind (FP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka nordiska triangeln stråk mellan Oslo, Karlstad och Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:1609 av Jonas Eriksson och Stina Bergström (båda MP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en åtgärdsvalsstudie för kollektiva persontransporter på sträckan Oslo–Karlstad–Örebro–Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:1739 av Elisabeth Svantesson (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra möjligheterna för arbetspendling till och från Örebro län, särskilt med syfte att stärka arbetspendlarens möjligheter att arbeta i Stockholm-Mälardalsområdet, och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:1767 av Carl-Oskar Bohlin och Ulf Berg (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att satsa på förbättrad infrastruktur i Dalarnas län och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:1803 av Fredrik Eriksson (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om projektet ”Den skandinaviska 8-miljonersstaden” bör genomföras alternativt att motsvarande likvärdiga åtgärder vidtas och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:1875 yrkandena 1 och 2 av Niklas Karlsson m.fl. (S)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en konkret åtgärdsplan för ett robust och fungerande trafiksystem i Skåne och tillkännager detta för regeringen. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för samverkan med danska myndigheter och transportföretag för att få pendlingen över Öresund och anknytningar till denna att fungera och hålla tiderna och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:1885 yrkande 3 av Niklas Karlsson (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur infrastrukturen till Sveriges enda stora varv kan stärkas i syfte att stötta den svenska marintekniska industrin och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:2329 av Ulrika Karlsson i Uppsala (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återuppta byggnationen av Förbifart Stockholm samt se över möjligheten att utöka spårkapaciteten Uppsala–Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2340 av Pyry Niemi och Sanne Eriksson (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för bättre fungerande vägar och järnvägar i Uppsala län och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:2463 yrkande 3 av Kristina Yngwe (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för nya fasta förbindelser över Öresund och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:2521 yrkande 1,2 och 5 av Boriana Åberg m.fl. (M)	<p>1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att prioritera infrastruktursatsningar i Skåne och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det angelägna i att arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör fortsätter och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en prioritering av hamninfrastruktur i de skånska hamnarna av nationellt intresse bör göras och tillkännager detta för regeringen.</p>
2015/16:2534 yrkande 5 av Börje Vestlund m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta behovet av fungerande kommunikationer och infrastruktur för en växande Stockholmsregion och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:2860 av Aron Modig (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom Sverigeförhandlingen främja väg och järnväg i Göteborgsområdet samt snabbtåg på sträckorna Göteborg–Oslo och Göteborg–Malmö–Köpenhamn och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:2983 av Per Åsling (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för ändrade prioriteringar i syfte att åtgärda infrastruktur i Jämtlands län och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:3032 av Staffan Danielsson (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla och förbättra järnvägen och riksväg 35 mellan Västervik och Linköping samt stångådalsbanan mellan Linköping och Kalmar och tillkännager detta för regeringen.
2015/16:3058 yrkande 16 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera väg- och järnvägsinfrastrukturen i anslutning till hamnar med nationell betydelse och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:12 av Bengt Eliasson (L)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om snar upprustning av järnvägsstråken Halmstad–Markaryd och Halmstad–Nässjö samt vägstråken 15, 25, 26 och 153.
2016/17:18 yrkande 3 av Lars Tysklind	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ersätta färjor med broar där det är ekonomiskt lönsamt och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:323 yrkande 2 av Åsa Coenraads och Jessika Roswall (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta för arbetspendlingen mellan Västmanland och Uppsala län och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:514 yrkandena 1 och 2 av Jonas Jacobsson Gjörtlér m.fl. (M)	<p>1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det angelägna i att fortsätta arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att projektets karaktär, inte minst möjligheten till egenfinansiering, gör att den fasta HH-förbindelsen bör hanteras som ett separat projekt, exempelvis på motsvarande sätt som Öresundsbron, och tillkännager detta för regeringen.</p>
2016/17:933 av Marie Granlund m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om integration i norra Europa via Fehmarn bält-förbindelsen och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1174 av Solveig Zander (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om bättre infrastruktur i Mälardalen och för hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1308 av Jan Lindholm (MP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om klimatsmarta och trafiksäkra lösningar för den växande turisttrafiken till Sälen och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1400 av Jamal Mouneimne (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över möjligheten till ett ställningstagande om de öst-västliga kommunikationerna över Kvarken och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1642 yrkande 5 av Yilmaz Kerimo m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta behovet av fungerande kommunikationer och infrastruktur för en växande Stockholmsregion och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1682 av Peter Jeppsson och Magnus Manhammar (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för infrastrukturinvesteringar i Blekinge län och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1708 av Kerstin Nilsson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom infrastrukturplaneringen studera möjligheterna för fortsatt utveckling av skånska infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1712 yrkandena 1 och 2 av Agneta Gille och Sanne Lennström (båda S)	<p>1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för bättre fungerande vägar och järnvägar i Uppsala län med bl.a. fyrspar mellan Uppsala och Stockholm och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>2. Riksdagens ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att verka för att få en ökande kapacitet genom att satsa på drift och underhåll samt öka resurserna till utbyggnad och tillkännager detta för regeringen.</p>
2016/17:1730 yrkande 1 av Said Abdu och Lars Tyskling (båda L)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tillgången till väl fungerande infrastruktur och bredband i Dalsland och Värmland och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1862 av Elisabeth Svantesson (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra möjligheterna för arbetspendling till och

	från Örebro län, särskilt med syfte att stärka arbetspendlares möjligheter att arbeta i Stockholm-Mälardalsområdet, och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:1942 av Staffan Danielsson (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla och förbättra järnvägen och riksväg 35 mellan Västervik och Linköping och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:2057 av Pål Jonson (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att förbättra transportinfrastrukturen mellan Stockholm och Oslo och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:2218 av Maria Andersson Willner m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att skapa en bättre infrastruktur i västsverige och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:2380 av Carl-Oskar Bohlin (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att satsa på förbättrad infrastruktur i Dalarnas län och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:2464 av Sofia Damm (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen inom ramen för den kommande åtgärdsplaneringen bör fatta beslut om kraftfulla åtgärder för att möta behoven som en expansion av Ystads hamn innebär och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:2693 av Johanna Haraldsson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningar för förbättrad infrastruktur i Jönköpings län och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:3008 av Per Åsling (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för ändrade prioriteringar i syfte att åtgärda infrastruktur i Jämtlands län och tillkännager detta för regeringen.
2016/17:3512 yrkande 23 av Nina Lundström m.fl. (L)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utvecklingen av flygplatser samt marktransporter till och från flygplatser och tillkännager detta för regeringen.

Utskottets ställningstagande

På olika platser i hela landet finns det många angelägna infrastrukturprojekt som syftar till att främja tillväxt, regional utveckling och en omställning till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Utskottet uppskattar det stora engagemang och intresse som infrastrukturfrågorna väcker runtom landet. Detta engagemang synliggörs tydligt i det stora antal motionsyrkanden om olika infrastrukturprojekt som behandlas i detta avsnitt.

Utskottet väljer att behandla dessa yrkanden sammanhållet mot bakgrund av den rollfördelning inom planeringsprocessen som gällt allt sedan riksdagens beslut med anledning av 1993 års infrastrukturproposition (prop. 1992/93:176, bet. 1992/93:TU35, rskr. 1992/93:446). Av detta följer att riksdagens roll i första hand bör vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av

statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser.

Riksdagens uppgift är alltså inte att ta ställning till enskilda infrastrukturprojekt. Beslut om vilka infrastrukturåtgärder som ska vidtas under den aktuella planperioden beslutas genom den långsiktiga åtgärdsplaneringen som utmynnar i den nationella plan som fastställs av regeringen och de länsplaner som fastställs av respektive länsplaneupprättare. Denna grundläggande rollfördelning utesluter emellertid inte att det kan finnas skäl för riksdagen att i vissa fall göra mer preciserade ställningstaganden. Detta kan t.ex. gälla projekt som är av väsentlig betydelse för trafiksystemets effektivitet, som kräver särskilda finansieringslösningar eller som av andra skäl har en särskild dignitet. Utskottet har således valt att i detta betänkande behandla den s.k. Sverigeförhandlingen i ett särskilt avsnitt.

I de nu aktuella motionerna lämnas i flertalet fall förslag som rör nationella infrastrukturprojekt som kan komma att omfattas av åtgärdsplanerna som fastställs på grundval av de övergripande beslut och med de medel som riksdagen fattar beslut om. Enligt utskottets mening kan det antas att syftet med många av dessa motionsförslag kommer att tillgodoses, även om de inte alltid kommer till utförande så tidigt i planeringsperioden som motionärerna hade önskat. Utskottet vill också påminna om att med den nu föreslagna planeringsramen för åtgärder i trafikens infrastruktur under perioden 2018–2029 kommer mer medel att avsättas än vad som varit fallet under tidigare valperioder. Detta innebär utökade möjligheter att genomföra angelägna infrastruktursatsningar.

Sammanfattningsvis avstyrker utskottet de här behandlade motionsyrkandena. Dessa har återgetts i det föregående och finns därtill förtecknade i bilaga 2 till betänkandet. Enligt utskottet kan vissa av de här aktuella motionerna komma att omfattas av den nationella planen eller de regionala planerna.

Finansieringsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om alternativ finansiering och brukaravgifter och lägger regeringens skrivelse 2016/17:20 till handlingarna. Utskottet hänvisar till pågående utredningsarbete och pekar även på att medfinansiering av statliga transportinfrastrukturprojekt genom bidrag, inklusive förskottering, från kommuner, landsting och företag kan vara ett sätt att åstadkomma lösningar i transportsystemet.

Jämför reservationerna 28 (M, C, L, KD), 29 (SD), 30 (V) och 31 (L) samt särskilt yttrande 8 (V).

Bakgrund

Statens investeringar i transportinfrastruktur ska enligt huvudprincipen i 7 kap. 5 § budgetlagen (2011:203) finansieras med anslag. Riksdagen kan dock enligt 6 § samma lag besluta att investeringar i statlig transportinfrastruktur får finansieras på annat sätt.

Ett beslut om sådan alternativ finansiering kan avse lån i Riksgäldskontoret. Riksdagen har beslutat att broarna över Sundsvallsfjärden på E4 och över Motalaviken på riksväg 50 får finansieras med lån till den del kapitalkostnaderna finansieras med inkomster från infrastrukturavgifter som tas ut för de fordon som trafikerar broarna. Likaså har riksdagen godkänt att investeringar i väg- och järnvägsinfrastruktur finansieras med lån i fall då kapitalkostnaderna ska finansieras med trängselskatt (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, rskr. 2009/10:348 samt prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119).

Alternativ finansiering kan även ske genom att investeringar i statlig infrastruktur finansieras av andra aktörer än staten, t.ex. i form av bidrag från kommuner, landsting, EU eller den privata sektorn, s.k. extern finansiering. Offentlig-privat samverkan (OPS) innebär att långsiktiga avtal träffas mellan den offentliga sektorn och privata företag eller konsortier om tillhandahållande av offentliga tjänster. Det kan gälla exempelvis vägar, järnvägar eller sjukhus. De privata företagen ansvarar för att finansiera och bygga anläggningen, för att sedan leverera de efterfrågade tjänsterna under en förutbestämd tidsperiod, ofta minst 20–30 år. Anläggningarna övertas därefter av staten. Det privata bolaget i OPS kräver ersättning för den risk det tar. Bolagets finansiering sker normalt via den privata kapitalmarknaden. Långa avtalstider och hög riskexponering medför att kreditinstituten vanligtvis tar ut höga avgifter och räntor för att täcka sin kreditrisk i OPS-projekt. Upplåningskostnaderna vid OPS är därmed oftast dyrare än när staten lånar vid traditionella entreprenadformer. Vidare kräver OPS att det privata bolaget får ersättning som täcker investerings-, drift- och underhållskostnader över tid samt även ger

rimlig avkastning. I Sverige är Arlandabanan den enda OPS-lösning för infrastruktur som genomförts av staten.

Propositionen

Regeringen pekar på att investeringar i transportinfrastruktur för väg och järnväg samt för vissa sjöfartsåtgärder i regel finansieras genom anslag. Regeringen framhåller dock att alternativ finansiering i form av medfinansiering, bidrag från EU-budgeten, infrastrukturavgift på väg och trängselskatt bedöms vara aktuellt även under perioden 2018–2029. Luftfartens infrastruktur finansieras genom avgifter för flygtrafikledning.

I propositionen anges att lånefinansiering av infrastrukturinvesteringar kan övervägas till den del kapitalkostnaden täcks av inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter.

Riksrevisionens granskning om erfarenheter av OPS-lösningen för Arlandabanan (RiR 2016:3)

Granskningens syfte

Arlandabanan, som togs i drift 1999, är det första och hittills enda större nationella infrastrukturprojekt som genomförts i offentlig-privat samverkan (OPS). Syftet med Riksrevisionens granskning är att lyfta fram erfarenheter av OPS-lösningen för Arlandabanan, inför framtida beslut om genomförandeformer för infrastrukturprojekt. Granskningen har inte omfattat jämförelser mellan OPS-lösningen för Arlandabanan och andra OPS-projekt i Sverige eller med andra genomförandeformer för infrastrukturprojekt.

Granskningens resultat

Riksrevisionens övergripande slutsats är att OPS-lösningen för Arlandabanan i huvudsak har fungerat väl men att det finns både för- och nackdelar och att detta är erfarenheter som bör beaktas om OPS ska användas i framtida infrastrukturprojekt.

Riksrevisionen pekar på att i Arlandabanans fall gjordes aldrig någon samhällsekonomisk kalkyl för det projekt och den trafiklösning som till slut kom att genomföras. Riksrevisionen framhåller därför att det inte finns något underlag som kvantifierar vilken samhällsnytta Arlandabanan skulle bidra med. Vidare lyfter Riksrevisionen fram att Arlandabanan har inneburit miljövinster under driftfasen genom sina fler än 60 miljoner resenärer. Hur stora sammanlagda miljökostnader själva byggandet av Arlandabanan innebar är dock oklart. Därmed är det osäkert menar Riksrevisionen hur stora miljövinster med Arlandabanan är. Riksrevisionen framhåller att samhällsekonomiska kalkyler behövs för att kunna följa upp nyttan även vid OPS.

Riksrevisionen pekar vidare på att riskfördelning och finansieringslösning avgör hur villkoren i OPS-avtal utformas: ju större del av riskerna och finansieringen som staten bär, desto större inflytande kan staten få. I granskningen lyfter Riksrevisionen fram att riskfördelningen och finansieringen av Arlandabanan krävde ett långt avtal, 45 år med möjlighet till förlängning i 10 år, med begränsade möjligheter till omförhandling för staten, även om det sker förändringar i omvärlden som skapar behov av detta.

I granskningsrapporten påpekas att regeringen inte har gjort någon uppföljning för att ta reda på om OPS-lösningen gav lägre totalkostnader än om projektet genomförts med andra genomförande- och finansieringsformer. Vidare framhåller Riksrevisionen att det saknas analyser som visar hur kostnadsutfallet skulle ha kunnat bli med en mer traditionell genomförandeform. Enligt Riksrevisionen finns det inget som tyder på att byggandet av Arlandabana, genom OPS, kostade mer än om en annan genomförandeform hade valts, men det går inte heller att bedöma om totalkostnaderna blev lägre.

I granskningsrapporten konstateras att OPS kan bidra till att anläggningar färdigställs i tid och drivs med få störningar. Riksrevisionen pekar på att Arlandabanan färdigställdes i stort sett i tid och ersättningsmodellen har gett A-Train incitament att öppna trafiken så snart som möjligt.

Riksrevisionen framhåller att enligt riksdagens intentioner skulle Arlandabanan vara samhällsekonomiskt motiverad, leda till bättre miljö och vara väl integrerad med övriga järnvägsnätet. Riksrevisionen menar att för att dessa målsättningar ska kunna uppnås behöver det finnas förutsättningar för ett optimalt nyttjande av banan.

Regeringens skrivelse 2016/17:20

Regeringen redovisar i skrivelse 2016/17:20 sin bedömning av de iakttagelser och slutsatser som Riksrevisionen gjort i rapporten Erfarenheter av OPS-lösningen för Arlandabanan. Regeringen redovisar vidare vilka åtgärder som har vidtagits med anledningen av rapporten.

Regeringen instämmer i Riksrevisionens iakttagelser av hur statens insyn och inflytande har reglerats i avtalen om Arlandabanan och anger att regeringen inte avser att vidta några åtgärder med anledning av dessa.

I skrivelsen framför regeringen att den inte har följt upp om finansieringsformen medfört lägre eller högre kostnader än om Arlandabanan byggts med någon annan genomförande- och finansieringsform. Regeringen framhåller att den främsta förklaringen till detta är att regeringen inte har haft några uppgifter om de totala bygg- och driftkostnaderna eftersom det är A-Train som finansierat merparten av dessa kostnader.

Regeringen delar inte Riksrevisionens iakttagelser att regeringen inte efterfrågat någon samlad analys av förändringar i A-Trains kapital- och ägarstruktur och hur dessa eventuellt har påverkat statens finansiella risktagande i projektet. Regeringen påpekar att den bl.a. via AIAB och

Riksgäldskontoret har analyserat de kapitalförändringar och förändringar i A-Trains ägarstruktur som skett.

I skrivelsen konstaterar regeringen att Arlandabanan har uppfyllt flera av riksdagens intentioner, men för några av intentionerna är det oklart i hur stor utsträckning de uppfyllts.

Regeringen instämmer med Riksrevisionen i att det inte finns något underlag för att bedöma i hur hög grad som riksdagens intention om samhällsekonomisk nytta har uppfyllts.

I skrivelsen anger regeringen sammanfattningsvis att den inte avser att vidta några särskilda åtgärder med anledning av Riksrevisionens iakttagelser. Regeringen framhåller dock att granskningen är värdefull och kan komma att fungera som underlag inför framtida beslut om genomförandeformer för infrastrukturprojekt. Regeringen pekar även på att den tillsatt en kommitté med uppdrag att utreda om större offentliga infrastrukturinvesteringar kan finansieras genom uttag av en särskild skatt eller avgift (dir. 2016:59).

Motionerna

Alternativ finansiering

I motion 2015/16:241 av Jan Ericson (M) yrkas att redovisningsprincipen för infrastrukturinvesteringar bör ses över. Motionären konstaterar att i stort sett alla infrastrukturinvesteringar i Sverige finansieras med driftsmedel och bokförs som en kostnad i statens budget det år som investeringen tas i bruk. I motionen framförs att principen att alla investeringar ska rymmas under utgiftstaket får till följd att samhällsekonomiskt lönsamma investeringar stoppas eller skjuts på framtiden. Motionären anser att ett alternativ till dagens system vore att bokföra nya större väg- och järnvägsprojekt som en investering i stället för att tvinga in dessa investeringar under statens utgiftstak.

Emil Källström (C) anser i motion 2015/16:735 del-yrkande 2 att möjligheten till offentlig-privat samverkan för att finansiera infrastrukturobjekt bör ses över. Motionären framför bl.a. att det finns en rad andra sätt att finansiera utbyggnad av infrastruktur än att staten ensam tar hela kostnaden. I motionen pekas bl.a. på att olika former av offentlig-privat samverkan är världen över ett vanligt sätt att finansiera investeringar.

Edward Riedl och Sten Bergheden (båda M) konstaterar i motion 2015/16:1698 att alternativ finansiering av stora infrastrukturprojekt sannolikt kan utgöra ett komplement till anslagsfinansiering och upphandling som ur ett svenskt perspektiv hört till traditionen. Motionärerna yrkar därför att regeringen bör ha en öppenhet för alternativa finansieringsmodeller och alternativt ägarskap av infrastruktur.

I partimotion 2015/16:2369 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 2 framförs bl.a. att staten, kommunerna och regionerna måste samfinansiera och samplanera bostadsbyggande, kollektivtrafik och andra gröna transportlösningar. Motionärerna anser att infrastrukturinvesteringar behöver också ett ökat inslag av offentlig-privat samverkan (OPS). I motionen framförs

att Centerpartiet anser att möjligheten till OPS-lösning borde utnyttjas mer. Det finns ett flertal infrastrukturprojekt där samhället skulle tjäna på en tidigareläggning och Trafikverket bör få i uppdrag att peka ut och driva 10–15 av de objekt som finns angivna i nationell plan i form av OPS, i syfte att skaffa kunskap och erfarenhet samt öka effektiviteten. Även i motion 2015/16:3129 av Per Åsling (C) yrkas att Trafikverket ska få i uppdrag att identifiera 10–15 större OPS-objekt. Motionären framför bl.a. att i många med Sverige jämförbara länder finansieras sedan länge viktiga samhällseliga infrastrukturprojekt i offentlig-privat samverkan (OPS). I motionen anges att det kan röra sig om en järnväg, en utbyggd hamn eller en motorvägssträcka, exempelvis Inlandsbanan, nya svensk-norska tvärbanor eller fast förbindelse Helsingör–Helsingborg.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) pekar i kommittémotion 2015/16:3058 yrkande 6 på att infrastruktuursatsningar ofta är omfattande och resurskrävande, och det krävs ständiga prioriteringar mellan olika projekt som behöver utföras. Motionärerna anser att alternativ finansiering bör övervägas även i samband med andra projekt än de som omfattas av Sverigeförhandlingens arbete så att projekt som staten inte har möjlighet att prioritera ska kunna bli verklighet.

Anders Åkesson m.fl. (C) framför i kommittémotion 2015/16:3208 yrkande 1 att i dagsläget finansieras den absolut största delen av all infrastruktur över statsbudgeten vilket genom åren har skapat en s.k. infrastruktukskuld på omkring 300 miljarder kronor, eftersom statens reformutrymme har en ekonomisk begränsning. Motionärerna pekar därför på vikten av att hitta nya finansieringsvägar för infrastruktur. I motionen framhålls att både svenska och utländska investerare, bl.a. pensionsfonder, har visat intresse för långsiktiga investeringar i Sverige. Vidare konstaterar motionärerna att i många med Sverige jämförbara länder finansieras sedan länge viktiga samhällseliga infrastrukturprojekt i offentlig-privat samverkan (OPS). I yrkande 2 önskar motionärerna därför att Trafikverket ska få i uppdrag att identifiera ett antal större objekt lämpade för att drivas som s.k. OPS-projekt. Enligt motionärerna kan det vara 10–15 lämpliga projekt från nuvarande infrastrukturplan. I motionen framhålls att när OPS används är det viktigt att ställa rätt krav på entreprenören så att sådana projekt verkligen minskar kostnaderna, stärker effektiviteten och ökar tillgången på kapital.

Annie Lööf m.fl. (C) framför i partimotion 2016/17:820 yrkande 2 att staten, kommunerna och regionerna måste samfinansiera och samplanera bostadsbyggande, kollektivtrafik och andra gröna transportlösningar. Motionärerna konstaterar vidare att infrastrukturinvesteringar också behöver ett ökat inslag av offentlig-privat samverkan (OPS). I motionen anges att möjligheten till OPS-lösning bör utnyttjas mer och att Trafikverket bör få i uppdrag att peka ut och driva 10–15 av de objekt som finns angivna i den nationella planen i form av OPS, i syfte att skaffa kunskap och erfarenhet samt öka effektiviteten.

Josef Fransson m.fl. (SD) menar i kommittémotion 2016/17:1776 yrkande 1 att ett vanligt förekommande förfarande vid infrastrukturprojekt är att förtur

ges där det finns en eller flera medfinansierare, t.ex. kommuner eller landsting. I motionen anförs att detta leder till att mer olönsamma projekt kliver upp i prioritetsordningen och att kostnaderna går upp i förhållande till samhällsnyttan. Som huvudregel bör därför, menar motionärerna, medfinansiering från andra offentliga eller privata aktörer inte vara tillåtet, annat än i välmotiverade undantagsfall.

I motionerna 2015/16:980 och 2016/17:2174 anför Sten Bergheden (M) att infrastrukturesatsningar är ofta både omfattande och resurskrävande, och det krävs ständiga prioriteringar mellan olika projekt som behöver utföras. Motionären anser därför att Sverige bör, som många andra länder i världen, undersöka tänkbara alternativa finansieringslösningar för investeringar i framtidens infrastruktur.

I kommittémotion 2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 3 framförs att Trafikverket bör få i uppdrag att peka ut ett antal infrastrukturprojekt som lämpar sig för alternativa finansieringslösningar. Motionärerna framför bl.a. att för att på allvar kunna utvärdera och jämföra om exempelvis produktiviteten kan öka och livscykelkostnaderna kan sänkas för investeringar med alternativa finansieringslösningar i vårt transportsystem behövs större erfarenhet.

I motion 2016/17:2980 yrkande 4 framför Helena Lindahl och Per Åsling (båda C) att möjligheten att använda alternativa finansieringslösningar för infrastrukturobjekt bör ses över. Motionärerna framför bl.a. att en möjlig finansieringslösning för Norrbotniabanan och andra viktiga infrastrukturesatsningar är att låta de statliga allmänna pensionsfonderna investera mer i infrastruktur. I motionen anförs att låta AP-fonderna placera pengar inte bara i utländsk infrastruktur utan även i svenska vägar och järnvägar skulle därför både långsiktigt bidra till pensionernas utveckling och ekonomisk tillväxt. Motionärerna föreslår därför att regeringen bör utreda möjligheten till OPS som finansieringslösning för infrastrukturprojekt i Sverige.

I motion 2016/17:3006 yrkar Per Åsling och Helena Lindahl (båda C) att Trafikverket får i uppdrag att identifiera 10–15 större OPS-projekt. Motionärerna konstaterar att i dagsläget finansieras den absolut största delen av all infrastruktur över statsbudget. I motionen pekas dock på att det krävs större satsningar varför det är nödvändigt att hitta nya finansieringsvägar för infrastruktur. Motionärerna anser att staten kan identifiera projekt som lämpar sig för en OPS-lösning som exempelvis en järnväg, en utbyggd hamn eller en motorvägssträcka.

Anders Åkesson m.fl. (C) yrkar i kommittémotion 2016/17:3119 yrkandena 17 och 19 att Trafikverket bör ges i uppdrag att identifiera ett antal projekt från nuvarande infrastrukturplan som är lämpliga att hantera med extern medfinansiering samt att privat kapital och pensionsfonder bör ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige. Motionärerna pekar på att för att genomföra nödvändiga investeringar i Sveriges infrastruktur samt för att kunna minska infrastrukturens skulden är det nödvändigt att hitta nya finansieringsvägar för infrastruktur. I motionen nämns bl.a. att både svenska

och utländska investerare, bl.a. pensionsfonder, har visat intresse för långsiktiga investeringar i Sverige.

I motion 2016/17:3507 yrkande 21 framför Anders Åkesson (C) att Trafikverket bör få i uppdrag att peka ut ett antal infrastrukturprojekt som lämpar sig för alternativa finansieringslösningar. Motionärerna framför bl.a. att för att på allvar kunna utvärdera och jämföra om exempelvis produktiviteten kan öka och livscykelkostnaderna kan sänkas för investeringar med alternativa finansieringslösningar i vårt transportsystem behövs större erfarenhet. I yrkande 22 framför motionären att privat kapital och pensionsfonder bör ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige.

I kommittémotion 2016/17:3512 yrkande 32 av Nina Lundström m.fl. (L) och i kommittémotion 2016/17:3513 yrkande 7 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framförs att Trafikverket bör få i uppdrag att peka ut ett antal infrastrukturprojekt som lämpar sig för alternativa finansieringslösningar. Motionärerna framför bl.a. att för att på allvar kunna utvärdera och jämföra om exempelvis produktiviteten kan öka och livscykelkostnaderna kan sänkas för investeringar med alternativa finansieringslösningar i vårt transportsystem behövs större erfarenhet. Även i kommittémotion 2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 6 angavs att Trafikverket bör få i uppdrag att peka ut ett antal infrastrukturobjekt som lämpar sig för kompletterande finansieringslösningar.

Nina Lundström m.fl. (L) framför i kommittémotion 2016/17:3522 att Riksrevisionens rapport om erfarenheter av OPS-lösningen för Arlandabanan kräver ytterligare åtgärder för att dra lärdom av Arlandabanan som OPS-projekt. Motionärerna pekar bl.a. på åtgärder som beaktar livscykelperspektivet samt åtgärder som syftar till att förstärka den statliga kompetensen kring att sluta avtal och följa upp dessa. Motionärerna anser även att det är av stor vikt att studera användningen av olika OPS-modeller, i olika länder och inte minst i Norden, för att bedöma hur avtal kan formas och vilket inflytande staten ska ha under avtalsperioden. Nina Lundström m.fl. (L) föreslår vidare i kommittémotion 2016/17:3512 yrkande 18 att staten bör identifiera projekt som lämpar sig för offentlig privat samverkan, s.k. OPS. Motionärerna menar att OPS-finansiering öppnar för nya projekt som annars skulle skjutas på framtiden eller möjligen aldrig bli av. I motionen understryks att med större resurser får hela landet möjlighet att genomföra viktiga tillväxthöjande infrastruktursatsningar.

I kommittémotion 2016/17:3523 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkas att regeringen bör tillsätta en utredning i syfte att belysa effekter på samhällsnyttan av OPS-projektet för Arlandabanan i jämförelse med andra genomförandeformer. I motionen framförs bl.a. att Riksrevisionens rapport med tydlighet visar behovet av att belysa vilka effekter OPS-projektet för Arlandabanan haft för samhällsnyttan jämfört med andra genomförandeformer för infrastrukturobjekt.

Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD) anser i motion 2016/17:3524 yrkande 2 att regeringen bör utreda huruvida Arlandabanan genomfördes

billigare eller dyrare jämfört med konventionella finansieringsformer och i yrkande 3 att det bör göras en samhällsekonomisk utredning om utfallet av Arlandabanan. I motionen framförs att det är anmärkningsvärt att regeringen inte har följt upp finansieringsformen för Arlandabanan. I yrkande 5 framför motionärerna att det bör utredas hur framtidssäkring av lagstiftning kan säkras i och med EU-medlemskapet. Motionärerna pekar bl.a. på att förutsättningarna för OPS kan förändras genom EU-lagstiftningen.

Brukaravgifter

I motion 2016/17:2996 yrkande 1 av Cecilia Widegren (M) framförs att regeringen bör omgående se över möjligheterna till förenklad betalning av trängselskatter och broavgifter och med andra intervaller än månadsvis, vilket är kostsamt för staten. Motionären pekar på att andra länder har valt att lösa detta mer miljösamt genom exempelvis s.k. trafikpass eller genom att man som trafikant inom ett antal dagar själv är skyldig att betala sin avgift via internet. I motionen framförs att det är dags att Sverige inför ett mer miljösamt, smidigt betalningssystem.

Nina Lundström (L) påpekar i kommittémotion 2016/17:3374 yrkande 7 att ända sedan Öresundsbron öppnade har Sverige varit öppen för en finansiering direkt från brukarna när det gäller internationell infrastruktur. Även nationella större infrastrukturprojekt har öppnats för avgiftsfinansiering, såsom E4 över Sundsvallsfjärden. Motionären anser att om sådan avgiftsfinansiering kan skynda på byggandet av behövlig infrastruktur är det positivt. Men det är relevant, menar motionären, att väga in trafiktätheten som underlag avseende om avgifter ska tas ut. I kommittémotion 2016/17:3512 yrkande 21 framför Nina Lundström m.fl. (L) att det just nu sker stora infrastrukturinvesteringar i bl.a. Stockholm och att det inte kommer att finnas tillräckligt mycket kapital för nödvändiga investeringar i infrastruktur under kommande år. Alternativa åtgärder som kan övervägas enligt motionären är exempelvis att ta ut vägavgifter på kommande nytt stråk på östlig förbindelse. Det kan även övervägas att ta ut avgift på ytterligare en fil på en större förbindelse. Motionärerna pekar på att sådana dynamiska avgifter bidrar till finansieringen av infrastruktur och kan även öka framkomligheten. Trängselskatter bör även kunna användas för åtgärder relaterat till kollektivtrafik liksom åtgärder för gående och cyklister.

I motionerna 2015/16:1809 och 2016/17:2365 av Johnny Skalin (SD) yrkas att alla privatbilister ska befrias från avgift på E4:an i Sundsvall. Motionären framför att riksdagen bör fatta ett principbeslut om att statliga Europavägar och broar inte avgiftsbeläggs genom påbud från EU. I motionen anges att infrastrukturen i första hand bör finansieras via vägskatten och bestämmas utifrån svenska intressen.

Utskottets ställningstagande

Alternativ finansiering

Utskottet vill inledningsvis välkomna den granskning som Riksrevisionen gjort i rapporten Erfarenheter av OPS-lösningen för Arlandabanan (RiR 2016:3). Att säkerställa en effektiv finansiering av transportinfrastruktur liksom en god användning av avsatta medel är enligt utskottets mening ytterst angeläget, inte minst mot bakgrund av de betydande belopp som anslås inom området. Utskottet delar således regeringens uppfattning att Riksrevisionens granskning är värdefull och att den därför bör kunna fungera som underlag inför framtida beslut om genomförandeformer för infrastrukturobjekt.

Utskottet har behandlat frågor om finansiering av infrastrukturinvesteringar flera gånger tidigare. Utskottet framförde bl.a. i betänkande 2014/15:TU9 att transportinfrastruktur som huvudregel bör finansieras med anslag, men att lån i Riksgäldskontoret kan godkännas under vissa förutsättningar. Utskottet vill även påminna om att det den 12 april 2016 anordnade en offentlig utfrågning om finansieringsmodeller för transportinfrastruktur (2015/16:RFR26). Syftet med utfrågningen var att ur olika perspektiv belysa sådana finansieringsmodeller.

I infrastrukturpropositionen framför regeringen att investeringar i transportinfrastrukturen för väg och järnväg samt för vissa sjöfartsåtgärder i regel finansieras genom anslag men att alternativ finansiering i form av medfinansiering, bidrag från EU-budgeten, infrastrukturavgift på väg och trängselskatt bedöms vara aktuellt även under perioden 2018–2029. Vidare framhåller regeringen att medfinansiering av statliga transportinfrastrukturprojekt genom bidrag, inklusive förskottering, från kommuner, landsting och företag kan vara ett sätt att åstadkomma lösningar i transportsystemet. Regeringen understryker att infrastruktursatsningar dock bör styras utifrån nationella behov på en samhällsekonomiskt rationell grund och inte av enskilda kommuners eller regioners ekonomiska styrka. De transportpolitiska målen bör vara utgångspunkt för prioritering av objekt oberoende av om det förekommer medfinansiering eller inte. Utskottet delar regeringens uppfattning.

I infrastrukturpropositionen framhålls vidare att staten relativt sett har mycket förmånliga lånevillkor i Riksgäldskontoret och att det otvivelaktigt är så att staten lånar billigare än privata aktörer. Det framhålls att statens budgetpolitiska mål syftande till sunda offentliga finanser ska värnas på både kort och lång sikt. Utskottet vill i sammanhanget även peka på att Sverigeförhandlingen i januari lämnade sin andra delrapport som behandlar höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3). Utredningen har föreslagit att lån i Riksgäldskontoret bör utgöra finansiering av höghastighetsjärnväg även om kapitalkostnaderna återbetalas med anslag. Utskottet har också tagit del av ett svar på skriftlig fråga 2015/16:1013 från mars 2016 om utlandslån för att finansiera höghastighetståg i Sverige. Statsrådet Magdalena Andersson framförde att regeringen värnar

långsiktigt hållbara offentliga finanser. Anslags- och lånefinansiering påverkar statens finansiella sparande, statens lånebehov och statskulden lika mycket eftersom staten i båda fallen upptar lån även om det sker med olika teknik. Slutligen framförde statsrådet när det gäller utlandslån att det är viktigt att komma ihåg att de villkor som följer av statlig upplåning i Riksgäldskontoret är relativt fördelaktiga.

Ett flertal av här behandlade motioner tar upp frågan om alternativ finansiering, exempelvis OPS. Med anledning av detta vill utskottet särskilt välkomna den kommitté som regeringen har tillsatt med uppdrag att utreda om större offentliga infrastrukturinvesteringar kan finansieras genom uttag av en särskild skatt eller avgift (dir. 2016:59). I kommitténs uppdrag ingår bl.a. att utreda förutsättningarna för att involvera privat kapital i finansieringen av statlig transportinfrastruktur. Vidare ska kommittén redogöra för för- och nackdelar på kort och på lång sikt för staten och potentiella finansiärer med de olika alternativen. Ett delbetänkande kring delarna om privat kapital ska lämnas senast den 28 februari 2017. Utskottet emotser kommitténs betänkande med stort intresse.

Utskottet vill även uppmärksamma att regeringen den 17 november 2016 överlämnade propositionen Värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur (prop. 2016/17:45). I propositionen föreslås bl.a. att värdeåterföring får ske genom att en kommun som medfinansierar statlig eller landstingskommunal transportinfrastruktur får förhandla med en byggherre eller fastighetsägare om att ersätta kommunen för en del av den medfinansiering som kommunen lämnar (medfinansieringsersättning).

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2015/16:241 (M), 2015/16:735 (C) delyrkande 2, 2015/16:980 (M), 2015/16:1698 (M), 2015/16:2369 (C) yrkande 2, 2015/16:3058 (M) yrkande 6, 2015/16:3129 (C), 2015/16:3208 (C) yrkandena 1 och 2, 2016/17:820 (C) yrkande 2, 2016/17:1776 (SD) yrkande 1, 2016/17:2174 (M), 2016/17:2530 (M, C, L, KD) yrkande 3, 2016/17:2980 (C) yrkande 4, 2016/17:3006 (C), 2016/17:3119 (C) yrkandena 17 och 19, 2016/17:3507 (C) yrkandena 21 och 22, 2016/17:3510 (KD) yrkande 6, 2016/17:3512 (L) yrkandena 18 och 32, 2016/17:3513 (M) yrkande 7, 2016/17:3522 (L), 2016/17:3523 (V) och 2016/17:3524 (SD) yrkandena 2, 3 och 5. Utskottet föreslår vidare att skrivelse 2016/17:20 läggs till handlingarna.

Brukaravgifter

När det gäller frågan om avgiftsuttaget på bron på E4:an i Sundsvall kan utskottet konstatera att det är en tillämpning av den tidigare nämnda principen att lån i Riksgäldskontoret kan godkännas om de slutliga kostnaderna inte ska belasta statsbudgeten eller den offentliga sektorns finansiella sparande. Kapitalkostnaderna ska i detta fall i stället finansieras med inkomster från infrastrukturavgifter. Utöver att godkänna lånefinansieringen av broarna i Sundsvall och Motala har riksdagen även antagit lagen (2014:52) om

infrastrukturavgifter på väg (prop. 2013/14:25, bet. 2013/14:TU8, rskr. 2013/14:147). Vid sin behandling av ärendet konstaterade utskottet att avgiftsuttaget på broarna i Sundsvall och Motala är en följd av att riksdagen har godkänt att broarna delvis finansieras med lån. Eftersom en förutsättning i riksdagsbeslutet är att lånen ska betalas tillbaka med avgifter måste sådana tas ut i enlighet med de rättsprinciper som gäller för distinktionen mellan avgift och skatt. Även de EU-rättsliga bestämmelserna om beräkning av infrastrukturavgifter för tunga fordon måste följas. Av detta följer att en avgift endast ska motsvara kostnaden för det som tillhandahålls och att en fordonskategori, t.ex. lastbilar, inte får belastas med kostnader som är hänförliga till en annan kategori. Utskottet kan konstatera att dessa förutsättningar fortfarande gäller och att avgiftsbefrielse för personbilar skulle kräva att de kostnader som är hänförliga till detta kollektiv finansieras på något annat sätt.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2015/16:1809 (SD), 2016/17:2365 (SD), 2016/17:2996 (M) yrkande 1, 2016/17:3374 (L) yrkande 7 och 2016/17:3512 (L) yrkande 21.

Vissa frågor om upphandling av infrastruktur

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att den bör tillse att Trafikverket inför beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet och uppmuntrar till innovation i anläggningsbranschen. Därmed bifalls helt eller delvis motionsförslag om detta.

Jämför reservationerna 32 (S, MP, V) och 33 (SD) samt särskilt yttrande 9 (SD).

Bakgrund

I samband med behandlingen av regeringens skrivelse 2012/13:30 med anledning av Riksrevisionens rapport om Trafikverkets upphandling av vägar och järnvägar riktade riksdagen våren 2013 ett tillkännagivande till regeringen syftande till att utveckla och förbättra Trafikverkets beställarroll, bl.a. att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram empiriskt underlag som motiverar strategier och beslut om upphandling (bet. 2012/13:TU9, rskr. 2012/13:170).

Våren 2014 tillkännagav riksdagen för regeringen (bet. 2013/14:TU19, rskr. 372) att regeringen bör se till att Trafikverket skyndsamt bygger upp kompetens så att verket självständigt kan inspektera både järnvägsanläggningens status och entreprenörernas utförda arbete och se över

hur staten kan ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet på statens järnvägsinfrastruktur i takt med att underhållskontrakten löper ut. I bet. 2014/15:TU13 bedömde utskottet bl.a. att det inte fanns anledning att ta något initiativ förrän beredningen av Utredningen om järnvägens organisation avslutats.

Utskottet anser att frågan om organisering av underhåll av statens järnvägsinfrastruktur är av mycket stor betydelse och avser att återkomma till frågan senare under riksmötet.

Motionerna

I kommittémotion 2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 2 yrkas att Trafikverket ska göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet vid beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) konstaterar i kommittémotion 2016/17:2531 yrkande 1 att produktivitetshöjningar och innovation är viktiga beståndsdelar i arbetet mot att säkerställa att samhällets resurser används på bästa möjliga sätt. Motionärerna påpekar att Trafikverket här har en viktig roll att aktivt arbeta för att bidra till produktivitetsökningar och ökad innovationsgrad i anläggningsbranschen, inte minst under upphandlingsfasen. Motionärerna yrkar därför att regeringen bör se till att Trafikverket analyserar sitt arbetssätt i syfte att uppmuntra produktivitetshöjningar och innovation.

I motion 2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 8 och i kommittémotionerna 2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 5, 2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 31 och 2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 6 konstateras att för att varje investerad krona ska göra så stor samhällsnytta som möjligt är det centralt att göra jämförande analyser för att välja rätt metod för varje enskilt projekt. Motionärerna yrkar därför att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet.

Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD) framhåller i motion 2016/17:3524 yrkande 4 vikten av att stärka Trafikverkets uppköparkompetens. I motionen anges bl.a. att Trafikverket har fått en kraftig slagsida mot väg och tappat i kompetens gällande järnväg.

Utskottets ställningstagande

Trafikverket är en av Sveriges största offentliga beställare och gör årligen upphandlingar för mer än 40 miljarder kronor. Verkets upphandling av infrastruktur är därför avgörande för att få mer infrastruktur för pengarna. Utskottet har mot denna bakgrund riktat ett stort intresse mot denna fråga under de senaste åren.

Utskottets utgångspunkt är att samhällets resurser ska användas på bästa möjliga sätt och att varje enskild investerad krona ska göra så stor samhällsnytta som möjligt. Utskottet anser att ett arbete för produktivitetshöjningar och innovation är viktiga beståndsdelar i detta. Trafikverket har en viktig roll i att aktivt arbeta för att bidra till produktivitetsökningar och ökad innovationsgrad i anläggningsbranschen, inte minst under upphandlingsfasen. Utskottet har tagit del av att Trafikverket, och även övriga aktörer i branschen, under de senaste åren har bedrivit ett arbete för att nå ökad produktivitet i branschen. Utskottet välkomnar detta.

Trafikanalys uppdrogs i februari 2014 att under en treårsperiod analysera och utvärdera Trafikverkets arbete för ökad produktivitet och innovationsgrad i anläggningsbranschen (N2014/1057/TE). I Trafikanalys andra rapport från maj 2016 konstateras att även om Trafikverkets produktivetsarbete ses som ändamålsenligt, finns det indikationer på att engagemanget, hastigheten och viljan i verket har sjunkit något, något som utskottet finner oroande. Trafikanalys konstaterar också att det inte finns någon redovisad uppföljning inom Trafikverket av hur de nya arbetssätten påverkat verksamheten.

Utskottet har vidare tagit del av att Trafikverket själv gör bedömningen att det fram till 2025 behövs en årlig produktivitetsökning om 2 till 3 procent för att genomföra det som nuvarande nationell plan omfattar. Därför är det enligt utskottets mening viktigt att Trafikverket analyserar sitt arbetssätt i syfte att uppmuntra produktivitetshöjningar och innovation. Att i högre grad beakta infrastrukturinvesteringars livscykelkostnader, genom att ta hänsyn till såväl investerings- som underhållskostnader, är också ett sätt att bidra till kostnadseffektivare användning av våra skattemedel. Det är vidare centralt att göra jämförande analyser för att välja rätt metod för varje enskilt projekt. Utskottet anser därför att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg bör göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet.

Utskottet vill även peka på vikten av god myndighetsstyrning och kan konstatera att det har väckts frågor, inte minst i Utredningen om järnvägens organisations delbetänkande Koll på anläggningen (SOU 2015:42), huruvida Trafikverkets arbete är effektivt vad gäller exempelvis drift och underhåll av järnväg. Utredningen visar även på att det krävs ett förtydligande av fördelning av ansvar, mandat och arbetsuppgifter. I sammanhanget vill utskottet framhålla att nuvarande ordning med en konkurrensutsatt underhållsmarknad är den rätta vägen framåt. Utskottet avser dock att återkomma till denna viktiga fråga senare under riksmötet.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan anser utskottet att riksdagen bör rikta ett tillkännagivande till regeringen om att den bör tillse att Trafikverket inför beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet och uppmuntrar till innovation i anläggningsbranschen. Därmed tillstyrker utskottet motionerna 2016/17:2530 (M, C, L, KD) yrkande 2, 2016/17:2531 (M) yrkande 1, 2016/17:3507 (C) yrkande 8, 2016/17:3510 (KD) yrkande 5,

2016/17:3512 (L) yrkande 31 och 2016/17:3513 (M) yrkande 6 samt avstyrker motion 2016/17:3524 (SD) yrkande 4.

Regional samverkan

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om regional samverkan. Utskottet framhåller att frågan är väl uppmärksammasad.

Jämför reservation 34 (M, C, L, KD).

Motionerna

I kommittémotion 2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 3 framförs att lokala och regionala infrastrukturinvesteringar i högre grad bör samspela och genomföras i dialog med nationella infrastrukturförbindelser så att suboptimering undviks. Motionärerna framför bl.a. att i sammansatta sammanhang där primärkommun, regionkommun och stat gemensamt eller var för sig driver transportinfrastrukturprojekt som samverkar är dialog för samsyn nödvändigt för undvikande av en suboptimerad lösning.

Även i kommittémotion 2016/17:3125 av Lars Hjärmered m.fl. (M) yrkande 4 framhålls att lokala och regionala infrastruktuursatsningar i högre grad bör samspela och genomföras i dialog med nationella infrastrukturförbindelser så att suboptimering undviks.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att de frågor som lyfts i motionerna är av stor vikt och har därför med tillfredsställelse noterat att regeringen i propositionen framhåller behovet av samordning mellan transportplanering, liksom användning av nya lösningar, och markanvändningsplanering. Regeringen pekar på att inriktningsunderlaget samt analyser och kommande åtgärdsplanering för nationell plan och länstransportplaner i ökad utsträckning bör samordnas med regionala strategier samt med planeringen av bostadsförsörjning och övrig fysisk planering. Vidare pekar regeringen på att den metodbeskrivning som Trafikverket har tagit fram och redovisat i augusti 2015 kan utgöra ett stöd i det fortsatta arbetet.

Enligt utskottets uppfattning har regeringen väl uppmärksammat frågan och utskottet bedömer därför att det inte finns anledning att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2015/16:3059 (M, C, FP, KD) yrkande 3 och 2016/17:3125 (M, C, L, KD) yrkande 4.

Några frågor om fysisk planering

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika frågor rörande fysisk planering. Utskottet hänvisar bl.a. till att de frågor som väckts om olika aspekter av fysisk planering och utformning av infrastruktur beaktas i det arbete som pågår inom området.

Jämför reservationerna 35 (M), 36 (C), 37 (L) och 38 (KD).

Motionerna

Camilla Waltersson Grönvall (M) framför i motion 2015/16:1663 yrkande 3 att regeringen bör se över möjligheterna att förenkla regelverket kring infrastrukturplaneringsprocessen samt begränsa överklagandekretsen.

Annika Qarlsson och Fredrik Christensson (båda C) efterlyser i motion 2015/16:2363 yrkande 1 att infrastruktur i form av kraftledningar ska samordnas med väg- och järnvägsdragningar för att minimera det totala markinträdet. Motionärerna anser också i yrkande 2 att översikt och planering för all infrastruktur för alla aktörer på marknaden måste samordnas regionalt för att säkerställa en effektiv markanvändning. I motion 2016/17:1434 yrkandena 1 och 2 framhåller motionärerna att planerade och genomförda investeringar tar tusentals hektar jord- och skogsmark i anspråk. Motionärerna pekar på att det är investeringar som sker över tid och att det är olika aktörer, både myndigheter, affärsverk och privata bolag som är inblandade i olika projekt. I motionen yrkas därför att planering för all infrastruktur för alla aktörer på marknaden måste samordnas regionalt för att säkerställa en effektiv markanvändning. Motionärerna anser även att infrastruktur i form av kraftledningar ska samordnas med väg- och järnvägsdragningar för att minimera det totala markinträdet.

I kommittémotion 2016/17:2011 av Kristina Yngwe och Eskil Erlandsson (båda C) yrkande 5 konstateras att vid byggande av allmänna infrastruktur-satsningar uppstår ofta intressekonflikter mellan markägare och samhället kring utnyttjandet av mark. I motionen påpekas att problematiken inte kommer att upphöra eftersom det moderna samhället kommer att behöva utnyttja mer mark för allmänna infrastrukturändamål. Motionärerna anser därför att det är viktigt att i största mån använda sig av marksnål teknik för att minska intressekonflikter vid utbyggnad av infrastruktur.

I kommittémotion 2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 4 konstateras att alliansregeringen 2013 tog fram en lagstiftning som syftar till effektivisering och ökad produktivitet vid planeringen av vägar och järnvägar. Motionärerna pekar på att fysiska och marknadsmässiga förutsättningar förändras över tid men behovet av smart planering av infrastruktur består. I motionen framförs därför att lagstiftningen om

effektivare planering av vägar och järnvägar bör utvärderas i syfte att öka effektiviteten och produktiviteten av investeringar.

Nina Lundström (L) framhåller i kommittémotion 2016/17:3373 yrkande 13 att våra livs- och resemönster grundläggs redan när samhällen planeras. Motionären anser därför att planeringen redan i samband med översiktsplanering och detaljplanering bör beakta behovet av infrastruktur för gående och cyklister. I motionen pekas på att framtidens urbana miljöer där hållbarhet står i fokus har allt att vinna på en samhällsplanering med klimatvänliga transporter.

Anna Kinberg Batra m.fl. (M) anser i partimotion 2016/17:3378 yrkande 29 att det behövs åtgärder för att stärka kopplingen mellan infrastruktur och bostadsbyggande och att det är viktigt att staten använder infrastrukturinvesteringar effektivt. Detta för att möjliggöra för kommuner och byggbolag att bygga även på mark som i dag är otillgänglig. Motionärerna framför därför bl.a. att en översyn bör göras av den framtagna infrastrukturplanen med omprioriteringar till objekt som möjliggör avtal med kommuner för bostadsbyggande. I motionen framförs även att stadsmiljöavtalen bör ha en bindande klausul vad gäller bostadsbyggande och att en förhandlingsperson bör tillsättas i varje län för att möjliggöra nyproduktion med en modell som liknar Stockholmsförhandlingen.

I motion 2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 7 och i kommittémotionerna 2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 7, 2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 33 och 2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 8 framhåller motionärerna att lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar bör utvärderas i syfte att öka effektiviteten och produktiviteten av investeringar. Motionärerna pekar på att fysiska och marknadsmässiga förutsättningar förändras över tid men behovet av smart planering av infrastruktur består.

Emma Wallrup m.fl. (V) anser i kommittémotion 2015/16:277 yrkande 2 att ett regelverk som innebär att kommuner ska ålägga samhällsbyggare att i transportplaner redovisa att deras byggprojekt leder till trafiksnåla transportlösningar bör tas fram. Motionärerna framhåller att trafikplanering måste ta sin början i att skapa ett hållbart samhälle som är tillgängligt för alla, men som samtidigt reducerar så mycket som möjligt av onödiga resor och transporter. En sådan planering skapar större förutsättningar för att fler ska kunna gå eller cykla mellan olika punkter, menar motionärerna.

Annie Lööf m.fl. (C) önskar i partimotion 2016/17:821 yrkande 44 att möjligheten införs att vid nyanläggning eller utvidgning av transportintensiv verksamhet kräva en transportplan. Motionärerna framför att det skulle innebära att kommuner skulle få ökat inflytande att påverka trafiken och får möjlighet att teckna avtal direkt med byggherren, eller andra relevanta parter, för att ytterligare främja miljövänliga transportalternativ. En sådan transportplan skulle, enligt motionärerna, kunna innehålla minimikrav på cykelparkeringar, infrastruktur för elbilar eller maxtak på bilparkeringsplatser.

I partimotion 2016/17:1986 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 2 konstateras att det i dag inte finns något krav på att den som bygger nya bostads- eller företagsområden ska redovisa vilka transportbehov som uppkommer efter att byggnationen är slutförd. Motionärerna pekar på att det finns mycket som talar för att transportplaner skulle kunna leda till ett mer intensifierat arbete med att minska transporterens miljö- och klimatbelastning. Som exempel på vad en transportplan kan innehålla anger motionärerna placering av hållplatser, informationssystem för kollektivtrafiken, säkra p-platser för cyklar, tankställen för miljöfordon osv. Motionärerna anser därför att regeringen bör utreda hur kommuner kan ges möjlighet att ställa krav på framtagande av transportplan vid nyanläggning eller utvidgning av transportintensiv verksamhet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att frågor om fysisk planering varit återkommande i utskottets arbete de senaste åren. I detta avseende kan pekas på betänkande 2011/12:TU13 i vilket utskottet behandlade regeringens proposition angående planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118). Syftet med denna proposition var att effektivisera den fysiska och ekonomiska infrastrukturplaneringen. En utgångspunkt för det nya planeringssystemet var behovet att uppfylla såväl övergripande, strategiska och långsiktiga som konkreta och kortsiktiga syften. Propositionen välkomnades av utskottet. Frågor om fysisk planering behandlades också av utskottet i betänkande 2014/15:TU9. Utskottet framhöll då bl.a. att inom tätbebyggda områden är tillgången på mark som kan tas i anspråk för t.ex. en utbyggnad av infrastrukturen i många fall begränsad och att det inte sällan finns motstridiga intressen om hur marken ska utnyttjas. Utskottet underströk också vikten av att mark används effektivt. Utskottet håller fortfarande fast vid de nu redovisade ståndpunkterna.

I sammanhanget kan också påminnas om att regeringen i åtgärdsplanen för 2014–2025 angav att Trafikverket och de regionalt tillväxtansvariga myndigheterna tillsammans bör formulera förslag på åtgärder för att förbättra samordningen mellan de berörda aktörerna inom områdena tillväxt och samhällsplanering. Utskottet vill också peka på att Trafikverket redan i dag har ett ansvar för att underlätta utbyggnaden av annan infrastruktur i anslutning till vägar och järnvägar. Trafikverket arbetar tillsammans med Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen vid de olika delarna av infrastrukturplaneringen. Kommuner och länsstyrelser är andra viktiga aktörer i arbetet för att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem. Även Boverket är en viktig aktör i egenskap av ansvarig för den fysiska planeringen. De statliga myndigheternas intressen i den kommunala planeringen bevakas av länsstyrelserna.

När det gäller Trafikverkets uppdrag i frågan om samhällsplanering kan också tilläggas att myndigheten dels ansvarar för sin egen planering i

samverkan med externa aktörer, dels deltar som sakägare och som rådgivande i andra aktörers planering. Myndigheten framhåller att samspelet mellan planering av transportsystemet och bebyggelseplanering är en förutsättning för att hållbara städer och regioner ska kunna åstadkommas. Trafikverkets medverkan i samhällsplaneringen är fokuserad på att integrera och därmed effektivisera planeringen av bebyggelse, infrastruktur och transporter. Trafikverket ska tillhandahålla underlag för planering enligt plan- och bygglagen och miljöbalken men också delta i den kommunala planeringsprocessen i enlighet med plan- och bygglagen. Såvitt utskottet erfarit lägger Trafikverket tyngdpunkten på att delta i planeringens tidiga skeden för skapa bästa förutsättningar för en smidig process från planering till genomförande.

När det gäller frågan om samordning av infrastruktur med kraftledningar kan påpekas att Trafikverket konstaterar att mark i vägs och järnvägs närområde med fördel kan användas till att dra ledningar, vilket dock förutsätter att drift och underhåll av vägen eller järnvägen inte fördryas eller försvåras, samt att skador, fara eller hinder för trafik och trafikanter inte vållas på grund av ledningen eller dess kringutrustning. Den som ska korsa en järnväg, en väg eller ett farvatten med någon form av ledning måste teckna ett avtal med Trafikverket.

Utskottet välkomnar mot bakgrund av tidigare ställningstaganden också de ståndpunkter regeringen framför i den nu aktuella propositionen om att utvecklingen av ett samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem bör ske parallellt med planering av bl.a. markanvändning. Det anges också att regeringen anser att nya investeringar i alla trafikslag ska planeras och genomföras med hänsyn till natur- och kulturvärden och god resurshållning samt med höga krav på att begränsa föroreningar och klimatpåverkan. Utskottet delar regeringens uppfattning i denna del.

Sammanfattande ställningstagande

Sammanfattningsvis bedömer utskottet att de frågor som väckts om olika aspekter av fysisk planering och utformning av infrastruktur beaktas i det arbete som pågår inom området. Utskottet avstyrker därför motionerna 2015/16:277 (V) yrkande 2, 2015/16:1663 (M) yrkande 3, 2015/16:2363 (C) yrkandena 1 och 2, 2016/17:821 (C) yrkande 44, 2016/17:1434 (C) yrkandena 1 och 2, 2016/17:1986 (V) yrkande 2, 2016/17:2011 (C) yrkande 5, 2016/17:2530 (M, C, L, KD) yrkande 4, 2016/17:3373 (L) yrkande 13, 2016/17:3378 (M) yrkande 29, 2016/17:3507 (C) yrkande 7, 2016/17:3510 (KD) yrkande 7, 2016/17:3512 (L) yrkande 33 och 2016/17:3513 (M) yrkande 8.

Längre och tyngre tåg

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om längre och tyngre tåg. Utskottet välkomnar regeringens bedömning i infrastrukturpropositionen om att förslag på åtgärder som syftar till att möjliggöra att köra längre och tyngre godståg bör utredas vidare i kommande åtgärdsplanering.

Jämför reservationerna 39 (C, L, KD) och 40 (SD).

Motionerna

I partimotion 2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 50.2 understryker motionärerna att det finns stora miljö- och samhällsnyttor att tillvarata genom att möjliggöra transport med längre och tyngre tåg.

Robert Halef m.fl. (KD) anser i kommittémotion 2016/17:3391 yrkande 24 att möjligheten för längre och tyngre godståg att trafikera järnvägen bör prövas. Motionärerna anför som skäl att det skulle leda till miljövänligare, säkrare och effektivare godstransporter och bidra till att stärka bl.a. skogsnäringens konkurrenskraft.

Anders Åkesson (C) framför i motion 2016/17:3507 yrkande 14.2 att Centerpartiet välkomnar regeringens förslag om att införa längre och tyngre tåg. I motionen framhålls att det är ett sätt att öka kapaciteten i järnvägssystemet med en gång, i avvaktan på utbyggnaden av bl.a. fler spår.

Per Klarberg m.fl. (SD) efterlyser i kommittémotion 2016/17:3509 yrkande 21 att i kommande åtgärdsplanering bör förslag på åtgärder som syftar till att möjliggöra att köra snabbare godståg utredas vidare. Motionärerna framför att med blygsamma medel skulle långsamma godståg kunna köras betydligt snabbare än i dag.

I kommittémotion 2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 18 framhålls att kristdemokraternas mål är att allt fler transporter ska ske miljövänligt och då är tågen ett av de bästa trafiklagen. Motionärerna framför att de vill öka kapaciteten på banorna, men att det även krävs att kapaciteten ökar på de enskilda godstågen. I motionen anges att målsättningen bör vara att förbereda och anpassa svensk järnväg efter tåglängderna som gäller i Danmark och Tyskland, dvs. 830 meter.

Nina Lundström m.fl. (L) framhåller i kommittémotion 2016/17:3512 yrkande 16 att Liberalerna har som ambition att främja överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Motionärerna anser därför att det är viktigt att utreda möjligheten för längre tåg än 750 meter.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla att en omställning av transportsektorn för att bryta fossilberoendet och minska utsläppen är såväl nödvändig som möjlig. Det förutsätter dock ett samhälle där vi använder transporter på ett smartare sätt, bl.a. genom en överflyttning av gods från väg till järnväg och ännu mer effektiva järnvägstransporter, såsom längre och tyngre tåg. Enligt uppgift från Trafikverket får ett 730 meter långt godståg med sig 15 procent mer betalande last än den tidigare maxlängden på 630 meter. Trafikverket uppger vidare att en annan viktig effekt är att mer gods på samma tåg även kan frigöra kapacitet på spåret för andra tåg. Regeringen har tidigare framhållit att transportsystemet kontinuerligt behöver effektiviseras för att möta behoven från användarna och behovet av att minska utsläpp av koldioxid och andra miljöskadliga emissioner.

Utskottet vill i sammanhanget lyfta att regeringen har pekat på att längre och tyngre tåg skulle göra det möjligt att utnyttja befintlig infrastruktur effektivare och göra järnvägen mer konkurrenskraftig och därmed bidra till regeringens ambition att flytta över gods från väg till järnväg och sjöfart. Mot den bakgrunden beslutade regeringen den 16 april 2015 att ge Trafikverket i uppdrag att redovisa vilka möjligheter det finns att i dag köra med längre och/eller tyngre godståg på det befintliga svenska järnvägsnätet. Trafikverket redovisade sitt uppdrag i augusti 2015 och kom bl.a. fram till följande:

- För att längre tåg ska kunna köras behöver mötesstationer och förbigångsspår vara tillräckligt långa. Sedan 1990-talet har man vid nybyggnation anpassat för 750 meter långa tåg vid mötesstationer och förbigångsspår. Äldre sträckor har däremot ofta för långt mellan dessa platser med tillräcklig längd.
- Tågen måste bildas och upplösas någonstans, och det kräver planering för att inte de processerna ska störa annan tågtrafik samt tillräckliga spårlängder på bangårdar.
- I dag tillåts trafikering på hela järnvägen av tåg med axeltryck på 22,5 ton, vilket är det som ofta tillämpas i övriga Europa. Ett undantag är Malmbanan där 30 tons axeltryck är tillåtet. För att öka och tillåta en högre största axellast krävs ofta större investeringar. De åtgärder som behöver göras för att klara av tyngre tåg kan vara t.ex. spårbyten på olika sträckor.
- Längre och tyngre tåg leder till längre bromssträckor. För att hantera detta används bromstaltabeller vilka behöver justeras för längre tåg. I samband med detta måste också signalsystemet ses över. Signalerna behöver vara placerade så att lokföraren får besked i tid och hinner agera.

Mot bakgrund av här behandlade motionsförslag vill utskottet peka på att försök också har gjorts med tyngre och längre tåg i det s.k. Elvisprojektet där ett 730 meter långt godståg kördes mellan Gävle och Malmö. Demonstrationsförsöket som genomfördes av Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Linköpings universitet, Trafikverket, Skogsindustrierna och fem skogsindustriföretag, visade att det är tekniskt

möjligt med längre tåg på befintligt järnvägsnät men att det finns organisatoriska hinder. Utskottet har vidare tagit del av att ett intensivt arbete mellan Trafikverket och Hector Rail har resulterat i att det nu rullar 730 meter långa godståg i reguljär trafik i Sverige. Enligt uppgift från Trafikverket siktar verket på att landets järnvägar inom en snar framtid ska ha kapacitet för längre tåg än så. Utskottet välkomnar detta.

I infrastrukturpropositionen anges att regeringen ser längre och tyngre tåg som ett effektivt sätt att stärka järnvägens konkurrenskraft och få mer gods på järnväg. Regeringen anser därför att förslag på åtgärder som syftar till att möjliggöra att köra längre och tyngre godståg bör utredas vidare i kommande åtgärdsplanering.

Mot bakgrund av pågående arbete avstyrker utskottet motionerna 2016/17:821 (C) yrkande 50.2, 2016/17:3391 (KD) yrkande 24, 2016/17:3507 (C) yrkande 14.2, 2016/17:3509 (SD) yrkande 21, 2016/17:3510 (KD) yrkande 18 och 2016/17:3512 (L) yrkande 16.

Reservationer

1. Infrastruktur för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 2 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Nina Lundström (L) och Magnus Oscarsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2015/16:2454 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 10,

2015/16:3147 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkandena 10 och 14,

2015/16:3207 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 20,

2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 14,

2016/17:3096 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) yrkande 1,

2016/17:3125 av Lars Hjalmered m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 3,

2016/17:3399 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkandena 8 och 9 samt

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 9,

bifaller delvis motionerna

2015/16:377 av Håkan Svenneling m.fl. (V) yrkande 3,

2015/16:3022 av Ola Johansson (C) yrkande 4,

2016/17:117 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 1 och

2016/17:892 av Berit Högman m.fl. (S) yrkande 1 och

avslår motionerna

2015/16:1512 av Peter Jeppsson m.fl. (S),

2015/16:1663 av Camilla Waltersson Grönvall (M) yrkande 1,

2016/17:1730 av Said Abdu och Lars Tysklind (båda L) yrkande 4,

2016/17:2474 av Håkan Svenneling m.fl. (V) yrkande 1,

2016/17:3007 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),

2016/17:3095 av Helena Lindahl och Peter Helander (båda C) yrkande 2 och

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 15.

Ställningstagande

Sveriges transportpolitiska mål anger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Vi vill understryka att en fungerande infrastruktur är avgörande för att hela Sverige ska leva. Vi vill därför också

framhålla vikten av att de resurser som satsas på infrastruktur fördelas över hela landet.

Vi anser att fler kan få jobb när matchningen på arbetsmarknaden förbättras av att det blir enklare att pendla till jobben och när restiden förkortas. En väl fungerande infrastruktur i hela landet är också en förutsättning för att kunna bosätta sig i hela landet. Tillgången till bra vägar, järnväg och kollektivtrafik är grundläggande för människors möjlighet att just ta sig till och från jobbet, men även till skolan och fritidsaktiviteter. Det kräver att samtliga trafikslag utvecklas och värnas. När infrastrukturen fungerar dåligt leder det till en sämre vardag och i förlängningen också till färre timmar på jobbet, i skolan eller i förskolan. Vi vill peka på att det inte finns tillgång till kollektivtrafik på samma sätt utanför storstadsregionerna, utan för många är bilen i stället det naturliga färdmedlet för att kunna ta sig fram. Effektiva transporter är också centralt för att företag ska kunna leverera varor till kunder och leverantörer och viktigt för att stärka företagens konkurrenskraft. Vi anser därför att det bör tas ett helhetsgrepp kring behoven av infrastruktur för små och stora företag över hela landet. Vi vill också framhålla att för att svensk turistindustri även i fortsättningen ska kunna vara konkurrenskraftig krävs en god tillgänglighet till våra turistiska resmål. Det är därför angeläget att besöksnäringens transportbehov tas i beaktande.

I sammanhanget vill vi påtala att den aviserade kilometerskatten skulle slå hårt mot Sveriges företag. Transporter med lastbil är många gånger en förutsättning för att företag i allmänhet och industrin i synnerhet ska kunna verka och utvecklas i hela Sverige, där långa transporter lätt kan bli en konkurrensnackdel. Vi vill också understryka basindustrins behov av utökad rälskapacitet. Även kombitransporter och kombiterminaler är av stor vikt för den regionala tillväxten. Vidare ser vi behov av en nationell godsstrategi. Jordbruks- och skogsprodukter, exempelvis, har heller inga andra alternativ än lastbilstransporter. Konkurrenskraftiga transporter är en överlevnadsfråga för bas- och tillverkningsindustrin som redan i dag har en kostnadsnackdel gentemot övrig europeisk industri på grund av längre transportavstånd inom landet och till huvudmarknaderna.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

2. Infrastruktur för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 2 (SD)

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2016/17:117 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 1 och

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 15,
bifaller delvis motionerna

2015/16:3147 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 10,

2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 14,

2016/17:2474 av Håkan Svenneling m.fl. (V) yrkande 1,

2016/17:3096 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) yrkande 1 och

2016/17:3399 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 8 och
avslår motionerna

2015/16:377 av Håkan Svenneling m.fl. (V) yrkande 3,

2015/16:1512 av Peter Jeppsson m.fl. (S),

2015/16:1663 av Camilla Waltersson Grönvall (M) yrkande 1,

2015/16:2454 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 10,

2015/16:3022 av Ola Johansson (C) yrkande 4,

2015/16:3147 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 14,

2015/16:3207 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 20,

2016/17:892 av Berit Högman m.fl. (S) yrkande 1,

2016/17:1730 av Said Abdu och Lars Tysklind (båda L) yrkande 4,

2016/17:3007 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),

2016/17:3095 av Helena Lindahl och Peter Helander (båda C) yrkande 2,

2016/17:3125 av Lars Hjalmered m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 3,

2016/17:3399 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 9 och

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 9.

Ställningstagande

Sverigedemokraterna vill se ett levande Sverige, inte enbart några frodiga fläckar på kartan med storstäder. Vi vill framhålla att glesbygden under lång tid tyvärr har setts som något avvikande, i bästa fall ett särintresse. Fokus har legat på staden och dess potential och utbyggnad. I regeringens infrastrukturproposition fullföljs denna syn genom att ett oproportionerligt stort fokus läggs på städerna på glesbygdens bekostnad. Vi anser inte att regeringen har beaktat landsbygdens förutsättningar och utmaningar eller konsekvenserna för landsbygden av deras föreslagna politik.

En av grundförutsättningarna för Sveriges tunga industri är en fungerande infrastruktur då produktionen av många av våra råvaror och produkter ligger långt ifrån marknaderna. Vad det gäller malmbrytning ligger verksamheten dessutom oftast i norra Sverige, långt ifrån kontinenten. Därför blir våra transportsystem helt centrala för om Sverige ska kunna vara med och konkurrera på världsmarknaden. Även om många malmtransporter även framgent kommer att behöva ske på lastbil är det önskvärt att i största möjliga mån nyttja järnväg och fartyg. Järnvägen av i dag är dock bristfällig i såväl

omfattning som standard kopplat till att tillmötesgå gruvindustrins behov. I samband med regeringens kommande beslut om de framtida satsningarna på trafikens infrastruktur är det därför viktigt att särskilt beakta den tunga industrins behov.

Satsningar på kollektivtrafik är bra, och i storstäderna har många möjligheten att välja kollektiva färdmedel i stället för bilen. Men på landsbygden är detta inte alltid fallet, och kommer troligen heller inte bli det under överskådlig framtid. Vill vi fortsätta att ha en levande landsbygd måste styrmedel och satsningar göras med en helhetssyn där både stad och land bejakas. Regeringens aviserade styrmedel – vilka helt är byggda för stadsbonds förutsättningar – som t.ex. höjd bränsleskatt, flygskatt och kilometerskatt riskerar i stället att bli nådastöten för en stor del av Sveriges landsbygd.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

3. Ett jämställt och tillgängligt transportsystem, punkt 3 (SD)

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 8 och 9 samt
avslår motionerna
2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 10,
2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 9–11 och
2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 26.

Ställningstagande

Sverigedemokraterna har sedan vårt bildande påtalat det omöjliga – och omoraliska – i Sveriges, under decennier drivna, invandringspolitik. Trots att regeringen och merparten av oppositionen nu kommit till liknande slutsatser, tar regeringen ändå höjd för en fortsatt hög invandring i infrastrukturpropositionen. Vi anser att detta är fel, och vill i stället lägga ett fokus på en infrastruktur i utveckling med en inhemsk befolkningstillväxt – inte en invandringsdriven ökning.

Sverigedemokraternas utgångspunkt är också att det generellt finns biologiska skillnader mellan kvinnor och män. Dessa tar sig uttryck fysiskt, men även karaktärsmissigt. Därför ser vi det inte som ett egenvärde i sig att t.ex. infrastrukturen ska vara lika utnyttjad av vardera kön gällande olika

trafikslag. Att kvinnor använder kollektivtrafik i större omfattning, samtidigt som män brukar bil mer, är för oss i sig inte ett problem, utan kan vara ett uttryck för generella skillnader i preferens mellan könen. Därför anser vi att regeringens konstlade jämställdhetsanalys på infrastrukturområdet i bästa fall är helt onödig, och i värsta fall såväl ekonomiskt som socialt skadlig.

Vad vi nu har framfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

4. Ett jämställt och tillgängligt transportsystem, punkt 3 (L)

av Nina Lundström (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 26 och avslår motionerna

2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 10,

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 9–11 och

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 8 och 9.

Ställningstagande

I Liberalernas trafikpolitik är tillgänglighet och användbarhet centralt. Det handlar om ett smart, inkluderande och hållbart förhållningssätt. Jag vill framhålla vikten av att planering och utformning av kollektivtrafiken överbrygger fysiska och upplevda barriärer och utgår från ett perspektiv som tillgodoser behoven även för dem med andra förutsättningar. När ny infrastruktur formas behöver utgångsläget vara både människors likheter och olikheter.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

5. Sårbarhet i transportsystemet, punkt 4 (S, MP, V)

av Karin Svensson Smith (MP), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Jasenko Omanovic (S), Emma Wallrup (V), Teres Lindberg (S) och Rikard Larsson (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:2778 av Lars-Axel Nordell (KD) yrkande 1,
2016/17:1763 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD),
2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 13,
2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 7 och
2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 13.

Ställningstagande

Vi anser att de frågor som lyfts fram i motionerna om sårbarhetsaspekter är av stor betydelse och vill i sammanhanget framhålla att ett robust och tillförlitligt transportsystem också kräver redundans i systemet. Frågan om en strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik som bl.a. kan bidra till att minimera negativa konsekvenser av störningar i transportsystemet är av stor betydelse. Regeringen följer frågan och avser att återkomma med en godsstrategi som också rymmer frågan om gränsöverskridande järnvägstrafik. Vi välkomnar därför att det i regeringens uppdrag till Trafikverket om att ta fram ett inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018–2029 underströks att ett robust transportsystem ska klara av både väntade och oväntade händelser. Dessutom angavs det i uppdraget att infrastrukturen ska vara utformad så att stopp och störningar till följd av underhåll, olyckor, trängsel, fordonsfel eller fel och skador på infrastrukturen minimeras. Regeringen framhöll även att det behövs planerade och väl fungerande åtgärder för drift, underhåll och reinvesteringar för att reducera sårbarheten och öka målpuffyllelsen.

Statsrådet Anna Johansson har vidare i svar på skriftlig fråga 2015/16:1487 om haveriet på Södertäljebbron bl.a. anført att det hon kan göra som statsråd vid en incident som den på Södertäljebbron är att försäkra sig om att de som såväl har ansvaret som uppdraget att hantera sådana situationer gör det som krävs för att minska störningarna i så hög utsträckning som möjligt och ser till att åtgärda problemet så fort som möjligt. Vi ser mycket positivt på att statsrådet och regeringen noga följer utvecklingen vid incidenter.

Vi kan också konstatera att samhället behöver anpassas till klimatförändringarna. Åtgärder för att anpassa samhället till ett förändrat klimat behöver vidtas såväl i närtid som på lång sikt och inom många verksamhetsområden, bl.a. infrastrukturen. Vi välkomnar därför att regeringen har aviserat en nationell strategi för klimatanpassning samt regeringens vision om att utveckla ett långsiktigt hållbart och robust samhälle som aktivt möter klimatförändringar genom att minska sårbarheter och tillvarata möjligheter. Mot denna bakgrund avstyrks motionerna 2015/16:2778 (KD) yrkande 1, 2016/17:1763 (SD), 2016/17:2531 (M) yrkande 13, 2016/17:3509 m.fl. (SD) yrkande 7 och 2016/17:3510 (KD) yrkande 13.

6. Globala lösningar, punkt 5 (S, MP, V)

av Karin Svensson Smith (MP), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Jasenko Omanovic (S), Emma Wallrup (V), Teres Lindberg (S) och Rikard Larsson (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 30,

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 23,

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 3 och

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 13.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att regeringens målsättning är att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. För att nå dit krävs att alla aktörer i samhället arbetar aktivt med att minska utsläppen. Genom att ta ansvar för vår klimatpåverkan på hemmaplan visar vi ledarskap för världens länder. Den gröna omställningen skapar också nya jobb. Därför satsar regeringen på förnybar energi, fossilfria resor och investeringsstöd för minskade utsläpp. Vi välkomnar detta.

Vi vill också framhålla att en omställning av transportsektorn för att bryta fossilberoendet och minska utsläppen är såväl nödvändig som möjlig. Det förutsätter ett samhälle där vi använder transporter på ett smartare sätt. En tillräcklig förändring kan bara åstadkommas genom ett mer transportsnålt samhälle i kombination med mer resurseffektiva fordon och övergång till förnybara energislag samt elektrifiering.

Vi instämmer med utskottsmajoriteten i att de stora utmaningarna för transportsektorn är gränsöverskridande, som klimatfrågan men även andra frågor som trafiksäkerhet. Vi ser det därför som nödvändigt att driva på ett arbete internationellt.

Utsläppen från flyget ökar snabbt, vilket är en ohållbar trend. Vi kan konstatera att Parisavtalet innehåller skärpta globala klimatmål, men ställer inga tydliga krav på internationellt flyg. Det ökade trycket på FN:s organisation för civilflyg, ICAO, att enas om att begränsa utsläppen.

Vi konstaterar därför med tillfredsställelse att ICAO i början av oktober 2016 fattade ett historiskt beslut om att införa ett globalt styrmedel för klimatutsläpp från internationellt flyg. Beslutet innebär att det internationella flygets koldioxidutsläpp, som i dag ökar snabbt, ska stabiliseras på 2020 års nivå. Vi vill peka på att diskussionerna om hur det internationella flygets

klimatpåverkan ska regleras har pågått inom ICAO sedan 1998 och att intensiva förhandlingar har pågått i tre år. En överväldigande majoritet av ICAO:s medlemsstater uttalade sitt stöd för systemet, vilket är glädjande. Vi hade velat se en mer ambitiös överenskommelse inom ICAO, men detta är likväl ett mycket viktigt första steg för det internationella flyget.

Vi vill i sammanhanget också peka på att flyget inte har tagit sina samhällskostnader för utsläppen, vilket är anledningen både till att dessa förhandlingar inom ICAO är viktiga och till att regeringen tillsatt en utredning om skatt på flygresor (dir. 2015:106).

Vi vill i sammanhanget också understryka att Sverige har arbetat hårt både inom EU och inom FN:s flygorganisation ICAO för att få till det här beslutet. Vi menar att detta visar styrkan på och nödvändigheten av att samarbeta internationellt i EU och FN när det gäller klimatfrågan.

Vi anser sammanfattningsvis att frågan som utskottsmajoriteten lyfter fram om att söka internationella lösningar för att bl.a. minska transportsektorns miljöpåverkan är viktig och rätt väg att gå. Enligt vår mening är det också tydligt att det är så regeringen arbetar. Vi avstyrker därmed motionsyrkandena.

7. Gränsöverskridande trafik, punkt 6 (L)

av Nina Lundström (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2016/17:3026 av Said Abdu och Lars Tysklind (båda L) yrkande 2,
2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkandena 11 och 17 samt
2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 25,
bifaller delvis motionerna
2015/16:870 av Isak From och Helén Pettersson i Umeå (båda S) yrkande 1,
2015/16:1574 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M) och
2016/17:560 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M) samt
avslår motion
2015/16:2463 av Kristina Yngwe (C) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Sverige är beroende av fungerande transporter till och från Europa och inte minst till och från våra grannländer. Jag vill därför peka på att det finns gemensamma behov av att utveckla den gränsöverskridande infrastrukturen tillsammans med Norge, Danmark och Finland. Som exempel kan nämnas att

Skåne har tio av landets hårdast belastade järnvägssträckor eftersom det är en transitregion som binder samman Sverige med övriga Europa. Vi har därför behov av en infrastruktur och transportlösningar som knyter samman Sverige med våra grannar. Det är viktigt för tillväxten både regionalt och nationellt. Rörligheten för personer, varor och tjänster behöver utvecklas. Jag anser att de öst-västliga förbindelserna är viktiga för näringslivet, för kulturen och för samhället i stort. Om den nordligaste delen av Östersjöregionen ska kunna utvecklas och växa inom turism, student- och arbetskraftsutbyte samt inom näringslivet måste det också finnas kommunikationer som främjar detta.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

8. Konkurrensneutralitet mellan trafikslagen, punkt 7 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Nina Lundström (L) och Magnus Oscarsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 2 och avslår motionerna

2015/16:2068 av Jimmy Ståhl och Carina Herrstedt (båda SD) och

2016/17:1374 av Jimmy Ståhl och Carina Herrstedt (båda SD).

Ställningstagande

För att bibehålla och fortsätta utveckla ett konkurrenskraftigt Sverige krävs en fungerande infrastruktur så att företag kan frakta sina varor, så att människor enkelt kan resa till och från Sverige och så att det enkelt går att pendla till arbetet. En fungerande infrastruktur blir då Sveriges blodomlopp som binder samman landet. Därför anser vi att det är av yttersta vikt att satsningar görs, ny infrastruktur byggs och att vi vårdar den infrastruktur vi har. I arbetet för att nå en hållbar utveckling av vårt samhälle spelar infrastruktur en avgörande roll. Genom att satsa på klimat- och miljösmarta lösningar kan vi utveckla Sverige och behålla vår konkurrenskraft på ett hållbart sätt.

Alliansen tror inte på att ställa olika transportslag mot varandra. Vi behöver både flyg, järnväg, väg, sjöfart och inte minst i våra städer även cykel för att människor ska kunna arbetspendla och resa, för att företag ska kunna ta emot

och skicka sina varor och för att sammanlänka hela Sverige. Vi i Alliansen tror i stället på att nyttja varje transportslag så effektivt som möjligt och ligga i framkant vad gäller morgondagens lösningar för att våra transportslag ska vara så klimatsmarta som möjligt. Mot denna bakgrund anser vi att regeringen kontinuerligt bör fortsätta arbetet med att ta fram kunskapsunderlag och se över trafikslagets kostnadsansvar för att nå en rättvis och effektiv prissättning av transporter.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

9. Konkurrensneutralitet mellan trafikslagen, punkt 7 (SD)

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkänner detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2015/16:2068 av Jimmy Ståhl och Carina Herrstedt (båda SD) och

2016/17:1374 av Jimmy Ståhl och Carina Herrstedt (båda SD) samt bifaller delvis motion

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 2.

Ställningstagande

För att kunna uppnå en bra och snabb övergång till sjöfarten krävs att alla trafikslag konkurrerar på samma villkor. Vi vill framhålla att sjöfart inte är lika underhållskrävande som övriga transportslag men det behövs fortfarande anslag för att öka befintliga hamnars, slussars och kanalers kapacitet för att kunna förflytta godstrafiken till sjön. I sin maritima strategi skriver regeringen att det ur miljösynpunkt är angeläget att åtgärder vidtas som innebär att respektive trafikslag betalar sina externa samhällskostnader. Vi vill påminna om att sjöfarten gör detta, men inte övriga trafikslag. Sjöfarten står för 96 procent av de kostnader som verksamheten belastar samhället med; motsvarande kostnadstäckning för väg är 60 procent och enbart 24 procent för järnvägen. Enligt regeringens maritima strategi är det av stor vikt att stärka sjöfartens konkurrenskraft i syfte att bidra till ett mer utvecklat transportsystem och ytterst för att svensk industri ska kunna vidmakthålla och utveckla sin konkurrenskraft. Regeringens långsiktiga ambition är att trafikslagen ska konkurrera på lika villkor. För närvarande utreds ett nytt avgiftssystem av Sjöfartsverket, men detta system tar inte bort grundproblematiken med en myndighet som finansieras av anslag och en

myndighet som finansieras av de som brukar systemet. Sjöfartsverket bör få samma anslagsfinansiering som Trafikverket kombinerat med de brukaravgifter som i dag finns för Trafikverket. Mot denna bakgrund anser vi att regeringen bör tillsätta en utredning som behandlar konkurrensneutraliteten mellan transportslagen och tar fram de faktiska kostnaderna för samhället för respektive transportslag.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

10. Forskning och innovation, punkt 8 (M, L)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Boriana Åberg (M) och Nina Lundström (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 3,
2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 12 och
2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 28 och
avslår motion
2016/17:11 av Mathias Sundin m.fl. (L).

Ställningstagande

Teknikutvecklingen inom transportområdet går med rasande fart, och troligen kommer vårt sätt att förflytta oss se annorlunda ut om några decennier jämfört med i dag. I början av 2017 kommer 100 av Volvos självkörande bilar att börja köra på vägarna i Göteborg. Det pågår vidare försöksprojekt med elvägar på olika platser i Sverige där olika tekniker analyseras och jämförs. Hyperloop är ett koncept för ett transportmedel som närmast liknar en hybrid mellan ett flygplan och ett tåg. Tekniken går ut på att kapslar färdas i ett rör med mycket lågt lufttryck i höga hastigheter, och en prototyp håller på att tas fram i Kalifornien, USA. Maglevtågen är ett annat system som redan är i drift i Kina. Principen är att tågen drivs fram med en linjär motor – de svävar på magnetfältet och har ingen fysisk kontakt med underlaget. På så sätt undviks friktion och slitage på banan. Det kan gå väldigt fort, och snö och is är inget hinder. Detta är bara några exempel på teknisk utveckling som potentiellt kan revolutionera vårt sätt att förflytta oss och samtidigt bidra till ett mer hållbart transportsystem. Vi anser att det är av stor vikt att Sverige ligger i framkant när det gäller att anamma teknikutveckling och innovation. Regeringen bör

därför ge Trafikverket i uppdrag att utreda möjligheter och utmaningar med framtida transportlösningar.

Vi har i sammanhanget även noterat att regeringen den 27 november 2016 har överlämnat en forskningsproposition (prop. 2016/17:50) till riksdagen där regeringen beskriver samverkansprogram, bl.a. nästa generationens resor och transporter.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

11. Fyrstegsprincipen, punkt 9 (L)

av Nina Lundström (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkänner detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 20.

Ställningstagande

Jag vill understryka att all transportplanering bör ta avstamp i fyrstegsprincipen. Detta gäller då naturligtvis även satsningar på transportinfrastrukturen för planperioden 2018–2029. Jag påminner i sammanhanget om att fyrstegsprincipen är en miljömässig och ekonomisk hushållningsprincip som går ut på att man ska analysera vilka problem och behov man har. Man undersöker först om det går att lösa problemet eller behovet på ett sätt som minskar eller optimerar transportbehovet (1). Om det inte är möjligt går man vidare till de övriga stegen: att utnyttja det befintliga väg- och järnvägsnätet effektivare (2), att genomföra mindre förbättringsåtgärder (3), och, i sista hand att satsa på nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder (4). Slutresultatet kan ibland bli en kombination av flera steg.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

12. Samhällsekonomska analyser, punkt 10 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Nina Lundström (L) och Magnus Oscarsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

- 2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 2,
 2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 1,
 2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 12,
 2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 1,
 2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 16,
 2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 9,
 2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 4,
 2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 30 och
 2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 5,
 bifaller delvis motionerna
- 2015/16:700 av Anders Ahlgren och Daniel Bäckström (båda C) och
 2016/17:2993 av Peter Helander och Daniel Bäckström (båda C) samt
 avslår motionerna
- 2015/16:1906 av Saila Quicklund (M),
 2015/16:3022 av Ola Johansson (C) yrkandena 1 och 2,
 2016/17:188 av Saila Quicklund (M),
 2016/17:1201 av Teres Lindberg och Leif Nysmed (båda S),
 2016/17:1776 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkandena 2–4 och
 2016/17:3524 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD) yrkande 1.

Ställningstagande

Riksdagen har fattat beslut om att det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomsikt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Vi vill framhålla att för att investeringar i infrastruktur ska generera så stor samhällsnytta som möjligt är det av yttersta vikt att de samhällsekonomska kalkylmodeller som ligger bakom de prioriteringar som görs är korrekta och rättvisande. Vi menar att det kan finnas anledning för regeringen att arbeta för att de samhällsekonomska kalkylmodellerna utvecklas vad gäller infrastrukturinvesteringar. Vi har bl.a. tagit del av att Finanspolitiska rådets rapport från 2015 väcker frågan om alla investeringsbeslut har varit samhällsekonomsikt effektiva. Vi kan också konstatera att dagens tillämpning

av samhällsekonomiska kalkyler uppvisar brister när det gäller godstransporter. Exempelvis bör en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter övervägas.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

13. Samhällsekonomiska analyser, punkt 10 (SD)

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2016/17:1776 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkandena 2–4 och

2016/17:3524 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD) yrkande 1 och avslår motionerna

2015/16:700 av Anders Ahlgren och Daniel Bäckström (båda C),

2015/16:1906 av Saila Quicklund (M),

2015/16:3022 av Ola Johansson (C) yrkandena 1 och 2,

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 2,

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 1,

2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 12,

2016/17:188 av Saila Quicklund (M),

2016/17:1201 av Teres Lindberg och Leif Nysmed (båda S),

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 1,

2016/17:2993 av Peter Helander och Daniel Bäckström (båda C),

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 16,

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 9,

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 4,

2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 30 och

2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 5.

Ställningstagande

Sverigedemokraternas utgångspunkt är att den samhällsekonomiska nyttan ska stå i första rummet när det gäller infrastrukturinvesteringar. Sedan 2009 är det fastställda transportpolitiska målet ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Av Riksrevisionens granskning av OPS-lösningen för Arlandabanan framkommer dock att det i dagsläget är svårt att dra några slutsatser om Arlandabanans samhällsekonomiska lönsamhet. Vi kan

konstatera att denna princip förvisso inte var fastslagen på pránt när Arlandabanan projekterades, men för att kunna dra lärdom av projektet är det ändå nyttigt att utvärdera den samhällsekonomiska effekten av bygget.

Vi anser att det är tydligt att både den nuvarande och den tidigare regeringen åsidosatt det transportpolitiska målet för att i stället genomföra populistiskt motiverade projekt, varav det tydligaste exemplet är Sverigeförhandlingen med tillhörande höghastighetsjärnväg – ett projekt som från början varit dödsdömt samhällsekonomiskt. När det gäller Arlandabanan specifikt är det uppenbart, menar vi, att det ur ett samhällsekonomiskt perspektiv troligen hade gått att utforma en effektivare helhetslösning. Riksrevisionen pekar i sin rapport på två scenarier, som VTI undersökt, där lägre biljettpriser antas. Vi kan konstatera att rapporten visar att ett lägre biljettpris hade varit samhällsekonomiskt lönsamt, men i dagsläget är det inte möjligt då det för A-Train som enskild aktör skulle innebära en minskad vinst. För A-Trains vidkommande skulle det innebära att gå från en ockerprissättning till en normal prissättning. Vi vill i sammanhanget göra en internationell jämförelse och bl.a. peka på skillnaderna i pris mellan att åka mellan Stockholm och Arlanda med exempelvis maglevtåget mellan Shanghai och Shanghais flygplats eller mellan Bryssel och Bryssels flygplats.

Det är också tydligt när trafiktillväxten beaktas, att en annan, mer flexibel, avtalsform hade varit att föredra. Resandeutvecklingen för övriga tåg har varit starkare än för Arlanda Express, något som hade kunnat utnyttjas bättre om en grundlig analys gjorts innan avtalen utformades. I dagsläget genomförs bara 19 procent av transportererna från och till Arlanda med Arlanda Express.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

14. Ekonomiska planeringsramar för 2018–2029, punkt 11 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Boriana Åberg (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen

- a) godkänner vad reservanterna föreslår om att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2018–2029 ska uppgå till 628,5 miljarder kronor.
- b) =utskottet.
- c) =utskottet.
- d) godkänner vad reservanterna föreslår om att av den ekonomiska ramen ska 125 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga järnvägar

inklusive reinvesteringar samt av den ekonomiska ramen ska 170 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar.

e) =utskottet.

f) =utskottet.

g) ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2016/17:21 punkterna 2, 3, 5 och 6 samt motion

2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 1–4, 9–12, 15 och 16,

bifaller delvis proposition 2016/17:21 punkt 4 och avslår proposition 2016/17:21 punkt 1 och motionerna

2015/16:736 av Emil Källström (C),

2015/16:1600 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1,

2015/16:2351 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 1,

2015/16:3147 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 11,

2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 13,

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 42,

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 12,

2016/17:3347 av Caroline Szyber m.fl. (KD) yrkande 9,

2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 2,

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkandena 1–3,

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 10,

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 1–3, 10, 11, 14 och 19.1 samt

2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkandena 1–10, 13–15, 17, 19, 22, 24 och 27.

Ställningstagande

Sverige är EU:s till ytan tredje största land och det land som har längst avstånd mellan landsändarna. För att bibehålla och fortsätta utveckla ett konkurrenskraftigt Sverige krävs en fungerande infrastruktur. Det är viktigt för att företag ska kunna frakta sina varor, så att människor enkelt ska resa till och från och inom Sverige och så att det enkelt går att pendla till arbetet. En fungerande infrastruktur är hela Sveriges blodomlopp som binder samman landet. Därför är det avgörande att vi vårdar den infrastruktur vi har samtidigt som nya satsningar görs för att stärka transportsystemet. I arbetet för att nå en hållbar utveckling av vårt samhälle spelar infrastruktur en viktig roll. Genom att satsa på klimat- och miljösmarta lösningar kan vi utveckla Sverige och behålla vår konkurrenskraft på ett hållbart sätt. Tillsammans med övriga partier i Alliansen tror vi inte på att ställa olika transportslag mot varandra. Vi behöver både flyg, järnväg, väg, sjöfart och inte minst i våra städer även cykel

för att människor ska kunna arbetspendla och resa, för att företag ska kunna ta emot och skicka sina varor och för att sammanlänka hela Sverige. Alliansen tror i stället på att nyttja varje transportslag så effektivt som möjligt och ligga i framkant vad gäller morgondagens lösningar för att våra transportslag ska vara så klimatsmarta som möjligt.

Vi i Alliansen anser att regeringens transportpolitik urholkar svensk konkurrenskraft och slår mot jobb och tillväxt i hela landet. Utgångspunkten är att höja skatter och fördyra för transporter, vilket slår hårt mot människor och företag som många gånger saknar alternativ. Det kommer i förlängningen att försvaga svensk tillväxt och försämra förutsättningarna för ett land som redan har bland de längsta avstånden i Europa och långt till marknaderna i Europa.

Vi vill framhålla att det är tydligt att den nuvarande regeringen nedprioriterar det svenska vägnätet och att Miljöpartiet tillåtit få ett alltför stort inflytande. I infrastrukturpropositionen anslår regeringen för kommande planeringsperiod 164 miljarder kronor till vägunderhåll, vilket inte är en tillräcklig nivå. Detta trots att Trafikverket betonat att vi riskerar att bygga upp en underhållsskuld på vägsidan om vi inte hanterar underhållet på rätt sätt. I vårändringsbudgeten för 2016 valde regeringen att minska vägunderhållet med en halv miljard kronor för det innevarande året. Det är en kraftig nedskärning som får konsekvenser i samtliga regioner, vilket Trafikverket har bekräftat. Trafikverket har även bekräftat att regeringens nedskärning leder till att vägnätets underhåll blir än mer eftersatt. De delar som främst påverkas är det lågtrafikerade landsbygdsvägnätet som ligger längre ned i Trafikverkets prioritering. Samtidigt innebär det att slaget är som hårdast mot de delar av landet där mycket talar för att bilen kan vara det enda alternativet för att transportera sig.

En av de bärande delarna i Moderaternas plan för ett starkare Sverige handlar om hur vi skapar förutsättningar för tillväxt i hela Sverige. I dag går det bra för svensk ekonomi, men det går inte bra för alla i Sverige. Sverige står inför ett stort samhällsproblem med ett växande utanförskap. Detta sker samtidigt som Sveriges konkurrenskraft och förmåga att skapa nya jobb utmanas av en ökad internationell konkurrens samt den tilltagande digitaliseringen. Sverige är på väg åt fel håll. Vi vill framhålla att företagsamhet är grunden för vårt välstånd och det som driver samhället framåt. För att skapa jobb krävs att man kan bygga, bo, resa, transportera och har tryggad energiförsörjning, i hela landet. I detta är en väl fungerande transportinfrastruktur en central utgångspunkt. Sverige behöver en regering som ser vikten av samtliga trafikslag och hur de tillsammans och var för sig bidrar till jobb och tillväxt. Svensk konkurrenskraft är beroende av ett transportsystem som människor och företag kan lita på. Regeringen har presenterat en infrastrukturproposition som tyvärr är märkbart tom på konkret innehåll och färdriktning. Den saknar svar på ett stort antal frågor av avgörande karaktär när det gäller utvecklingen av vår transportinfrastruktur. Särskilt tydligt är det att regeringen saknar både tidsplan och finansiering för

utbyggnaden av den höghastighetsjärnväg man säger sig vilja bygga men även att regeringen aktivt väljer att prioritera ned underhållet av Sveriges vägnät.

Moderaterna satsar på att ta hand om och bygga ut den järnväg och det vägnät vi har. Vi måste först och främst vårda det system vi har men också bygga ut ny kapacitet där det i dag finns brister. Vår ekonomiska ram för planperioden uppgår till 628,5 miljarder kronor, vilket är 6 miljarder kronor mer än regeringens. Av dessa går 333,5 miljarder kronor till utveckling, 125 miljarder kronor till järnvägsunderhåll och 170 miljarder kronor till vägunderhåll.

Vi moderater förespråkar en särskilt stor satsning på vägunderhållet på totalt 170 miljarder kronor, 6 miljarder kronor mer än regeringen, under perioden 2018–2029. I infrastrukturpropositionen anger regeringen att vägkvaliteten sett till andelen väg som inte uppfyller Trafikverkets underhållsstandard har försämrats de senaste åren. Vi vill bryta denna utveckling och satsar därför en halv miljard kronor mer än regeringen årligen på drift och underhåll av vägnätet.

När det gäller järnvägsunderhåll vill vi lyfta fram att vi behöver ny kapacitet på järnvägen, men vi måste även säkerställa att den järnväg vi redan har fungerar. Både näringslivet och tågresenärer påverkas av bristande tillförlitlighet. Vi anser att ett konkurrenskraftigt Sverige behöver en järnväg man kan lita på. I sammanhanget vill vi också framföra att för att detta ska bli verklighet krävs en kombination av resurser och en god styrning. Vi moderater välkomnar därför att Trafikverket nu arbetar med att ta fram en nationell underhållsplan och ett anläggningsregister för järnvägsunderhållet. Förhoppningen är att detta kan leda till ett mer proaktivt arbete i syfte att därmed kunna minska antalet störningar som drabbar tågen på järnvägen. I motsats till regeringen är vi fortsatt för ett konkurrensutsatt järnvägsunderhåll som enligt tillgänglig forskning ger oss mer järnvägsunderhåll per investerad krona.

Vad beträffar vårt ställningstagande i frågan om utbyggnaden av höghastighetsbanor redovisar vi denna i reservation 23.

Vi har även noterat att det framgår av Trafikverkets inriktningsunderlag till infrastrukturpropositionen att redan beslutade projekt är föremål för omprövning utifrån nya miljö- och klimatkriterier. Omprövningen görs på uppdrag av regeringen och berör främst 17 vägprojekt i hela landet som redan finns med i den nationella planen för 2014–2025 som alliansregeringen fattade beslut om. Vi kan konstatera att det skiljer sig från tidigare planförfaranden att regeringen öppnar för omprövningar av redan beslutade vägprojekt. Under alliansregeringen fick Trafikverket direktiv om att fortsätta arbeta med de objekt som var fastställda i planen. Vi har ännu inte tagit del av något tydligt besked från regeringen om de 17 vägprojektens framtid. Till skillnad från regeringen har vi i Moderaterna inte några planer på att lyfta ut redan beslutade projekt ur den nationella planen. Vår ambition är i stället att alla dessa vägprojekt, som regeringen valt att ompröva, ska färdigställas enligt plan.

Vi vill vidare peka på att en fungerande kollektivtrafik lägger grunden för att transportsystemet i hela Sverige ska fungera på ett tillfredsställande sätt. Vi vill därför understryka att vi anser att kollektivtrafiken ska fortsätta att byggas ut på ett ansvarsfullt sätt i hela landet. Vi vill bl.a. peka på vikten av trygghet och punktlighet samt att kollektivtrafiken är tillgänglig för alla. Sverige måste också bli bättre på att säkerställa att cykeln som trafikslag inkluderas vid planering och utbyggnad av infrastruktur. I dag är en stor del av infrastrukturen anpassad för bilar och inte cyklar.

Vi moderater anser slutligen att bättre villkor för svensk sjöfart spelar en viktig roll för att nå mer hållbara transporter. Sveriges geografiska läge gör att vi har en stor styrka vad gäller sjöfart, men vi vill peka på att vi måste ha hamnar som är anpassade därefter. Ett arbete som måste prioriteras i sammanhanget är skapandet av goda landanslutningar. Det måste finnas bra möjligheter att frakta gods vidare med tåg eller lastbil.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

15. Ekonomiska planeringsramar för 2018–2029, punkt 11 (SD)

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen

- a) =utskottet.
- b) =utskottet.
- c) =utskottet.
- d) =utskottet.
- e) =utskottet.
- f) =utskottet.

g) ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2016/17:21 punkterna 1–6 och motionerna

2015/16:2351 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 1 och

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 10 och

avslår motionerna

2015/16:736 av Emil Källström (C),

2015/16:1600 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1,

2015/16:3147 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 11,

2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 13,

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 42,

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 12,
2016/17:3347 av Caroline Szyber m.fl. (KD) yrkande 9,
2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 2,
2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkandena 1–3,
2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 1–3, 10, 11, 14 och 19.1,
2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkandena 1–10, 13–15, 17, 19,
22, 24 och 27 samt
2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 1–4, 9–12, 15 och
16.

Ställningstagande

Sverigedemokraterna är ett socialkonservativt parti med nationalistisk grundsyn som betraktar värdekonservatism och upprätthållandet av en solidarisk välfärdsmodell som de viktigaste verktygen i byggandet av det goda samhället. Sverigedemokraterna eftersträvar ett försiktigt framåtskridande som baseras på varsamhet, eftertanke och långsiktigt ansvarstagande. Vi eftersträvar ett demokratiskt, jämställt och miljövänligt samhälle där alla medborgare skyddas av, och är lika inför, lagen. Genom att kombinera frihet och trygghet, individualism och gemenskap hoppas vi kunna skapa ett folkhem som i så hög grad som möjligt är präglad av trygghet, välstånd, demokrati och en stark inre solidaritet. Sverigedemokraterna står fritt från såväl socialismens som liberalismens ekonomiska teorier och kan därför inta ett pragmatiskt och verklighetsanpassat förhållningssätt i ekonomiska frågor. Förutsatt att det kan gagna Sverige och dess medborgare är vi öppna för samtal, diskussioner och samarbeten med alla andra partier.

I vår följdmotion 2016/17:3509 till infrastrukturpropositionen stakar vi ut våra viktigaste visioner för perioden 2018–2029. Sverige är ett land med stora behov av investeringar i underhåll och av att bygga bort flaskhalsar i det befintliga systemet. Det är därför angeläget att utrymme finns för viktiga investeringar inom såväl väg- och järnvägsnätet som flyg och sjöfart, både regionalt och nationellt. Vi vill understryka vikten av att utjämna kostnader för transporter i ett land som Sverige med stora avstånd. En väl utbyggd och fungerande infrastruktur för kommunikation utgör då grunden för att skapa förutsättningar för tillväxt i hela landet. Sverigedemokraterna ser härvid ett ökat behov av såväl vidmakthållande som utveckling av statens transportinfrastruktur.

Vi sverigedemokrater vill också bl.a. inrätta en speciell marknadspott. På det sättet skulle ledtider kunna minskas, och det öppnas för en möjlighet att snabbt kunna åtgärda brådskande satsningar och underhåll. Vi anser att den bör fastställas som en procentuell andel av budgetanslaget för utgiftsområde 22. Vi vill också framhålla att förslaget ligger i linje med vad Näringslivets Transportråd lyft fram.

Vi vill också peka på att vi ser fram emot regeringens kommande cykelstrategi där cykeln ska bli ett eget transportsätt. Vi anser att cykeln främjar folkhälsan och används mer flitigt i dag än för bara några år sedan.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

16. Ekonomiska planeringsramar för 2018–2029, punkt 11 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen

- a) =utskottet.
- b) =utskottet.
- c) =utskottet.
- d) =utskottet.
- e) =utskottet.
- f) =utskottet.

g) ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2016/17:21 punkterna 1–6 och motionerna

2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 13,

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 42,

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 12 och

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkandena 1–3,

bifaller delvis motion

2015/16:736 av Emil Källström (C) och

avslår motionerna

2015/16:1600 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1,

2015/16:2351 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 1,

2015/16:3147 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 11,

2016/17:3347 av Caroline Szyber m.fl. (KD) yrkande 9,

2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 2,

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 10,

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 1–3, 10, 11, 14 och 19.1,

2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkandena 1–10, 13–15, 17, 19, 22, 24 och 27 samt

2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 1–4, 9–12, 15 och

16.

Ställningstagande

Sverige är EU:s till ytan tredje största land och det land som har längst avstånd mellan landsändarna. För att bibehålla och fortsätta utveckla ett konkurrenskraftigt Sverige krävs en fungerande infrastruktur. Det är viktigt för att företag ska kunna frakta sina varor, så att människor enkelt ska resa till och från och inom Sverige och så att det enkelt går att pendla till arbetet. En fungerande infrastruktur är hela Sveriges blodomlopp som binder samman landet. Därför är det avgörande att vi vårdar den infrastruktur vi har samtidigt som nya satsningar görs för att stärka transportsystemet. I arbetet för att nå en hållbar utveckling av vårt samhälle spelar infrastruktur en viktig roll. Genom att satsa på klimat- och miljösäkra lösningar kan vi utveckla Sverige och behålla vår konkurrenskraft på ett hållbart sätt. Tillsammans med övriga partier i Alliansen tror vi inte på att ställa olika transportslag mot varandra. Vi behöver både flyg, järnväg, väg, sjöfart och inte minst i våra städer även cykel för att människor ska kunna arbetspendla och resa, för att företag ska kunna ta emot och skicka sina varor och för att sammanlänka hela Sverige. Alliansen tror i stället på att nyttja varje transportslag så effektivt som möjligt och ligga i framkant vad gäller morgondagens lösningar för att våra transportslag ska vara så klimatsäkra som möjligt.

Vi i alliansen anser att regeringens transportpolitik urholkar svensk konkurrenskraft och slår mot jobb och tillväxt i hela landet. Utgångspunkten är att höja skatter och fördyra för transporter, vilket slår hårt mot människor och företag som många gånger saknar alternativ. Det kommer i förlängningen att försvaga svensk tillväxt och försämra förutsättningarna för ett land som redan har bland Europas längsta avstånd och långt till marknaderna i Europa.

Vi vill framhålla att det är tydligt att den nuvarande regeringen nedprioriterar det svenska vägnätet och att Miljöpartiet tillåtit få ett alltför stort inflytande. I infrastrukturpropositionen anslår regeringen 164 miljarder kronor till vägunderhåll, vilket inte är en tillräcklig nivå. Detta trots att Trafikverket betonat att vi riskerar att bygga upp en underhållsskuld på vägsidan om vi inte hanterar underhållet på rätt sätt. I vårändringsbudgeten för 2016 valde regeringen att minska vägunderhållet med en halv miljard kronor för det innevarande året. Det är en kraftig nedskärning som får konsekvenser i samtliga regioner, vilket Trafikverket har bekräftat. Trafikverket har även bekräftat att regeringens nedskärning leder till att vägnätets underhåll blir än mer eftersatt. De delar som främst påverkas är det lågtrafikerade landsbygdsvägnätet som ligger längre ner i Trafikverkets prioritering. Samtidigt innebär det att slaget är som hårdast mot de delar av landet där mycket talar för att bilen kan vara det enda alternativet för att transportera sig.

Jag kan konstatera att städer, landsbygd, näringsliv och i princip varenda invånare är beroende av att person- och godstransporter fungerar väl. Tyvärr är underhållet av vägar och järnvägar eftersatt på många ställen, vilket har stor påverkan på transportsystemets robusthet och tillförlitlighet. Jag vill i sammanhanget påminna om att Centerpartiet tillsammans med

alliansregeringen fördubblade satsningarna på järnvägens drift och underhåll jämfört med tidigare regeringar.

Jag kan tyvärr konstatera att regeringen fortsätter att bygga in brister i hela transportsystemet med en avsevärd risk för försämrad funktionalitet i väg- och järnvägsnätet utanför storstadsområdena och de större mest prioriterade stråken. Med regeringens politik riskerar vi att se en undermålig järnväg om tolv år och en situation där 80 procent av vägnätet är sämre än i dag. Vi bedömer att det är möjligt att frigöra 15–19 miljarder kronor genom att säga nej till stadsmiljöavtalen och genom att pausa införandet av ERTMS och i stället kunna öka satsningarna på drift och underhåll. Det frigjorda finansiella utrymmet inom ramen bör användas till en högre underhållsnivå för vägarna tidigt i planperioden samt för att ytterligare satsa på eftersatt underhåll av det lågtrafikerade järnvägsnätet. Jag vill understryka att de tidiga satsningarna bör vara på väg då regeringens föreslagna ökning på 7 procent under en tolvårsperiod är en oacceptabelt låg inriktning. Jag vill peka på att även Näringslivets Transportråd har framfört att mot bakgrund av den föreliggande infrastrukturskuld som finns på det svenska järnvägsnätet borde underhåll av befintliga järnvägar i rådande läge vara högre prioriterat än ett tidigt införande av ERTMS.

Jag vill vidare understryka att de enskilda vägarna är en mycket omfattande del av den svenska transportinfrastrukturen och som säkerställer tillgänglighet för boende och industri. Centerpartiet välkomnar regeringens skrivningar om vikten av fortsatta satsningar på bärighet och tjälsäkring men vill dock understryka vikten av att prioritetsgraden för de enskilda vägarna höjs och att förutsättningar ges för att upprätthålla och utveckla dessa vägar.

Vi i Centerpartiet anser också att cykling ska ha en given plats som ett eget transportslag i infrastrukturplaneringen. Jag vill framhålla att med bra cykelleder, bättre vinterunderhåll på cykelvägarna och bättre bytespunkter mellan cykel och kollektiva färdmedel skulle cyklingen kunna öka betydligt.

Jag vill slutligen även peka på att det i Sverige finns goda möjligheter för ökade godstransporter via kust- och inlandssjöfarten. Jag välkomnar regeringens vision om överflyttning av gods till bl.a. sjöfart, men jag anser att det saknas en trovärdig beskrivning av hur det ska gå till.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

17. Ekonomiska planeringsramar för 2018–2029, punkt 11 (L)

av Nina Lundström (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen

a) godkänner vad reservanternas föreslår om att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2018–2029 ska uppgå till 623,5 miljarder kronor.

b) godkänner vad reservanternas föreslår om att av den ekonomiska ramen ska 315,5 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet och projekt aktuella för offentlig och privat samverkan (OPS).

c) godkänner vad reservanternas föreslår om att den del av den ekonomiska ramen som enligt punkt b ska användas till utveckling av transportsystemet får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, cykelstråk, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., delfinansiering till åtgärder i allmänna farleder och hamnar och slussar, räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån.

d) godkänner vad reservanternas föreslår om att av den ekonomiska ramen ska 144 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar samt att 164 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till vidmakthållande av vägar, till statlig medfinansiering, till enskilda vägar samt åtgärder i det statliga ledsystemet.

e) godkänner vad reservanternas föreslår om att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter, ska uppgå till 80 miljarder kronor för perioden 2010–2029.

f) =utskottet.

g) ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2016/17:21 punkt 6 och motionerna 2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 2 och 2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkandena 1–10, 13–15, 17, 19, 22, 24 och 27 samt

avslår proposition 2016/17:21 punkterna 1–5 och motionerna

2015/16:736 av Emil Källström (C),

2015/16:1600 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1,

2015/16:2351 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 1,

2015/16:3147 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 11,

2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 13,

2016/17:821 av Annie Löf m.fl. (C) yrkande 42,

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 12,

2016/17:3347 av Caroline Szyber m.fl. (KD) yrkande 9,

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkandena 1–3,

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 10,

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 1–3, 10, 11, 14 och 19.1

samt

2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 1–4, 9–12, 15 och 16.

Ställningstagande

Människors frihet och välstånd gynnas av goda kommunikationer. Rörligheten för människor, idéer, kapital, varor och tjänster ska därför underlättas såväl i städer som på landsbygden. En väl fungerande infrastruktur behövs för jobben, tillväxten och välfärden. Våra transportsystem ska därför vara tillförlitliga, tillgängliga och bekväma samt givetvis vara uppkopplade mot digitala strukturer. Vi lever i en tid där globalisering, digitalisering och urbanisering påverkar samhällsutvecklingen. Inom transportsektorn ser vi att det sker ett tekniskskifte på alla nivåer, vilket skapar nya förutsättningar för transport av både människor och gods. Vi ser att det behövs nya innovativa lösningar för att skapa förutsättningar för klimatsmarta transporter. I det avseendet kan god samhällsplanering underlätta för resenärer att välja kollektivtrafik, gång och cykling i stället för bil. Liberalernas mål är att skapa en miljövänlig, hållbar och tillgänglig transportlösning.

Vår ekonomiska ram för planperioden uppgår till 623,5 miljarder kronor, vilket är 1 miljard kronor mer än regeringens. Av dessa satsas 315,5 miljarder kronor på angelägna åtgärder för att utveckla transportsystemet, 144 miljarder kronor på järnvägsunderhåll och 164 miljarder kronor på vägunderhåll.

Vi kan konstatera att det finns flera utmaningar när det gäller Sveriges järnvägar. Det finns bl.a. ett stort underhållsbehov och det behövs investeringar i kompletterande stråk och nya spår för att lösa upp flaskhalsar och öka effektiviteten. Vi menar också att det måste vara högt prioriterat att underhålla och reinvestera i redan befintlig infrastruktur och att nya investeringar i kompletterande spårlösningar måste ske utifrån att dessa inte försämrar möjligheten att underhålla det spårnät som redan finns. Vi anser att det finns behov av en nationell underhållsplan för att komma till rätta med de stora bristerna i järnvägsunderhållet. Vi vill också peka på att störningar på spåren kan undvikas genom att satsa på exempelvis trädsäkring. Regeringen har signalerat att regionala järnvägar helt ska finansieras av regionerna, vilket vi menar kan få stora konsekvenser då dessa banor ofta tjänar som alternativ till länsjärnvägarna. Vi vill vidare framhålla att utbyggnaden av signalsystemet ERTMS innebär stora investeringskostnader. Vi föreslår därför att ERTMS satsningen skjuts framåt i tiden vilket skapar finansiellt utrymme för angelägna underhållsåtgärder. Vi vill också lyfta fram att en stor del av vägnätet på landsbygden utförs av enskilda vägar och att den statliga medfinansieringen är nödvändig. Vi vill i sammanhanget också framhålla att det krävs ett kontinuerligt arbete för att upprätthålla bärighet och tjälsäkra vägarna. Vi vill också framhålla att delar av lederna, broarna och skyltningen förfaller samt att felaktiga prioriteringar har lett till sämre underhåll av skoterleder. Vi liberaler anser att det statliga ledsystemet och skoterlederna bör underhållas och rustas upp.

För att minska transportsektorns utsläpp behövs även ett mer effektivt och klimatsmart transportarbete. En del i detta är, menar vi, att göra gång-, cykel- och kollektivtrafik normgivande i planeringen i större tätorter. Vidare anser vi

att resor med buss och tåg bör underlättas vid planering av infrastrukturlösningar mellan tätorter.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

18. Ekonomiska planeringsramar för 2018–2029, punkt 11 (KD)

av Magnus Oscarsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen

a) =utskottet.

b) godkänner vad reservanterna föreslår om att av den ekonomiska ramen ska 314,5 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet.

c) godkänner vad reservanterna föreslår om att den del av den ekonomiska ramen som enligt punkt b ska användas till utveckling av transportsystemet får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., bidrag till åtgärder i allmänna farleder och slussar samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån.

d) godkänner vad reservanterna föreslår om att av den ekonomiska ramen ska 135 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar samt att av den ekonomiska ramen ska 173 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvestering av vägar samt till medfinansiering till statliga vägar.

e) =utskottet.

f) =utskottet.

g) ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2016/17:21 punkterna 1, 5 och 6 samt motionerna

2015/16:3147 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 11,

2016/17:3347 av Caroline Szyber m.fl. (KD) yrkande 9 och

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 1–3, 10, 11, 14 och 19.1, bifaller delvis proposition 2016/17:21 punkt 3 och avslår proposition 2016/17:21 punkterna 2 och 4 samt motionerna

2015/16:736 av Emil Källström (C),

2015/16:1600 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1,

2015/16:2351 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 1,

2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 13,
2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 42,
2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 12,
2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 2,
2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkandena 1–3,
2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 10,
2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkandena 1–10, 13–15, 17, 19,
22, 24 och 27 samt
2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 1–4, 9–12, 15 och
16.

Ställningstagande

Sverige är EU:s till ytan tredje största land och det land som har längst avstånd mellan landsändarna. För att bibehålla och fortsätta utveckla ett konkurrenskraftigt Sverige krävs en fungerande infrastruktur. Det är viktigt för att företag ska kunna frakta sina varor, så att människor enkelt ska resa till och från och inom Sverige och så att det enkelt går att pendla till arbetet. En fungerande infrastruktur är hela Sveriges blodomlopp som binder samman landet. Därför är det avgörande att vi vårdar den infrastruktur vi har samtidigt som nya satsningar görs för att stärka transportsystemet. I arbetet för att nå en hållbar utveckling av vårt samhälle spelar infrastruktur en viktig roll. Genom att satsa på klimat- och miljösmarta lösningar kan vi utveckla Sverige och behålla vår konkurrenskraft på ett hållbart sätt. Tillsammans med övriga partier i Alliansen tror vi inte på att ställa olika transportslag mot varandra. Vi behöver både flyg, järnväg, väg, sjöfart och inte minst i våra städer även cykel för att människor ska kunna arbetspendla och resa, för att företag ska kunna ta emot och skicka sina varor och för att sammanlänka hela Sverige. Alliansen tror i stället på att nyttja varje transportslag så effektivt som möjligt och ligga i framkant vad gäller morgondagens lösningar för att våra transportslag ska vara så klimatsmarta som möjligt.

Vi i Alliansen anser att regeringens transportpolitik urholkar svensk konkurrenskraft och slår mot jobb och tillväxt i hela landet. Utgångspunkten är att höja skatter och fördyra för transporter, vilket slår hårt mot människor och företag som många gånger saknar alternativ. Det kommer i förlängningen att försvaga svensk tillväxt och försämra förutsättningarna för ett land som redan har bland de längsta avstånden i Europa och långt till marknaderna i Europa.

Vi vill framhålla att det är tydligt att den nuvarande regeringen nedprioriterar det svenska vägnätet och att Miljöpartiet tillåtit få ett alltför stort inflytande. I infrastrukturpropositionen anslår regeringen 164 miljarder kronor till vägunderhåll, vilket inte är en tillräcklig nivå. Detta trots att Trafikverket betonat att vi riskerar att bygga upp en underhållsskuld på vägsidan om vi inte hanterar underhållet på rätt sätt. I vårändringsbudgeten för 2016 valde regeringen att minska vägunderhållet med en halv miljard kronor

för det innevarande året. Det är en kraftig nedskärning som får konsekvenser i samtliga regioner, vilket Trafikverket har bekräftat. Trafikverket har även bekräftat att regeringens nedskärning leder till att vägnätets underhåll blir än mer eftersatt. De delar som främst påverkas är det lågtrafikerade landsbygdsvägnätet som ligger längre ner i Trafikverkets prioritering. Samtidigt innebär det att slaget är som hårdast mot de delar av landet där mycket talar för att bilen kan vara det enda alternativet för att transportera sig.

Jag kan konstatera att underhållet på den svenska järnvägen länge har varit eftersatt. Decennier av underinvesteringar har lett fram till den allvarliga situation vi i dag befinner oss i. Kapacitetsproblem finns på alla platser i landet och för både gods och persontrafik. För Kristdemokraterna är det prioriterat att dessa problem åtgärdas. Vi kristdemokrater vill därför öka satsningen på drift och underhåll av järnvägar med ytterligare 10 miljarder kronor jämfört med regeringens förslag. Vi anser att detta tillsammans med en nationell underhållsplan är nödvändigt för att hantera den allvarliga situation som den svenska järnvägen befinner sig i. Likaså behövs en nationell utbyggnadsplan av de befintliga stråken med störst kapacitetsproblem.

Jag vill också framhålla att de svenska vägarna länge har levt med ett underdimensionerat underhåll. Vi kristdemokrater vill därför öka satsningen på vägunderhållet med 9 miljarder kronor jämfört med regeringens satsning. Underhållet kräver en sammanhållen och långsiktig strategi som gäller decennier framöver.

Vi bedömer vidare att det är möjligt att frigöra mellan 15 och 19 miljarder kronor genom att pausa införandet av ERTMS. Medlen som sparas in på detta vis bör i stället fördelas jämnt för vidmakthållande av väg och järnväg.

Jag vill understryka att svensk sjöfart är en mycket viktig näring för Sveriges utveckling och konkurrenskraft och därför har stor betydelse för det svenska transportsystemet. Men jag vill påtala att ska mer gods transporteras med sjöfart krävs att de inre vattenvägarna rustas upp liksom infrastrukturen runt omkring.

Vi kristdemokrater anser slutligen att det är positivt att fler ser cykeln som ett användbart transportmedel, men det är uppenbart att trafikmiljön inte i tillräcklig utsträckning är anpassad för cykling.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

19. Järnvägens signalsystem – ERTMS, punkt 12 (SD, C, L, KD)

av Tony Wiklander (SD), Anders Åkesson (C), Per Klarberg (SD), Nina Lundström (L) och Magnus Oscarsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 16,
2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 6 och
2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 11 och
avslår motion
2016/17:1770 av Per Klarberg m.fl. (SD).

Ställningstagande

Tanken med ett gemensamt europeiskt signalsystem är att underlätta för gränsöverskridande järnvägstrafik. Vi vill understryka att vi är positiva till detta, och syftet med ERTMS är därför lovvärt. Vi oroas dock starkt av den skarpa kritik som finns från branschen om bl.a. kostnadsökningar, förseningar och driftproblem. Vi har tagit del av Branschföreningen Tågoperatörernas påpekande om eskalerande kostnader och teknikuppdateringar som lett till omfattande problem och förseningar för trafiken. Vi vill också peka på att ERTMS ännu inte är färdigutvecklat eller standardiserat på EU-nivå och har noterat att bl.a. i Danmark har installation av ERTMS:s markutrustning både försenats och fördröjats. Vidare vill vi, liksom Näringslivets Transportråd, understryka vikten av att ERTMS införs på ett sätt som är harmoniserat med övriga Europa och som minimerar störningar. Vi anser därför att det för närvarande finns starka skäl för att pausa införandet i Sverige tills det kan ske på ett sätt som är väl förberett och genomarbetat. Vi anser bl.a. att kostnadsbilden och den tekniska funktionaliteten måste analyseras vidare. Ett nära samarbete med branschen är avgörande i ett sådant analysarbete.

Vi vill i sammanhanget också peka på att Utredningen om järnvägens organisation framfört att planerna på att införa ERTMS är en strategisk fråga som berör i princip alla sektorns aktörer. Utredningen konstaterar att genom att frågan inte fått den strategiska behandling den förtjänat, har flera aktörer i sektorn, både offentliga och privata, orsakats stora kostnader som möjligen hade kunnat undvikas. Utredningen pekar vidare på att när det gäller förutsättningar för trafikorganisatörer eller järnvägsföretag att utvecklas, behöver det undersökas hur införandet av ERTMS bör hanteras för att undvika nya inträdeshinder på marknaden.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

20. Särskilt om införandet av ERTMS, punkt 13 (SD)

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motion

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 4.

Ställningstagande

ERTMS ska vara en europeisk standard för signalhantering på järnväg. Vi sverigedemokrater anser att en satsning på ERTMS i Sverige inte bara är ekonomiskt oförsvarbar, utan dessutom helt onödig; Sverige har redan ett adekvat signalsystem och de enda sträckor som är betjänta av ERTMS är höghastighetsjärnväg med tåg som färdas över 250 km/tim – något som Sverige inte har. Sverige har alltid legat i framkant när det gäller järnvägssäkerhet. Det nuvarande ATC-systemet har varit i drift i många år och är ett mycket säkert och tillförlitligt system samt är godkänt för hastigheter upp till 250 km/tim. Vi kan instämma i att ERTMS skulle kunna fylla en funktion när det gäller internationell tågtrafik, men endast en väldigt liten del av tågtrafiken i Sverige är gränsöverskridande. Vi kan också konstatera att inget talar för att ett land i Europas nordliga utposter i framtiden, mer än marginellt, skulle få utökad internationell tågtrafik. Dessutom är redan de fordon som i dag passerar landsgränserna utrustade med dubbla system, vilket gör gränsöverskridande trafik möjlig. Därför ser vi sverigedemokrater inte heller här någon vinning i det kostsamma ERTMS-systemet. Sammantaget konstaterar vi att ERTMS inte bara är en olönsam investering, utan dessutom helt onödig.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

21. Särskilt om införandet av ERTMS, punkt 13 (L)

av Nina Lundström (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen delvis motion

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 4.

Ställningstagande

ERTMS-projektet syftar till att skapa ett EU-gemensamt signalsystem som ska göra det enklare att köra tågtrafik mellan länder i de utpekade korridorerna. Gränsöverskridande järnvägstrafik ska underlättas och signalsystemet är en av flera olika faktorer som är av betydelse för att utveckla transporterna över gränserna.

Målet med signalsystemet är att samma system ska finnas i de utpekade korridorerna i EU. För Sveriges del är det därför angeläget att signalsystemets framtida utbyggnad samordnas med våra närliggande länder såsom Danmark och Tyskland. Jag vill dock framhålla att det finns tveksamheter i flera länder kring takten i implementeringen på grund av tekniska, ekonomiska och övriga driftsfrågor som måste lösas inför ett fortsatt införande av ERTMS. Vi i Liberalerna anser att det för närvarande finns starka skäl för att pausa införandet i Sverige, vilket vi redovisar närmare i reservation 19. Det är även centralt att i den fortsatta processen kring ERTMS beakta de berörda tågoperatörernas synpunkter liksom järnvägens totala funktionssätt.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

22. Regionala flygplatser, punkt 14 (S, MP, V)

av Karin Svensson Smith (MP), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Jasenko Omanovic (S), Emma Wallrup (V), Teres Lindberg (S) och Rikard Larsson (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:1621 av Mattias Ottosson m.fl. (S),

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 37,

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 4,

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 19,

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 8,

2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 34 och

2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 13.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att de regionala icke-statliga flygplatserna spelar en betydelsefull roll i det svenska transportsystemet och att ett väl sammanhållet flygplatssystem är en nödvändighet för såväl tillväxt som utveckling med hänsyn till att Sverige är ett glesbefolkat land med stora avstånd. Vi vill samtidigt framhålla att transportpolitiken ska präglas av ett

starkt trafikslagsövergripande perspektiv och ett stort regionalt och lokalt inflytande över infrastrukturinvesteringar. Vi vill även påminna om att den planeringsprocess som riksdagen har lagt fast innebär att riksdagens roll i första hand bör vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser. Detta innebär i sin tur att beslut om olika åtgärder som ska genomföras i infrastrukturen i första hand bör fattas inom ramen för åtgärdsplaneringen, dvs. regeringens, Trafikverkets, regionernas och länens långsiktiga planering med utgångspunkt i riksdagens beslut.

I infrastrukturpropositionen gör regeringen bedömningen att de statliga bidragen till icke-statliga flygplatser är betydelsefulla för finansieringen av driften av dessa flygplatser. I propositionen framhåller regeringen vidare att de icke-statliga flygplatserna har en viktig roll att fylla för att uppnå en god tillgänglighet i hela landet vid sidan av det statliga basutbudet av flygplatser. Regeringen framhåller dessutom att stödet bör ses ur ett trafikslagsövergripande perspektiv, vilket innebär att stöd ska kunna ges för en flygplats om det saknas tillfredsställande kollektiva transportalternativ. Stödet ska ses som ett komplement till flygplatsernas egen finansiering genom rörelseintäkter. I propositionen pekar regeringen vidare på att Regeringskansliet arbetar med att ta fram en svensk flygstrategi där bl.a. förutsättningarna för och betydelsen av de icke-statliga flygplatserna behandlas.

Vi kan konstatera att de regionala flygplatserna både har haft och har en fortsatt mycket stor betydelse för att kunna bo och leva samt utveckla sysselsättningen och näringslivet i olika delar av Sverige. När det gäller den ekonomiska situationen vid de svenska flygplatserna kan vi dock konstatera att den för många regionala flygplatser är bekymmersam. I en rapport från Trafikanalys (rapport 2016:4) uppmärksammas att de allra flesta icke-statliga flygplatser med linjetrafik redovisar ett ekonomiskt underskott, vilket gör dem beroende av olika former av offentligt stöd. Enligt Trafikanalys finns det olika anledningar till detta, bl.a. att Sverige jämfört med många andra länder har en låg befolkningstäthet och att vissa delar av landet är mycket glest befolkade. Många regionala flygplatser behöver därför statliga och kommunala åtgärder för att överleva.

Vi vill mot denna bakgrund framhålla det angelägna i att statliga myndigheter, kommuner och landsting även fortsättningsvis vidtar de åtgärder som behövs för att främja att verksamheten kan fortgå vid de regionala flygplatserna i olika delar av landet och att resenärerna därmed kan erbjudas väl fungerande möjligheter att resa och förflytta sig.

På Regeringskansliet pågår ett arbete med att ta fram en svensk flygstrategi där bl.a. förutsättningarna för och betydelsen av de icke-statliga flygplatserna behandlas. Vi anser att det inte finns någon anledning att föregripa arbetet och avstyrker därför motionerna i fråga.

23. Sverigeförhandlingen, punkt 15 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Boriana Åberg (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 14,
bifaller delvis motionerna

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 10,

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 15,

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 18,

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 5,

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 5 och

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 15 och

avslår motionerna

2016/17:312 av Josef Fransson m.fl. (SD) och

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 4.

Ställningstagande

Vi moderater vill framhålla att Sverigeförhandlingen är en investering i jobb, bostäder, kollektivtrafik, järnvägar och vägar. Syftet med Sverigeförhandlingen är att skapa ett modernt och mobilt land samtidigt som det stärker förutsättningarna för jobb och tillväxt i hela landet. Sverigeförhandlingen inkluderar utredningar av flera olika projekt såsom nya stambanor för höghastighetståg, ytterligare en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark, en östlig förbindelse i Stockholm, ett uppdrag om att öka kollektivtrafiken, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i Sveriges tre storstadsregioner Stockholm, Göteborg och Skåne och i samband med det ingå överenskommelser med berörda aktörer om ett antal möjliga cykelåtgärder samt att pröva förutsättningarna för att bygga ut järnvägen i norra Sverige. Vi vill påminna om att förhandlingen med andra ord omfattar flera delar och att en förhandlingsperson har tillsatts för att skapa samordningsvinster mellan bostäder och infrastruktur och för att säkerställa en ansvarsfull finansiering. Sverigeförhandlingen ska senast den 1 december 2017 presentera sin slutrapport för regeringen.

I ljuset av den kraftiga kostnadsökningen och att projektet beräknas vara samhällsekonomiskt mycket olönsamt säger Moderaterna nej till att bygga en ny höghastighetsjärnväg. Vi vill dock betona att Sverigeförhandlingens övriga

uppdrag ska fortsätta, och vi ser fram emot att ta del av förhandlingens slutbetänkande i december 2017. När det gäller regeringens vision om en höghastighetsjärnväg vill vi särskilt framhålla att regeringen saknar både tidsplan och finansiering för utbyggnaden av den höghastighetsjärnväg man säger sig vilja bygga och även att regeringen aktivt väljer att prioritera ned underhållet av Sveriges vägnät. Moderaterna ville 2014 utreda möjligheten att knyta samman Sveriges tre största städer med höghastighetsjärnväg. Med de fakta som i dag föreligger och med bättre kunskap om skicket på befintlig järnväg menar vi att det är nödvändigt att prioritera annat. Vi säger nej till en svensk höghastighetsjärnväg bl.a. eftersom investeringskostnaden har skenat och nu beräknas till 230 miljarder kronor. Därutöver tillkommer stora kostnader för att ansluta järnvägen i södra Sverige till de nya höghastighetsbanorna och för förstärkningar av spårkapacitet i anslutning till Stockholm, Göteborg och Malmö – där det redan i dag är mycket trångt. Den beräknade investeringskostnaden inkluderar inte heller kostnaden för nya stationer. För två tredjedelar av sträckan är beräkningarna dessutom osäkra och allt tyder på att den slutliga kostnaden blir mycket hög. Projektet riskerar att bli en gökunge som tränger ut alla andra viktiga investeringar och underhållsåtgärder i ett läge där behoven är stora och omfattande i hela vårt land. Trafikverkets beräkningar visar vidare att projektet leder till en samhällsförlust på 250 miljarder kronor. Det beror till stor del på att kostnaderna är för höga i relation till Sveriges befolkning och att restidsvinsterna jämfört med dagens tåg- och flygförbindelser inte blir tillräckligt stora. Finanspolitiska rådet, Konjunkturinstitutet, SNS och flera forskare riktar kritik mot att projektet kostar mycket mer än det smakar och flera av dessa experter avråder starkt från att gå vidare med det.

Höghastighetsjärnvägen skulle kunna stå klar om tidigast 20 år, men Sverige står inför stora samhällsutmaningar som är kopplade till alltifrån jobb och integration till klimat, bostäder och infrastruktur och som måste lösas nu och inte om 20 år. Framför allt löser höghastighetsbanor inte de problem som resenärerna på järnvägen drabbas av i dag. Konjunkturinstitutet pekar på att höghastighetsbanor inte heller är ett kostnadseffektivt sätt att minska koldioxidutsläpp från transportsektorn och därför inte alls det miljöprojekt som särskilt Miljöpartiet vill hävda. Regional trafik i och omkring Stockholm, Göteborg och Malmö, där det redan är trångt på spåren, riskerar att trängas undan av nya höghastighetståg, vilket skulle påverka vardagen för hundratusentals pendlare i de regionerna. Problemen där skulle också fortplanta sig genom resten av transportsystemet, vilket vi redan ser med dagens flaskhalsar där ett stopp i Stockholm påverkar stora delar av övriga järnvägen. Den kostnadsuppskattning angående höghastighetståg på 230 miljarder kronor som Sverigeförhandlingen angett inkluderar dessutom inte ytterligare åtgärder för att stärka järnvägstrafiken i dessa städer. Genom att säga nej till höghastighetsbanor för minst 230 miljarder kronor kan och vill vi i stället prioritera att rusta upp och uppgradera den järnväg vi har i dag och bygga ny där behovet och samhällsnyttan av investeringar är som störst. Det

är både rätt och rimligt att i första hand ta hand om det järnvägssystem vi redan har i stället för att bygga nya höghastighetsbanor. Moderaterna vill kombinera kraftiga underhållsinsatser med investeringar i kostnadseffektiva kapacitetshöjande åtgärder på järnvägen runt om i landet. Det behövs både mer av underhåll, fler spår i befintligt nät och helt ny kapacitet. På så sätt stärker vi förutsättningarna för det regionala pendlandet och industrins behov av pålitliga godstransporter, något som inte en höghastighetsjärnväg löser. Det behövs ny kapacitet men med investeringar i ny konventionell järnväg kan vi på ett bättre och mer kostnadseffektivt sätt leva upp till de behov som regional pendling i Sverige ställer, eftersom tågen både kan stanna fler gånger och kostnaden för att bygga konventionell järnväg nästan är hälften av vad det kostar att bygga höghastighetsjärnväg.

Vi vill också i sammanhanget peka på att Utredningen om järnvägens organisation framhöll i sitt betänkande En annan tågordning – bortom järnvägsknuten (SOU 2015:110) att staten inte bör påbörja förhandlingar med kommuner och regioner om medfinansiering av höghastighetsjärnvägar och anslutande infrastruktur förrän det finns ett tydligt ställningstagande om vad de framtida nya stambanorna ska användas till, samt vilken marknadstillträdesmodell som ska tillämpas på dessa banor och på det nationella nätet i övrigt.

Som nämnts tidigare anser vi dock att Sverigeförhandlingens övriga uppdrag, dvs. storstadspaketen, cykling, östlig förbindelse, järnvägen i norr och en ny fast förbindelse mellan Helsingborg–Helsingör bör fortsätta.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

24. Sverigeförhandlingen, punkt 15 (SD)

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2016/17:312 av Josef Fransson m.fl. (SD) och

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 4 och 5 samt

avslår motionerna

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 10,

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 15,

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 18,

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 5,

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 15 och
2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 14.

Ställningstagande

Vi sverigedemokrater vill inleda med att framhålla att satsningen på en höghastighetsjärnväg är helt orimlig i ett glesbefolkat land som Sverige. Detta gäller särskilt eftersom Sverige har stora behov av investeringar i underhåll och av att bygga bort flaskhalsar i det befintliga systemet. Dessutom är de stora frågorna obesvarade: är Sverige lämpat för höghastighetsjärnväg, är det miljömässigt motiverat och är det samhällsekonomiskt lönsamt? Vi vill också understryka att satsningen på höghastighetsjärnväg är ett näst intill renodlat storstadsprojekt som om det skulle ske skulle vara på bekostnad av nödvändiga investeringar i resten av Sverige. Med tiden har således bilden av ett prestigeprojekt vuxit fram, där rationella argument tyvärr har fått stryka på foten. Att kunna resa med tåg mellan våra storstäder på två respektive två och en halv timme låter fantastiskt som idé, men flyget erbjuder redan än kortare restider samt priser som höghastighetsjärnvägen troligen aldrig kommer att kunna matcha. Om tåget trots allt skulle bli konkurrenskraftigt behöver detta inte innebära några miljöfördelar enligt vår uppfattning. Bara själva bygget är enormt resurskrävande och kommer att innebära allvarliga ingrepp i natur och kulturmiljö. Jämfört med kostnaderna för höghastighetsjärnvägen, kan man med tämligen blygsamma summor väsentligt korta restiden samt utöka kapaciteten på befintliga stambanor. Samtidigt skulle utrymme finnas för viktiga investeringar inom såväl vägtrafik, luftfart som sjöfart, både regionalt och nationellt. Allt utan att framtida generationer behöver stå med notan. I sammanhanget kan nämnas att Storstockholms Lokaltrafik har ungefär lika många resenärer på en enda dag som SJ har på sträckan Stockholm–Göteborg på ett helt år. Vi vill i stället att det utreds vilka investeringar i hela Sverige som är genomförbara i närtid och som inte är begränsade till järnväg.

Vi kan konstatera att den s.k. Sverigeförhandlingen innefattar fler saker än bara höghastighetsjärnvägen, t.ex. bostäder och anslutande infrastruktur. Överger man planerna på höghastighetsjärnvägen menar vi dock att de andra projekten faller i sin nuvarande form. Vi anser därför att det är rimligt att avbryta hela Sverigeförhandlingen.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

25. Sverigeförhandlingen, punkt 15 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 10 och

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 5,

bifaller delvis motionerna

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 15,

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 18,

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 15 och

2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 14 och

avslår motionerna

2016/17:312 av Josef Fransson m.fl. (SD) och

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 4 och 5.

Ställningstagande

En väl utbyggd infrastruktur knyter ihop Sverige och skapar förutsättningar för fler jobb och företag i hela landet. Arbetsmarknadsregioner breddas, det möjliggör fler hållbara transporter, minskad klimatpåverkan och att nya bostäder växer fram. Snabbare tåg skapar dessutom möjlighet till enklare och effektivare pendling. Det handlar om modern, grön infrastruktur som knyter samman Sverige och som Centerpartiet därför har en positiv inställning till. I dag räcker den svenska järnvägens kapacitet inte till, varken i norra eller södra Sverige. En kraftig tillväxt i tågtrafiken har lett till högt kapacitetsutnyttjande och eftersatt underhåll samtidigt som järnvägen under lång tid varit i behov av ytterligare förstärkningar vad gäller drift och underhåll. Denna situation gör systemet mycket känsligt för störningar, både planerade, tekniska och väderberoende. Slutresultatet blir låg pålitlighet och lågt förtroende för tåg, såväl för persontrafik som för den stora mängd gods som varje dag måste transporteras på järnväg.

Centerpartiet är övertygat om att det krävs kraftiga satsningar på både nyinvesteringar i räls för exempelvis kapacitetshöjningar och driftsäkerhet, på tillgänglighet i transportinfrastrukturen och på drift och underhåll av befintlig infrastruktur i hela landet. Mot bakgrund av detta, samt behovet av ökat bostadsbyggande, tog Centerpartiet i alliansregeringen initiativ till Sverigebygget, som efter valet bytte namn till Sverigeförhandlingen. Sverigebygget syftade till att binda samman hela Sverige genom höghastighetståg, fler tågstopp i mindre orter, förstärkningar av järnvägen i

norra Sverige och byggandet av 100 000 nya bostäder. Att med modern infrastruktur knyta samman Sverige är av största vikt för att hela landet ska ges möjligheter att skapa jobb och bidra till klimatomställningen. Centerpartiet har en positiv grundinställning till höghastighetsjärnvägar, till modern, grön infrastruktur som leder till ökad rörlighet. Vi har en stor tilltro till de möjligheter tekniken medför. Höghastighetståg öppnar även för systemförändringar och utveckling som vi i dag inte exakt kan förutse, så som utvidgning av arbetsmarknads- och utbildningsregionerna. Moderna kommunikationer påverkar även människors benägenhet att se nya möjligheter och därmed förändra sina liv. Exempel på tidigare infrastruktur som lett till större påverkan än analyserna visat är Svealandsbanan som byggdes med enkelspår men som i dag byggs ut med dubbelspår för att resandet har blivit mycket större än man trodde. Så är även fallet med Öresundsbron som kommer att vara avbetalad mycket tidigare än räknat tack vare mer resande än man prognostiserat. Båda exemplen är systemförändringar som inte kunde fångas av förstudier. Ett projekt med höghastighetsbanor bär med andra ord på en stor potential, men Centerpartiet är samtidigt mån om en hållbar finansiering och att Trafikverket förmår att vidmakthålla en hög grad av kostnadskontroll i projektet. Finansieringen måste ske på ett ansvarsfullt sätt och får inte äventyra andra viktiga nyinvesteringar och reinvesteringar, eller underhåll av befintlig transportinfrastruktur. Projektet ska ses som en helhet med anslutningar, bostäder, investeringar och kollektivtrafik i hela Sverige. En satsning på höghastighetståg måste även inkludera att höghastighetsbanorna och dess stationer länkas till och förstärker kapaciteten på befintlig transportinfrastruktur så att tillgängligheten kommer hela det svenska transportsystemet till del.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

26. Sverigeförhandlingen, punkt 15 (L)

av Nina Lundström (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen delvis motionerna
2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 10,
2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 15,
2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 18,

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 5,
 2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 15 och
 2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 14 och
 avslår motionerna
 2016/17:312 av Josef Fransson m.fl. (SD) och
 2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 4 och 5.

Ställningstagande

Jag vill framhålla att alliansregeringens stora satsning Sverigebygget, numera Sverigeförhandlingen, är en historisk och långsiktig investering i jobb, bostäder, kollektivtrafik, järnvägar och vägar. Jag vill påminna om att syftet med Sverigeförhandlingen är att skapa ett öppet, modernt och mobilt land. Sverigeförhandlingen knyter ihop vårt land och stärker förutsättningarna för jobb och tillväxt i hela landet.

Vi Liberaler säger dock nej till regeringens satsning på höghastighetsbanor. Bakgrunden till detta är att kostnaden visar på stor osäkerhet och spannet ligger i dag på allt mellan 250 och 320 miljarder kronor. Till detta kommer kompletterande infrastruktur. Jag kan dessutom konstatera att regeringen har framfört att detta ska ske i den takt ekonomin tillåter. Det saknas därmed långsiktig finansiering för höghastighetsbanorna. Jag vill vidare peka på att avsaknaden av finansiering leder till att tillgängliga medel för underhåll riskeras.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

27. Sverigeförhandlingen, punkt 15 (KD)

av Magnus Oscarsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 15,

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 18 och

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 15,

bifaller delvis motionerna

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 10,

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 5 och

2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 14 och
 avslår motionerna

2016/17:312 av Josef Fransson m.fl. (SD) och
2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 4 och 5.

Ställningstagande

För närvarande byggs infrastruktur i hög takt. Med infrastrukturen möjliggörs också nya lägen för bostäder. Kristdemokraterna har tillsammans med övriga partier i alliansregeringen kraftigt ökat anslagen till långsiktiga infrastrukturåtgärder. Den 1 juli 2014 tog alliansregeringen initiativet till det s.k. Sverigebygget, ett initiativ som syftade till att möjliggöra ett antal långsiktiga och genomgripande satsningar i ett åtgärds paket för bl.a. järnväg, vägar och utbyggd kollektivtrafik. Sverigebygget hade föregåtts av den s.k. Stockholmsförhandlingen, vilken resulterade i avtal om utbyggd tunnelbana och 78 000 nya bostäder fram till 2030. Numera går Sverigebygget under namnet Sverigeförhandlingen men till sitt innehåll återspeglar den fortfarande de ursprungliga visionerna på området. Sverigebygget var Kristdemokraternas och de övriga allianspartiernas sätt att ta ett samlat grepp om infrastruktur och bostadsbyggande för att knyta ihop landet. För att kunna förverkliga Sverigebygget tillsattes en särskild förhandlingsperson med uppgift att skapa förutsättningar för järnvägs- och vägsatsningar samt för fler bostäder i många delar av landet. Dessa förutsättningar skulle skapas genom överenskommelser mellan staten, kommuner och regioner. Kristdemokraterna stänger inte dörren till höghastighetsbanor. Sverigeförhandlingarna pågår, och förslag på finansiering och genomförande ska presenteras. Bland annat därför är det tidigt att slutgiltigt ta ställning till frågan om att börja bygga höghastighetsbanor. Kristdemokraterna ser stora fördelar med nya stambanor för höghastighetståg och är positiva till Sverigeförhandlingen. Nya höghastighetsbanor skulle innebära bättre förutsättningar för att bl.a. jobba och bo i hela Sverige genom kortare restider, nya bostäder kring stationslägena och förtätning av arbetsmarknadsregioner, och det skulle stärka Sveriges konkurrenskraft. Det skulle också möjliggöra mer godstrafik på järnväg. Som en del i Sverigeförhandlingen ligger Ostlänken, och den bör börja byggas 2017. Den sträckningen bör prioriteras högst. Därefter är det viktigt att titta på andra arbetsmarknadsregioner för att etappvis bygga nya stambanor. Då kan sträckan Göteborg–Borås ligga näst i plan. Samtidigt är det ett dyrt projekt, och finansieringen måste vara hållbar. Det finanspolitiska ramverket ska hållas, och nya stambanor behöver finansieras ansvarsfullt och, för den del som ska finansieras av staten, i enlighet med gällande budgetregler. På så sätt prövas höghastighetsbanor mot såväl andra infrastrukturinvesteringar som mot andra utgifter. Det är också viktigt att nödvändigt underhåll av befintlig järnväg inte trängs undan samt att påbörja en mer offensiv utbyggnad av kapaciteten i hela Sverige. På flera banor är trafiken så tät att de är svåra att underhålla, och där finns det tydliga behov av att bygga ut de befintliga spåren. Det är viktigt för Kristdemokraterna att hela järnvägsnätet byggs ut så att vi kan upprätthålla hållbara transporter på järnväg i hela landet. Det är med andra

ord inte bara finansieringen av höghastighetsbanor som behöver vara hållbar innan vi kan säga ja till höghastighetsbanor. Det krävs också en hållbar finansiering och en hållbar utvecklingsplan för kapaciteten på befintlig järnväg i hela landet.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

28. Alternativ finansiering, punkt 17 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Nina Lundström (L) och Magnus Oscarsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 6,

2015/16:3129 av Per Åsling (C),

2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 2,

2016/17:820 av Annie Löf m.fl. (C) yrkande 2,

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 3,

2016/17:3006 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 21,

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 6,

2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkandena 18 och 32 samt

2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 7,

bifaller delvis motionerna

2015/16:735 av Emil Källström (C) delyrkande 2,

2015/16:980 av Sten Bergheden (M),

2015/16:1698 av Edward Riedl och Sten Bergheden (båda M),

2015/16:2369 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 2,

2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 1,

2016/17:2174 av Sten Bergheden (M),

2016/17:2980 av Helena Lindahl och Per Åsling (båda C) yrkande 4,

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 17 och 19 samt

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 22,

avslår motionerna

2015/16:241 av Jan Ericson (M),

2016/17:1776 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 1,

2016/17:3522 av Nina Lundström m.fl. (L),

2016/17:3523 av Emma Wallrup m.fl. (V) och

2016/17:3524 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD) yrkandena 2, 3 och 5 samt
lägger skrivelse 2016/17:20 till handlingarna.

Ställningstagande

I Sverige har infrastruktur i huvudsak finansierats via statliga anslag. Men olika former av medfinansiering är också en viktig finansieringskälla. Medfinansiering förekommer i form av bidrag från kommuner, landsting och företag samt brukaravgifter och trängselskatt och bidrag från EU.

Vi kan konstatera att infrastruktursatsningar ofta är omfattande och resurskrävande, och det krävs ständiga prioriteringar mellan olika projekt som efterfrågas. Vi vill framhålla att i många andra länder som t.ex. Norge, Storbritannien och Australien är erfarenheterna av samverkan mellan det offentliga och privata vid utbyggnad och drift av infrastruktur större än i Sverige.

Ett av få svenska exempel på alternativt finansierade infrastrukturprojekt är Arlandabanan. För att på allvar kunna utvärdera och jämföra ifall exempelvis produktiviteten kan öka och livscykelkostnaderna kan sänkas för investeringar med alternativa finansieringslösningar i vårt transportsystem menar vi att det behövs större erfarenhet. Vi anser därför att Trafikverket bör få i uppgift att peka ut ett antal infrastrukturprojekt som lämpar sig för alternativa finansieringslösningar. Vi vill påminna om att det är centralt i det arbetet att slå fast att alternativa finansieringslösningar endast kan komma i fråga om de medför samma eller högre kostnadseffektivitet jämfört med anslagsfinansiering, om de inte underminerar hållbarheten i de offentliga finanserna och inte heller medför oplanerade kostnadsökningar över tid p.g.a. att den samlade kontrollen av kostnaderna för infrastrukturinvesteringar försämras.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

29. Alternativ finansiering, punkt 17 (SD)

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:3524 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD) yrkandena 2, 3 och 5,

avslår motionerna

2015/16:241 av Jan Ericson (M),
 2015/16:735 av Emil Källström (C) delyrkande 2,
 2015/16:980 av Sten Bergheden (M),
 2015/16:1698 av Edward Riedl och Sten Bergheden (båda M),
 2015/16:2369 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 2,
 2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 6,
 2015/16:3129 av Per Åsling (C),
 2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 1 och 2,
 2016/17:820 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 2,
 2016/17:1776 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 1,
 2016/17:2174 av Sten Bergheden (M),
 2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 3,
 2016/17:2980 av Helena Lindahl och Per Åsling (båda C) yrkande 4,
 2016/17:3006 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),
 2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 17 och 19,
 2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkandena 21 och 22,
 2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 6,
 2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkandena 18 och 32,
 2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 7,
 2016/17:3522 av Nina Lundström m.fl. (L) och
 2016/17:3523 av Emma Wallrup m.fl. (V) samt
 lägger skrivelse 2016/17:20 till handlingarna.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att det av regeringens skrivelse 2016/17:20 framgår att regeringen inte följt upp om finansieringsformen för Arlandabanan medfört högre eller lägre kostnader än om bygget finansierats på annat sätt. Detta anser vi sverigedemokrater är anmärkningsvärt. Dessutom har regeringen, trots att man inte vet utfallet av OPS-lösningen för Arlandabanan, föreslagit OPS-lösningar i fråga om projekten inom ramen för Sverigeförhandlingen. Vi sverigedemokrater tror att offentlig-privat samverkan (OPS) kan vara en utmärkt finansieringsmetod givet rätt förutsättningar. Vi vill dock peka på att det bl.a. krävs, vilket Riksrevisionen också framhåller, en stor kompetens från uppköparen. Ett tydligt exempel på bristande kompetens i fråga om just Arlandabanan är att höjden och längden på plattformarna inte har reglerats i avtal, något som riskerar att bli ett problem den dagen avtalet löper ut och staten blir ansvarig för trafiken.

I sammanhanget kan vi konstatera att Trafikverket i dagsläget tyvärr har fått en kraftig slagsida mot väg och successivt tappat kompetens när det gäller järnväg. Vi har noterat att i höstbudgeten valde regeringen dessutom att skära ner på myndigheten. Detta är särskilt olyckligt när framtida OPS-lösningar diskuteras för järnvägsbyggen. Vi vill dessutom framhålla att när det gäller OPS-lösningar så krävs det förutom kompetens också en god bild av

lagstiftningsläget i framtiden. I dagsläget – vilket blivit fallet för Arlandabanan – kan EU påtvinga Sverige regler. Vi menar att detta gör förutsättningarna för OPS-lösningar sämre eftersom det nationella parlamentet inte kan ge några garantier eller trovärdiga utsagor angående framtida regler eller lagstiftning, och således riskerar att hamna i tvister om ingångna avtal.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

30. Alternativ finansiering, punkt 17 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:3523 av Emma Wallrup m.fl. (V),
avslår motionerna
2015/16:241 av Jan Ericson (M),
2015/16:735 av Emil Källström (C) delyrkande 2,
2015/16:980 av Sten Bergheden (M),
2015/16:1698 av Edward Riedl och Sten Bergheden (båda M),
2015/16:2369 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 2,
2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 6,
2015/16:3129 av Per Åsling (C),
2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 1 och 2,
2016/17:820 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 2,
2016/17:1776 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 1,
2016/17:2174 av Sten Bergheden (M),
2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 3,
2016/17:2980 av Helena Lindahl och Per Åsling (båda C) yrkande 4,
2016/17:3006 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),
2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 17 och 19,
2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkandena 21 och 22,
2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 6,
2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkandena 18 och 32,
2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 7,
2016/17:3522 av Nina Lundström m.fl. (L) och
2016/17:3524 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD) yrkandena 2, 3 och
5 samt
lägger skrivelse 2016/17:20 till handlingarna.

Ställningstagande

Jag vill påminna om att syftet med Riksrevisionens rapport (RiR 2016:3) om erfarenheter av OPS-lösningen för Arlandabanan var just att lyfta fram erfarenheter av projektet så att dessa kan beaktas för det fall OPS-lösningar kommer att användas för finansiering av framtida infrastrukturobjekt. Granskningen har inte omfattat jämförelser med andra genomförandeformer för infrastrukturobjekt och innehåller inte några rekommendationer. Jag har noterat att regeringen inte heller avser att vidta några särskilda åtgärder med anledning av Riksrevisionens iakttagelser. Min uppfattning är att Riksrevisionens rapport med tydlighet visar behovet av att belysa vilka effekter OPS-lösningen för Arlandabanan har haft för samhällsnyttan jämfört med andra genomförandeformer för infrastrukturobjekt. Jag anser därför att regeringen bör tillsätta en utredning i syfte att belysa effekter för samhällsnyttan av OPS-projektet för Arlandabanan i jämförelse med andra genomförandeformer.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

31. Brukaravgifter, punkt 18 (L)

av Nina Lundström (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 7 och

2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 21 och

avslår motionerna

2015/16:1809 av Johnny Skalin (SD),

2016/17:2365 av Johnny Skalin (SD) och

2016/17:2996 av Cecilia Widegren (M) yrkande 1.

Ställningstagande

I Sverige har infrastruktur i huvudsak finansierats via statliga anslag. Men olika former av medfinansiering är också en viktig finansieringskälla när det gäller investeringar i transportinfrastruktur. Medfinansiering förekommer i form av bidrag från kommuner, landsting och företag samt brukaravgifter och trängselskatt, bidrag från EU.

Vi liberaler anser att ekonomiska styrmedel såsom infrastrukturavgifter och trängselskatter bör utformas på ett dynamiskt sätt genom de möjligheter som

uppstår med den digitala utvecklingen. Jag vill peka på att framkomligheten kan påverkas genom prismekanismer och på att avgifter kan användas mer differentierat, vilket också sker på många håll i världen. Beroende på vilket mål som ska uppfyllas kan exempelvis priset variera eller vara i korta intervaller. Jag vill framhålla att när framkomlighet ska premieras är prismekanismen ett effektivt instrument. Trängselskatter bör även kunna användas för åtgärder för kollektivtrafik liksom åtgärder för gående och cyklister, menar jag.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

32. Vissa frågor om upphandling av infrastruktur, punkt 19 (S, MP, V)

av Karin Svensson Smith (MP), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Jasenko Omanovic (S), Emma Wallrup (V), Teres Lindberg (S) och Rikard Larsson (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 2,

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 1,

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 8,

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 5,

2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 31,

2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 6 och

2016/17:3524 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD) yrkande 4.

Ställningstagande

I infrastrukturpropositionen bedömer regeringen att det är av stor vikt att de medel staten tilldelar infrastrukturområdet används effektivt och på bästa sätt. Regeringen framhåller därför att arbetet med att verka för ökad produktivitet och innovation i anläggningsbranschen bör drivas vidare. I propositionen anger regeringen att det är svårt att mäta produktivitetsutvecklingen och menar att uppföljningen kan förbättras. Regeringen pekar på att Trafikverket har fått i uppdrag att årligen redovisa produktiviteten inom det egna ansvarsområdet. Regeringen anger också att även Trafikverkets arbete med att öka kunskapen om infrastrukturplaneringens status bör bidra till förbättrad produktivitet. Vi välkomnar detta.

Vi har vidare tagit del av att Trafikverket och även övriga aktörer i branschen under de senaste åren har bedrivit ett arbete för att nå ökad

produktiviteten i branschen. Trafikverket har bl.a. ändrat sin organisation och sitt interna arbetssätt, exempelvis genom arbetet Renodlad beställare. I projektet arbetar Trafikverket med att utveckla sin roll och sitt agerande som beställare. Vi ser mycket positivt på detta arbete.

Vi påminner i sammanhanget om att utskottet har behandlat frågor om Trafikverkets upphandling av vägar och järnvägar tidigare. I betänkande 2012/13:TU9 behandlade utskottet regeringens skrivelse 2012/13:50 Riksrevisionens rapport om Trafikverkets upphandling av vägar och järnvägar samt en följdmotion som väcktes med anledning av denna. I skrivelsen redovisade regeringen sin bedömning av Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer i granskningsrapporten Trafikverkets upphandling av vägar och järnvägar – leder den till hög produktivitet? (RiR 2012:14). Utskottet föreslog bl.a. ett tillkännagivande om att riksdagen bör informeras om uppnådd effektivitet med olika upphandlings- och kontraktsformer inom Trafikverket.

Vi ser med tillfredsställelse på det arbete som i dag bedrivs inom Trafikverket med att öka produktivitet och effektivitet. Trafikanalys har regeringens uppdrag att under en treårsperiod analysera och utvärdera Trafikverkets arbete för att öka produktiviteten och innovationsgraden inom anläggningsbranschen. Rapportering ska ske årligen fram t.o.m. 2017. Trafikanalys har tidigare redovisat den första rapporten i uppdraget, Rapport 2015:5 Trafikverkets arbete för ökad produktivitet och innovation i anläggningsbranschen samt PM 2015:1 Anläggningsbranschen – aktörer, finansärer och personal. Trafikanalys konstaterar bl.a. att även om Trafikverkets produktivetsarbete måste ses som ändamålsenligt, finns det indikationer på att engagemanget, hastigheten och viljan har sjunkit något. Det är därför en angelägen uppgift för Trafikverket att successivt följa upp och utvärdera den gällande strategin, samt vidta proaktiva åtgärder som långsiktigt stimulerar leverantörerna att med samma långsiktiga perspektiv ställa om sina verksamheter till Trafikverkets nya inriktning.

I en interpellationsdebatt den 1 mars 2016 (ip. 2015/16:72) framförde statsrådet Anna Johansson bl.a. att det är viktigt att staten har det samlade ansvaret för järnvägen, och att regeringen kommer att återkomma med förslag på hur den ska åstadkomma detta. Statsrådet framförde vidare att oavsett hur man organiserar järnvägsunderhållet finns det saker som handlar om styrning och ledning, resurser och organisering och inte minst kunskap om anläggningen, planering av åtgärder och i vilken ordning de ska utföras.

Vi ser avslutningsvis mycket positivt på det regeringen skriver i infrastrukturpropositionen om att man tack vare de effektiviseringar som produktivetsarbetet bedöms ge, har ambitionen att man ska få mer infrastruktur för pengarna.

Mot denna bakgrund avstyrker vi motionsförslagen.

33. Vissa frågor om upphandling av infrastruktur, punkt 19 (SD)

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:3524 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD) yrkande 4 och bifaller delvis motionerna

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 2,

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 1,

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 8,

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 5,

2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 31 och

2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 6.

Ställningstagande

Vår utgångspunkt är att samhällets resurser ska användas på bästa möjliga sätt och att varje enskild investerad krona ska göra så stor samhällsnytta som möjligt. Vi anser att ett arbete för produktivitetshöjningar och innovation är viktiga beståndsdelar i detta. Vi vill därför peka på att Trafikverket har en viktig roll i att aktivt arbeta för att bidra till produktivitetsökningar och ökad innovationsgrad i anläggningsbranschen, inte minst under upphandlingsfasen. Vi vill även framhålla vikten av att stärka Trafikverkets uppköparkompetens.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännager för regeringen.

34. Regional samverkan, punkt 20 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Borian Åberg (M), Nina Lundström (L) och Magnus Oscarsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 3 och
2016/17:3125 av Lars Hjalmered m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 4.

Ställningstagande

Vi vill peka på vikten av att lokala och regionala infrastrukturinvesteringar i högre grad samspelar och genomförs i dialog med nationella infrastrukturförbindelser så att suboptimering undviks. Vi kan konstatera att i sammansatta sammanhang där primärkommun, regionkommun och stat gemensamt eller var för sig driver transportinfrastrukturprojekt som samverkar är dialog för samsyn nödvändigt för undvikande av en suboptimerad lösning.

Vad vi nu har framfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

35. Några frågor om fysisk planering, punkt 21 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Borian Åberg (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 21 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 4,

2016/17:3378 av Anna Kinberg Batra m.fl. (M) yrkande 29,

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 7,

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 7,

2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 33 och

2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 8 och
avslår motionerna

2015/16:277 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 2,

2015/16:1663 av Camilla Waltersson Grönvall (M) yrkande 3,

2015/16:2363 av Annika Qarlsson och Fredrik Christensson (båda C)
yrkandena 1 och 2,

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 44,

2016/17:1434 av Annika Qarlsson och Fredrik Christensson (båda C)
yrkandena 1 och 2,

2016/17:1986 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 2,

2016/17:2011 av Kristina Yngwe och Eskil Erlandsson (båda C) yrkande 5
och

2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkande 13.

Ställningstagande

Mot bakgrund av den akuta bostadsbrist som råder i landet måste fler åtgärder övervägas från regeringens sida för att komma till rätta med den nuvarande situationen. Vi moderater anser att det därför är viktigt att staten använder infrastrukturinvesteringar på ett mer effektivt sätt och också kopplar investeringarna till bostadsbyggande för att göra det möjligt för kommuner och byggbolag att bygga på mark som i dag inte är tillgänglig. En lämplig åtgärd att vidta är att göra en översyn av den antagna infrastrukturplanen och göra nödvändiga omprioriteringar till förmån för projekt som möjliggör avtal med kommuner för bostadsbyggande. Ytterligare åtgärder som bör övervägas i sammanhanget är att det i stadsmiljöavtalen bör finnas en bindande klausul vad gäller bostadsbyggande och vi föreslår också att det i varje län bör tillsättas en förhandlingsperson med uppgiften att möjliggöra nyproduktion med Stockholmsförhandlingens modell som förebild.

Vi moderater anser även att planeringen av vägar och järnvägar på många punkter behöver bli effektivare för att möta de utmaningar som finns på området. Vi vill påminna om att regelverket för strategisk och ekonomisk planering av vägar och järnvägar är komplext och svåröverskådligt. En orsak är att regelverket tillkommit vid olika tidpunkter och tillämpats med olika syften, något som försvårar en realistisk planering som kan spänna över flera områden såsom hänsyn till miljö och kostnadseffektivitet. Mot denna bakgrund tog alliansregeringen 2013 fram en lagstiftning som syftade till att uppnå ett större mått av effektivitet och ökad produktivitet vid planeringen av vägar och järnvägar. Våra förslag byggde på resultaten från den parlamentariska transportinfrastrukturkommittén och inbegrep bland annat en planeringsmodell som förkortade planeringsprocesser för större projekt med upp till två år och medgav samtidigt betydande tidsvinster för små och medelstora projekt. Därför är vi moderater alltjämt angelägna om att detta arbete ska fortgå eftersom det fortfarande finns tidsvinster att göra och pengar att spara. Fysiska och marknadsmässiga förutsättningar förändras över tid, medan behovet av smart planering av infrastruktur består. Vi anser därför att regeringen nu bör utvärdera lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar i syfte att öka effektiviteten och produktiviteten i kommande investeringar.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

36. Några frågor om fysisk planering, punkt 21 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 21 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 44,
 2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 4,
 2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 7,
 2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 7,
 2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 33 och
 2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 8 och
 avslår motionerna
 2015/16:277 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 2,
 2015/16:1663 av Camilla Waltersson Grönvall (M) yrkande 3,
 2015/16:2363 av Annika Karlsson och Fredrik Christensson (båda C)
 yrkandena 1 och 2,
 2016/17:1434 av Annika Karlsson och Fredrik Christensson (båda C)
 yrkandena 1 och 2,
 2016/17:1986 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 2,
 2016/17:2011 av Kristina Yngwe och Eskil Erlandsson (båda C) yrkande 5,
 2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkande 13 och
 2016/17:3378 av Anna Kinberg Batra m.fl. (M) yrkande 29.

Ställningstagande

Vi inom Centerpartiet anser att planeringen av vägar och järnvägar på många punkter behöver bli effektivare för att möta de utmaningar som finns på området. Vi vill påminna om att regelverket för strategisk och ekonomisk planering av vägar och järnvägar är komplext och svåröverskådligt. En orsak är att regelverket tillkommit vid olika tidpunkter och tillämpats med olika syften, något som försvårar en realistisk planering som kan spänna över flera områden såsom hänsyn till miljö och kostnadseffektivitet. Mot denna bakgrund tog Alliansregeringen 2013 fram en lagstiftning som syftade till att uppnå ett större mått av effektivitet och ökad produktivitet vid planeringen av vägar och järnvägar. Våra förslag byggde på resultaten av den parlamentariska transportinfrastrukturkommittén och inbegrep bl.a. en planeringsmodell som förkortade planeringsprocesser för större projekt med upp till två år och samtidigt medgav betydande tidsvinster för små och medelstora projekt. Därför är vi inom Centerpartiet alltjämt angelägna om att detta arbete ska fortgå eftersom det fortfarande finns tidsvinster att göra och pengar att spara. Fysiska och marknadsmässiga förutsättningar förändras över tid, medan behovet av smart planering av infrastruktur består. Vi anser därför att regeringen nu bör utvärdera lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar i syfte att öka effektiviteten och produktiviteten i kommande investeringar.

I linje med Centerpartiets målsättningar på det klimatpolitiska området och de initiativ vi ställer oss bakom i fråga om miljövänliga och klimatsmarta

transporter, föreslår vi att man också undersöker möjligheterna att införa en transportplan i samband med nyanläggning eller utvidgning av transportintensiv verksamhet. En transportplan skulle ge kommunerna större möjligheter att påverka trafiken och teckna avtal direkt med byggherren, eller andra relevanta parter, för att därigenom främja miljövänliga transportalternativ. Det kan exempelvis handla om minimikrav på cykelparkeringar, infrastruktur för elbilar eller maxtak på bilparkeringsplatser.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

37. Några frågor om fysisk planering, punkt 21 (L)

av Nina Lundström (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 21 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 4,

2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkande 13,

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 7,

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 7,

2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 33 och

2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 8 och

avslår motionerna

2015/16:277 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 2,

2015/16:1663 av Camilla Waltersson Grönvall (M) yrkande 3,

2015/16:2363 av Annika Qarllsson och Fredrik Christensson (båda C) yrkandena 1 och 2,

2016/17:821 av Annie Löf m.fl. (C) yrkande 44,

2016/17:1434 av Annika Qarllsson och Fredrik Christensson (båda C) yrkandena 1 och 2,

2016/17:1986 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 2,

2016/17:2011 av Kristina Yngwe och Eskil Erlandsson (båda C) yrkande 5 och

2016/17:3378 av Anna Kinberg Batra m.fl. (M) yrkande 29.

Ställningstagande

Vi liberaler anser att planeringen av vägar och järnvägar på många punkter behöver bli effektivare för att möta de utmaningar som finns på området. Vi vill påminna om att regelverket för strategisk och ekonomisk planering av

vägar och järnvägar är komplext och svåröverskådligt. En orsak är att regelverket tillkommit vid olika tidpunkter och tillämpats med olika syften, något som försvårar en realistisk planering som kan spänna över flera områden såsom hänsyn till miljö och kostnadseffektivitet. Mot denna bakgrund tog alliansregeringen 2013 fram en lagstiftning som syftade till att uppnå ett större mått av effektivitet och ökad produktivitet vid planeringen av vägar och järnvägar. Våra förslag byggde på resultaten av den parlamentariska transportinfrastrukturkommittén och inbegrep bl.a. en planeringsmodell som förkortade planeringsprocesser för större projekt med upp till två år och samtidigt medgav betydande tidsvinster för små och medelstora projekt. Därför är vi inom Liberalerna alltjämt angelägna om att detta arbete ska fortgå eftersom det fortfarande finns tidsvinster att göra och pengar att spara. Fysiska och marknadsmässiga förutsättningar förändras över tid, medan behovet av smart planering av infrastruktur består. Vi anser därför att regeringen nu bör utvärdera lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar i syfte att öka effektiviteten och produktiviteten i kommande investeringar.

Eftersom våra resemönster formas av de förutsättningar som finns anser vi inom Liberalerna att det är angeläget att redan i översiktsplaneringen och detaljplaneringen ta hänsyn till behovet av infrastruktur för både gående och cyklister. Det handlar i förlängningen om klimatsmarta investeringar eftersom valet av cykel som transportmedel bidrar till att minska utsläppen. Framtidens moderna urbana miljöer där hållbarhet står i fokus har allt att vinna på en samhällsplanering med klimatvänliga transporter men för detta krävs en god stadsplanering. Det kan exempelvis handla om infartsparkeringar som gör det möjligt att ställa bilen och fortsätta resan med cykel eller kollektivtrafik som medger cykeltransport alternativt säker och väderskyddad förvaring och parkering. Dessutom behövs en ändring i anläggningslagen för att underlätta för kommunerna att få tillgång till enskild mark eller väg när så krävs för att anlägga sammanhängande cykelleder.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

38. Några frågor om fysisk planering, punkt 21 (KD)

av Magnus Oscarsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 21 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 4,

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 7,
2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 7,
2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 33 och
2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 8 och
avslår motionerna
2015/16:277 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 2,
2015/16:1663 av Camilla Waltersson Grönvall (M) yrkande 3,
2015/16:2363 av Annika Qarllsson och Fredrik Christensson (båda C)
yrkandena 1 och 2,
2016/17:821 av Annie Löf m.fl. (C) yrkande 44,
2016/17:1434 av Annika Qarllsson och Fredrik Christensson (båda C)
yrkandena 1 och 2,
2016/17:1986 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 2,
2016/17:2011 av Kristina Yngwe och Eskil Erlandsson (båda C) yrkande 5,
2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkande 13 och
2016/17:3378 av Anna Kinberg Batra m.fl. (M) yrkande 29.

Ställningstagande

Vi kristdemokrater anser att planeringen av vägar och järnvägar på många punkter behöver bli effektivare för att möta de utmaningar som finns på området. Vi vill påminna om att regelverket för strategisk och ekonomisk planering av vägar och järnvägar är komplext och svåröverskådligt. En orsak är att regelverket tillkommit vid olika tidpunkter och tillämpats med olika syften, något som försvårar en realistisk planering som kan spänna över flera områden såsom hänsyn till miljö och kostnadseffektivitet. Mot denna bakgrund tog alliansregeringen 2013 fram en lagstiftning som syftade till att uppnå ett större mått av effektivitet och ökad produktivitet vid planeringen av vägar och järnvägar. Våra förslag byggde på resultaten av den parlamentariska transportinfrastrukturkommittén och inbegrep bl.a. en planeringsmodell som förkortade planeringsprocesser för större projekt med upp till två år och samtidigt medgav betydande tidsvinster för små och medelstora projekt. Därför är vi kristdemokrater alltjämt angelägna om att detta arbete ska fortgå eftersom det fortfarande finns tidsvinster att göra och pengar att spara. Fysiska och marknadsmässiga förutsättningar förändras över tid, medan behovet av smart planering av infrastruktur består. Vi anser därför att regeringen nu bör utvärdera lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar i syfte att öka effektiviteten och produktiviteten i kommande investeringar.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

39. Längre och tyngre tåg, punkt 22 (C, L, KD)

av Anders Åkesson (C), Nina Lundström (L) och Magnus Oscarsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 22 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 50.2,

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 24,

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 14.2,

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 18 och

2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 16 och
avslår motion

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 21.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att en omställning av transportsektorn för att bryta fossilberoendet och minska utsläppen är såväl nödvändig som möjlig. Det förutsätter dock ett samhälle där vi använder transporter på ett smartare sätt, bl.a. genom en överflyttning av gods från väg till järnväg och ännu mer effektiva järnvägstransporter såsom längre och tyngre tåg. Vi vill också särskilt peka på att näringslivet under många år har efterfrågat att kunna köra längre och tyngre godståg. Vi anser att det skapar bättre förutsättningar för näringslivets godstransporter. Att införa längre och tyngre godståg är ett sätt att öka kapaciteten i järnvägssystemet med en gång, i avvaktan på att bl.a. fler spår byggs ut. Vi välkomnar därför den utredning om möjligheten att köra med längre eller tyngre godståg eller bådadera som genomförts av Trafikverket. Vi vill också påminna om att i vissa delar av Europa, t.ex. Danmark, tillåts tåg på upp till 835 meter. Men den svenska järnvägen var tidig och därför byggd för förutsättningar från förra sekelskiftet. Dessutom har vi ett annat landskap än många delar av övriga Europa där längre tåg tillåts. För att möjliggöra för längre godståg behövs en del mindre investeringar, bl.a. till mötesstationer och förbigångsspår som är tillräckligt långa samt i att se över bromstabeller och signalsystemet på grund av längre bromssträckor. Men vi vill ändå framhålla att genom några smärre åtgärder kan vi på ett kostnadseffektivt sätt öka kapaciteten på landets järnvägar.

Vi noterar även att i infrastrukturpropositionen gör bedömningen regeringen att införandet av tyngre och längre godståg ger positiva effekter och att förslag på åtgärder som syftar till att möjliggöra detta bör utredas vidare i kommande åtgärdsplanering. Vi välkomnar detta förslag.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

40. Längre och tyngre tåg, punkt 22 (SD)

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 22 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 21 och
avslår motionerna
2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 50.2,
2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 24,
2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 14.2,
2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 18 och
2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 16.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att det svenska tågssystemet är fragmenterat med allt från snabbtåg till tunga och långsamma godståg. Vi vill peka på att regeringens något märkliga åsikt om att längre och tyngre godståg skulle frigöra kapacitet och bidra till bättre punktlighet för både person- och godstrafik är icke överensstämmande med verkligheten. Vi anser att med blygsamma medel skulle långsamma godståg kunna köras betydligt snabbare än i dag. Ett införande av snabbare godståg ger positiva effekter.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

Särskilda yttranden

1. Ett jämställt och tillgängligt transportsystem, punkt 3 (C)

Anders Åkesson (C) anför:

Vid utskottets behandling av frågan om ett jämställt och tillgängligt transportsystem har jag fått stöd för de viktiga frågor som jag har lyft i motionerna 2015/16:3208 (C) yrkande 10 och 2016/17:3119 (C) yrkandena 9–11. Jag ser därför inte längre något behov av att reservera mig till förmån för motionerna. I motionerna trycker vi i Centerpartiet bl.a. på att vårt transportsystem ska tillgodose såväl kvinnors som mäns behov på ett likvärdigt sätt. Jag anser att transporter är grundläggande för vår vardag och jämställda transporter handlar om att ge kvinnor och män lika förutsättningar till exempelvis arbetspendling, utbildningspendling och förskolehämtning. Jag kan konstatera att i dag reser kvinnor respektive män på olika sätt och värderar sådant som säkerhet och miljö olika när det gäller trafiken. Jag vill framhålla att för att utforma ett mer jämställt och därmed mer hållbart transportsystem krävs att både kvinnor och män deltar i samtal och beslut som berör transportsystemet. Att ha ett jämställdhetsperspektiv redan på planeringsstadiet av en ny transportinfrastruktur är av stor vikt om målen om ett jämställt transportsystem ska kunna nås. Jag vill också framhålla vikten av att inkludera jämställdhetsaspekten även när miljömålen formuleras i samband med trafikplanering. Jag anser därför att kvinnor och män måste ha samma möjlighet att påverka transportsystemets tillkomst, utformning, förvaltning och nyttjande. Ett sätt att göra detta är att redan i grupper med makt och inflytande i planeringsprocessen av transportsystemet se till att det finns en jämn fördelning mellan män och kvinnor. En viktig aspekt är också att ökad regional kollektivtrafik såsom buss, tåg och taxi gynnar en hållbar regionförstoring och därmed tillgång till fler attraktiva arbetsplatser, vilket mest gynnar gruppen kvinnor, som i dag har mindre arbetsmarknadsregioner än vad män har. Vidare vill jag framhålla att kvinnor har starkare preferens för trygga trafikmiljöer. Detta anser jag bör beaktas i planeringsarbetet när det gäller allt från utformning och ljussättning av gångtunnlar till återvandsgränder, grönområden och andra platser med begränsad insyn.

2. Särskilt om införandet av ERTMS, punkt 13 (KD)

Magnus Oscarsson (KD) anför:

När ERTMS-systemet införs i det svenska järnvägsnätet är det angeläget att de aspekter som utskottet lyfter fram i tillkännagivandet under denna punkt beaktas. Jag vill dock i sammanhanget understryka att vid utskottets behandling av frågan om järnvägens signalsystem ERTMS har jag försökt få stöd för Kristdemokraternas linje som innebär att det för närvarande finns

starka skäl för att pausa införandet i Sverige till dess att det kan ske på ett sätt som är väl förberett och genomarbetat. Vi redovisar vår ståndpunkt i frågan i reservation 19.

3. Övriga särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 16 (M)

Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Boriana Åberg (M) anför:

Vi moderater delar uppfattningen att riksdagen normalt inte bör besluta om utbyggnader och underhållsinsatser på olika väg- och järnvägssträckningar i landet. Mot bakgrund av de motionsförslag som behandlats i detta avsnitt vill vi dock framhålla att det genom den planeringsram och de prioriteringar som vi förordat vore möjligt att genomföra flera viktiga infrastruktursatsningar, bl.a. en upprustning av ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall, dubbelspårig järnväg mellan Göteborg och Borås samt åtgärder för att komma tillrätta med kapacitetsbristen på järnvägssträckan Stockholm–Uppsala. För en närmare uppräknig av de angelägna väg- och järnvägsprojekt som prioriteras i vår planeringsram hänvisas till vår kommittémotion 2016/17:3513. Genom dessa satsningar skapar vi betydligt bättre möjligheter att bygga ut och anpassa trafikens infrastruktur i hela landet till framtidens behov.

4. Övriga särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 16 (SD)

Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD) anför:

Riksdagen bör normalt inte besluta om utbyggnader och underhållsinsatser på olika väg- och järnvägssträckningar i landet. Mot bakgrund av de motionsförslag som väckts vill vi dock framhålla att med Sverigedemokraternas politik hade betydligt större resurser kunnat satsas på att utveckla transportsystemet i hela landet, bl.a. hade arbete med jordskredsäkning av Göta älv, byggande av nya slussar i Trollhättan och investeringar i infrastruktur kopplat till gruvnäringen, t.ex. en kraftig upprustning av Malmbanan med dubbelspår på de mest överbelastade delarna, kunnat genomföras. Vi vill också peka på att det genom mätningar framkommit att det är hälsofarligt att genomföra tunnelprojektet i Varbergs tätort, projektet bör därför stoppas och man bör hitta ett alternativ utan djupborring. Vi anser även att själva grundtanken är fel med Västlänken. Vi föreslår i stället att Göteborg förtätas med en kringled utanför centrum, för att en uthållig och välplanerad stad ska kunna utvecklas. Vi vill peka på att ett alternativ som kan erbjuda möjlighet för en sådan lösning är Gårdaalternativet.

Vår politik hade sammanfattningsvis medfört att Sverige stått bättre rustat för att möta framtidens utmaningar på infrastrukturuområdet.

5. Övriga särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 16 (C)

Anders Åkesson (C) anför:

Vi i Centerpartiet står bakom den rollfördelning som gäller inom planeringsprocessen varvid det normalt inte är riksdagens uppgift att ta ställning till infrastrukturprojekt. Mot bakgrund av de olika motionsförslag som väckts på området vill jag dock peka på att med Centerpartiets politik och planeringsriktlinjer hade breda och angelägna satsningar på infrastruktur i hela landet kunnat genomföras. Vi har bl.a. en tydlig målsättning om en fortsatt utbyggd Norrbotniabana, inte endast byggnaden av en kort inledande etapp som regeringen föreslagit, och därmed påbörjat fullbordandet av den botniska korridoren inom Sverige. En centerpartistisk politik hade medfört att behoven av investeringar i svensk infrastruktur mötts på ett bättre sätt.

6. Övriga särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 16 (L)

Nina Lundström (L) anför:

Vi Liberaler anser att riksdagen i normalfallet inte bör besluta om utbyggnader och underhållsinsatser på olika väg- och järnvägssträckningar i landet. Mot bakgrund av de motionsförslag som behandlats i detta avsnitt vill jag dock understryka att det genom den planeringsram och de planeringsriktlinjer vi förordat vore möjligt att tillgodose en stor del av dessa önskemål, såsom en förstärkt infrastruktur mellan Oslo–Karlstad–Stockholm och en säkring av inre vattenvägar, såsom Göta älv, Trollhätte kanal, Väner och Mälaren, liksom därutöver flertalet andra viktiga satsningar på att lösa flaskhalsar i infrastrukturen runt om i landet. Vi behöver också noggrant överväga om driften av vissa delar i anläggningsverksamheten kan överlätas på andra för att skapa mer utrymme för andra åtgärder. En sådan fråga är elförsörjningen på vissa banor. Vad skulle det innebära att lägga ut elförsörjning genom koncession? Vi liberaler vill även framhålla vikten av utvecklingen av flygplatser och av marktransporter till och från flygplatser. Därmed skulle bättre möjligheter skapas för att möta de behov som den svenska infrastrukturen har.

7. Övriga särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 16 (KD)

Magnus Oscarsson (KD) anför:

Min utgångspunkt är att riksdagen normalt inte ska besluta om utbyggnader och underhållsinsatser på olika väg- och järnvägssträckningar i landet. Mot bakgrund av de motionsförslag som behandlats i detta avsnitt vill jag dock framhålla att det genom den planeringsram och de planeringsriktlinjer vi kristdemokrater förordat hade varit möjligt att tillgodose en rad önskemål om angelägna infrastrukturprojekt, såsom en byggstart av en östlig förbindelse för

att skapa en komplett ringled runt Stockholm liksom en översyn av möjligheterna till förbättrade förbindelser över Södertälje kanal. Dessa satsningar skulle göra den svenska infrastrukturen mindre sårbar och bättre rustad att möta framtidens behov.

8. Alternativ finansiering, punkt 17 (V)

Emma Wallrup (V) anför:

Om mitt förslag till ställningstagande i frågan om finansiering (reservation 30) avvisas i den förberedande voteringen i kammaren avser jag att i huvudomröstningen stödja det alternativ som förordas av företrädaerna för Socialdemokraterna och Miljöpartiet.

9. Vissa frågor om upphandling av infrastruktur, punkt 19 (SD)

Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD) anför:

Om vårt förslag till ställningstagande i frågan om vissa frågor om upphandling av infrastruktur (reservation 33) avvisas i den förberedande voteringen i kammaren avser vi att i huvudomröstningen stödja det alternativ som förordas av företrädaerna för Moderaterna, Centerpartiet, Liberalerna och Kristdemokraterna.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Proposition 2016/17:21

Proposition 2016/17:21 Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling:

1. Riksdagen godkänner att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transport-infrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2018–2029 ska uppgå till 622,5 miljarder kronor (avsnitt 6.2).
2. Riksdagen godkänner att av den ekonomiska ramen ska 333,5 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet (avsnitt 6.3).
3. Riksdagen godkänner att den del av den ekonomiska ramen som enligt punkt 2 ska användas till utveckling av transportsystemet får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektiv-trafikanläggningar m.m., bidrag till åtgärder i allmänna farleder och slussar, stöd för att främja hållbara stadsmiljöer samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån (avsnitt 6.3).
4. Riksdagen godkänner att av den ekonomiska ramen ska 125 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar samt att av den ekonomiska ramen ska 164 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar (avsnitt 6.4).
5. Riksdagen godkänner att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter, ska uppgå till 52 miljarder kronor för perioden 2010–2029 (avsnitt 6.5.5).
6. Riksdagen bemyndigar regeringen att efter åtgärdsplaneringen slutligt besluta om fördelningen av medel mellan nationell plan och länsplaner (avsnitt 6.5.9).

Följdmotionerna

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att minska underhållsskulden för både vägar och järnvägar till 2029 och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom ramen för Trafikverkets resurser säkerställa att de enskilda vägarnas 43 000 km ska ha en bra standard, rätt sträckning och god bärighet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva förutsättningarna för regionalt ansvar för lågtrafikerade banor och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om byggandet av höghastighetsjärnvägar och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om färdigställande av Norrbotniabanan och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar bör utvärderas i syfte att öka effektiviteten och produktiviteten av investeringar och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna vad gäller infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige i stället för att arbeta för nationella incitament till internationella transportslag ska vara pådrivande inom Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och EU för att skapa internationella lösningar där flyget och sjöfarten kan bära sina utsläpp och sin klimatpåverkan, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
- 14.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder ska vidtas för att säkerställa att längre och tyngre lastbilar och tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet väg- och järnvägsnät i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser tåg.

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pausa införandet av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att peka ut ett antal infrastrukturprojekt som

lämpar sig för alternativa finansieringslösningar OPS och motsvarande och tillkännager detta för regeringen.

22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att privat kapital och pensionsfonder bör ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avbryta den s.k. Sverigeförhandlingen och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inte bygga en höghastighetsjärnväg och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avvakta införandet av ERTMS och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utgångspunkten för utvecklingen av infrastrukturen ska vara en inhemsk, och inte invandringsdriven, befolkningsökning och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att infrastrukturutvecklingen inte ska planeras baserat på mål om infrastrukturutnyttjandet relativt könen och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta en speciell marknadspott för att åtgärda hastigt uppkomna flaskhalsar i infrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en bredare syn på infrastruktur för hela riket ska råda och att fokus ska vidgas från storstaden till landet som helhet och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att hjälpa de regionala flygplatserna och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att jordskredssäkra Göta älv och börja bygga nya slussar i Trollhättan och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förslag på åtgärder som syftar till att möjliggöra att köra snabbare godståg bör utredas vidare i den kommande åtgärdsplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD):

1. Riksdagen beslutar att av den ekonomiska ramen ska 314,5 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet.

2. Riksdagen beslutar att den del av den ekonomiska ramen som ska användas till utveckling av transportsystemet får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., bidrag till åtgärder i allmänna farleder och slussar samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån.
3. Riksdagen beslutar att av den ekonomiska ramen ska 135 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar samt att av den ekonomiska ramen ska 173 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till statliga vägar.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna vad gäller infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att peka ut ett antal infrastrukturprojekt som lämpar sig för kompletterande finansieringslösningar och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar bör utvärderas i syfte att öka investeringars effektivitet och produktivitet och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell godsstrategi och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell underhållsplan för järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell underhållsplan för väg och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en östlig förbindelse och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stärkta förbindelser vid riksintressen och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kapacitetshöjande utveckling av befintlig infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Sverigeförhandlingen och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om längre och tyngre godståg och tillkännager detta för regeringen.
- 19.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sjöfartens betydelse för Sverige och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser sjöfartens infrastruktur.

2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L):

1. Riksdagen avslår regeringens förslag om att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2018–2029 ska uppgå till 622,5 miljarder kronor.
2. Riksdagen beslutar att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2018–2029 ska uppgå till 623,5 miljarder kronor.
3. Riksdagen avslår regeringens förslag om att 333,5 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till utveckling av transportsystemet.
4. Riksdagen beslutar att 315,5 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till utveckling av transportsystemet och projekt aktuella för offentlig-privat samverkan (OPS).
5. Riksdagen avslår regeringens förslag om att den del av den ekonomiska ramen som enligt punkt 2 ska användas till utveckling av transportsystemet får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., bidrag till åtgärder i allmänna farleder och slussar, stöd för att främja hållbara stadsmiljöer samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån.
6. Riksdagen beslutar att den del av den ekonomiska ramen som enligt punkt 2 ska användas till utveckling av transportsystemet får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, cykelstråk, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., delfinansiering till åtgärder i allmänna farleder och hamnar och slussar, räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån.
7. Riksdagen avslår regeringens förslag om att 125 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar samt att 164 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar och till statlig medfinansiering till enskilda vägar.

8. Riksdagen beslutar att 144 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar samt att 164 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar, till statlig medfinansiering till enskilda vägar samt åtgärder i det statliga ledssystemet.
9. Riksdagen avslår regeringens förslag om att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter, ska uppgå till 52 miljarder kronor för perioden 2010–2029.
10. Riksdagen beslutar att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter, ska uppgå till 80 miljarder kronor för perioden 2010–2029.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) ska senareläggas i syfte att frigöra anslag för vidmakthållande av infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att koncession för elförsörjning för spårbunden trafik bör prövas och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trimningsåtgärder och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell underhållsplan och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om lågtrafikerade banor och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om godstransporter och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ny infrastruktur genom offentlig-privat samverkan (OPS) och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökat underhåll av spår och vägar och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fyrstegsprincipen för infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastrukturavgifter och dynamiska trängselavgifter och tillkännager detta för regeringen.

22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trädröjning och spår och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utvecklingen av flygplatser och om marktransporter till och från flygplatser och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om satsning på regionala spår och vägar och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastruktur till omvärlden och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökad tillgänglighet i transportsystemet och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastruktur och om klimat- och miljöåtgärder och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om framtidens infrastrukturlösningar och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna vad gäller infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att peka ut ett antal infrastrukturprojekt som lämpar sig för alternativa finansieringslösningar och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar bör utvärderas i syfte att öka investeringars effektivitet och produktivitet och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

1. Riksdagen avslår regeringens förslag till statlig planeringsram på 622,5 miljarder kronor för transportinfrastruktur för perioden 2018–2029 och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen beslutar att den totala statliga planeringsramen för perioden i stället ska uppgå till 628,5 miljarder kronor.
3. Riksdagen avslår regeringens förslag om att 164 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till vidmakthållande av statliga

- vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar.
4. Riksdagen beslutar att 170 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar.
 5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna vad gäller infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
 6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet och tillkännager detta för regeringen.
 7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att peka ut ett antal infrastrukturprojekt som lämpar sig för alternativa finansieringslösningar och tillkännager detta för regeringen.
 8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar bör utvärderas i syfte att öka investeringars effektivitet och produktivitet och tillkännager detta för regeringen.
 9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra redan fattade beslut om vägprojekt och tillkännager detta för regeringen.
 10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägunderhåll och tillkännager detta för regeringen.
 11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om järnvägsunderhåll och tillkännager detta för regeringen.
 12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kapacitetsbrister på järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
 13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad och tillkännager detta för regeringen.
 14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Sverigeförhandlingen och tillkännager detta för regeringen.
 15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sjöfartens behov och tillkännager detta för regeringen.
 16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafiksäkerhet i samband med åtgärdsplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

Skrivelse 2016/17:20

Regeringens skrivelse 2016/17:20 Riksrevisionens rapport om erfarenheter av OPS-lösningen för Arlandabanan.

Följdmotionerna

2016/17:3522 av Nina Lundström m.fl. (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder med anledning av Riksrevisionens rapport om erfarenheter av OPS-lösningen för Arlandabanan och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3523 av Emma Wallrup m.fl. (V):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en utredning i syfte att belysa effekterna på samhällsnyttan av OPS-projektet för Arlandabanan i jämförelse med andra genomförandeformer och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3524 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att samhällsekonomiska kalkyler i större utsträckning än i dag ska ligga till grund för infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda huruvida genomförandet av Arlandabanan blev billigare eller dyrare än det hade blivit med konventionella finansieringsmetoder och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra en samhällsekonomisk utredning om utfallet av Arlandabanan och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stärka Trafikverkets uppköparkompetens och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur den lagstiftning som gäller för OPS-lösningarna kan framtidsäkras i och med EU-medlemskapet och tillkännager detta för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2015/16

2015/16:16 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast färdigställa utbyggnaden av Västkustbanan till dubbelspår längs hela sträckningen och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:17 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det angelägna i att fortsätta arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att projektets karaktär, inte minst möjligheten till egenfinansiering, gör att den fasta HH-förbindelsen bör hanteras som ett separat projekt, exempelvis på motsvarande sätt som Öresundsbron, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

2015/16:207 av Bengt Eliasson (FP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om framtiden för järnvägslinjen Varberg–Borås, Viskadalsbanan, och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:208 av Bengt Eliasson (FP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om snar upprustning av järnvägslinjen Halmstad–Nässjö och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:210 av Bengt Eliasson (FP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utbyggnad av väg 153 och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:220 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna vad gäller upprustning och elektrifiering av hela Kinnekullebanan och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:222 av Sten Bergheden (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vid utbyggnaden av E20 utreda möjligheten att den blir Sveriges första elmotorväg och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:241 av Jan Ericson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över redovisningsprincipen för infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:277 av Emma Wallrup m.fl. (V):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen till riksdagen bör återkomma med förslag på regelverk innebärande att kommuner ska ålägga samhällsbyggare att i transportplaner redovisa att deras byggprojekt leder till trafiksnåla transportlösningar, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

2015/16:284 av Lars Tysklind (FP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera satsningar på infrastruktur i Bohuslän och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:307 av Thomas Strand m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Europabанans strategiska betydelse och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:326 av Maria Andersson Willner m.fl. (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för en utbyggnad av E20 genom Västra Götalandsregionen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att öka spårkapaciteten på Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:335 av Mikael Dahlgvist m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en snabbare och mer driftssäker järnvägsförbindelse på sträckan Oslo–Karlstad–Örebro–Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:336 av Peter Persson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ett principbeslut om att bygga hela Götalandsbanan samt Europakorridoren och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:337 av Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för förbättrad infrastruktur i Jönköpings län och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:347 av Patrik Björck m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att öka spårkapaciteten på Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:355 av Carina Ohlsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en förbättrad standard på Kinnekullebanan och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:377 av Håkan Svenneling m.fl. (V):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en väl fungerande infrastruktur i hela landet och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:383 av Christina Örnebjär och Mathias Sundin (båda FP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rusta upp riksväg 51 och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:391 av Maria Weimer (FP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för att förbättra möjligheterna att pendla med tåg mellan Uppsala och Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja bygget av ett fyrspar för tågtrafik mellan Uppsala och Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:393 av Mathias Sundin (FP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga dubbelspår på Svealandsbanan och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:416 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en snabb utbyggnad av Slussen och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:444 av Peter Jeppsson och Magnus Manhammar (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för infrastrukturinvesteringar i Blekinge län och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:452 av Phia Andersson och Adnan Dibrani (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en upprustning av järnvägen mellan Varberg och Herrljunga och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:466 av Jörgen Hellman m.fl. (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att genomföra de två delar av Europaväg 45 som inte har blivit verkställda i Trollhättapaketet och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för en utbyggnad av Europaväg 45 genom Dalsland och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för en utbyggnad av dubbelspår på sträckan Öxnered–Kornsjö och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:510 av Emma Carlsson Löfdahl (FP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att riksväg 40, sträckan mellan Borås och Jönköping, i sin helhet bör byggas om till motorväg och att den fortsatta sträckningen från Jönköping till Västervik bör byggas om till två-plus-ett-väg och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:537 av Emma Carlsson Löfdahl och Bengt Eliasson (båda FP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en snabb utbyggnad av riksväg 26 och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:545 av Tina Acketoft m.fl. (FP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda de samhällsekonomiska fördelarna med sänkta avgifter på Öresundsbron och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur eventuella framtida broavgifter kan användas till väg- och

järnvägsinvesteringar i regionen Skåne–Själland och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:547 av Christina Örnebjär (FP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inkludera Karlskoga i snabbtågsförbindelsen mellan Stockholm och Oslo och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:549 av Tina Acketoft (FP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för ett dubbelspår mellan Gävle och Sundsvall/Härnösand och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:616 av Hans Unander m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar i järnvägar i Dalarnas län och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:618 av Hans Unander m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar i bl.a. Europaväg 16 Gävle–Malung–Oslo och riksväg 50 Bergslagsdiagonalen och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:637 av Olle Thorell m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för motorvägsstandard på sträckan Köping–Västjädra och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:638 av Olle Thorell m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga en ny mötesstation på järnvägssträckan Västerås–Fagersta och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:644 av Lars Eriksson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen betona vikten av att bygga fyrspar på sträckan Tomtebodavägen–Kallhäll och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:657 av Lennart Axelsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ett snabbspår på sträckan Stockholm–Örebro–Karlstad–Oslo och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:661 av Tina Acketoft m.fl. (FP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ytterligare en fast förbindelse över Öresund och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:700 av Anders Ahlgren och Daniel Bäckström (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att ta fram beräkningssätt som inte automatiskt prioriterar bort landsortens exportindustri och besöksnäringens behov av transporter till förmån för utveckling av befintliga befolkningscentrum och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:735 av Emil Källström (C):

Del 1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om järnväg i och kring Västernorrlands län samt om att se över möjligheten till offentlig-privat samverkan för att finansiera infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser järnväg i och kring Västernorrlands län

2015/16:735 av Emil Källström (C):

Del 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om järnväg i och kring Västernorrlands län samt om att se över möjligheten till offentlig-privat samverkan för att finansiera infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser möjligheten till offentlig-privat samverkan för att finansiera infrastrukturprojekt

2015/16:736 av Emil Källström (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur ett ökat stöd till enskilda vägar kan åstadkommas och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:754 av Emma Wallrup m.fl. (V):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikanalys i uppdrag att ta fram förslag på strategi och prioriteringsordning för placering av omlastningsnoder för att stärka överflyttning av gods på väg till järnväg och sjöfart, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

2015/16:835 av Ingemar Nilsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar i Ostkustbanan i Västernorrlands län och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:870 av Isak From och Helén Pettersson i Umeå (båda S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av nordiskt samarbete för de viktiga öst-västliga kommunikationerna och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Kvarkestrafikens betydelse för norra och mellersta Skandinavien och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:901 av Betty Malmberg och Lotta Finstorp (båda M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de stora kapacitetsbegränsningar som råder på Södra stambanan bör avhjälpas och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höghastighetsprojekten Götalandsbanan och Europakorridoren även bör beakta det regionala tillväxtperspektivet och utvecklingsmöjligheterna av mellanliggande stationer och regioner och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en skyndsam tillåtlighetsprövning av Ostlänken och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:905 av Betty Malmberg m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fullfölja projektet Förbifart Söderköping, som ingår i den nationella transportplanen för 2014–2025, och att detsamma inte bör senareläggas och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:980 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka tänkbara alternativa finansieringslösningar för investeringar i framtidens infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1012 av Isak From m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att göra Inlandsbanan till ett fungerande transportalternativ för tunga godstransporter och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1022 av Kristina Nilsson och Katarina Köhler (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en omdragning av E4:an genom Västerbottens och Västernorrlands län och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1043 av Boriana Åberg och Thomas Finnborg (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafiksituationen vid Ystad hamn och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1044 av Erik Ottoson (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta arbetet med en östlig motorvägsförbindelse i Stockholms län och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska prioritera frågan om en östlig motorvägsförbindelse i Stockholms län och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1151 av Jabar Amin (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda arbetet för byggandet av hela Norrbotniabanan och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1153 av Annicka Engblom (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Sydstälänken och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1161 av Patrick Reslow och Olof Lavesson (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se potentialen i en metroförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1165 av Marta Obminska (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett inriktningsbeslut om byggande av två nya spår på sträckan mellan Uppsala och Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1180 av Eva Lohman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om möjligheten att utöka spårkapaciteten Gävle–Härnösand och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1259 av Mats Green och Helena Bouveng (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nya stambanor för höghastighetståg och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1260 av Erik Andersson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utbyggnad av Roslagsbanan till Arlanda och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1306 av Magnus Persson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utbyggnad av E22:an på sträckan Gualöv–Fjälkinge och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1328 av Sofia Arkelsten m.fl. (M):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förstudien för en östlig förbindelse fortgår med målet att snarast möjligt påbörja projektering för att färdigställa ringleden runt Stockholms innerstad och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1344 av Sofia Fölster (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt återkomma till riksdagen med en tidsplan för byggnation av Östlig förbindelse och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Östlig förbindelse är ett prioriterat infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1359 av Larry Söder (KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över vägnätet i Halland för att tillse att kapaciteten matchar behovet, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera ett färdigställande av utbyggnaden av Västkustbanan till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inleda en översyn av kapacitetsbehovet på Västkustbanan och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1368 av Emil Källström m.fl. (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till järnvägsinvesteringar på sträckan Västeraspy–Långsele för att möjliggöra gods- och persontrafik längs sträckan Umeå–Sollefteå–Östersund–Trondheim och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1430 av Monica Green m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att skapa en bättre infrastruktur i Västsverige och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1458 av Erik Bengtzboe (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för en utbyggnad av riksväg 55 och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1474 av Lars Tysklind (FP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att studera möjligheten att skapa en kanalförbindelse mellan Vänersborg och Uddevalla och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1475 av Lars Tysklind (FP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka nordiska triangelns stråk mellan Oslo, Karlstad och Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1512 av Peter Jeppsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att studera förutsättningarna för ett förändrat planeringsperspektiv för infrastrukturinvesteringar i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1523 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga ut E6:an

genom Skåne till en trefilig motorväg på fler avsnitt och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1574 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en gemensam nordisk transportstrategi och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1575 av Jörgen Warborn (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta länsvägarna 153 och 154 när medel budgeteras till länsvägarna och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1587 av Agneta Börjesson och Emma Hult (båda MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Halmstad–Nässjö-banan bör utvecklas och behållas och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1600 av Stina Bergström m.fl. (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av mer pengar till cykelinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1609 av Jonas Eriksson och Stina Bergström (båda MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en åtgärdsvalsstudie för kollektiva persontransporter på sträckan Oslo–Karlstad–Örebro–Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1618 av Sten Bergheden m.fl. (M, C, KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna vad gäller en snabb utbyggnad av ett tredje spår och en upprustning av Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1628 av Mattias Bäckström Johansson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för färjetrafik mellan Byxelkrok och Oskarshamn i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1663 av Camilla Waltersson Grönvall (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga bort s.k. flaskhalsar i trafiken för att på så sätt uppnå största möjliga nytta av gjorda infrastruktursatsningar och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sträckan Göta–Torpabron på E45 och behovet av att bygga bort dessa flaskhalsar och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att förenkla regelverket kring infrastrukturplanprocessen samt begränsa överklaganskretsen och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1679 av Tomas Tobé och Margareta B Kjellin (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att investeringar i Ostkustbanan bör övervägas och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1687 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att fortsätta arbetet med att få till stånd en finansieringslösning för Norrbotniabanan och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1691 av Jessica Rosencrantz (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta utreda och planera för en östlig förbindelse och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1698 av Edward Riedl och Sten Bergheden (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ha en öppenhet för alternativa finansieringsmodeller och ägarskap av infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1706 av Carl Schlyter (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avbryta vidare planering för östlig förbindelse och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1739 av Elisabeth Svantesson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra möjligheterna för arbetspendling till och från Örebro län, särskilt med syfte att stärka arbetspendlares möjligheter att arbeta i Stockholm-Mälardalsområdet, och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1745 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utbyggnad av E18 mellan Västerås och Köping och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1767 av Carl-Oskar Bohlin och Ulf Berg (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att satsa på förbättrad infrastruktur i Dalarnas län och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1803 av Fredrik Eriksson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att projektet ”Den skandinaviska 8-miljonersstaden” bör genomföras alternativt att motsvarande likvärdiga åtgärder vidtas och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1809 av Johnny Skalin (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att befria alla privatbilar från avgift på E4:an i Sundsvall och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1819 av Johnny Skalin (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbereda för att bygga ett dubbelspår till Sundsvall och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1829 av Stina Bergström (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rusta upp och öppna Inlandsbanan mellan Mora och Persberg och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ett spår från Hagfors ut till Inlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1875 av Niklas Karlsson m.fl. (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en konkret åtgärdsplan för ett robust och fungerande trafiksystem i Skåne och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för samverkan med danska myndigheter och transportföretag för att få pendlingen över Öresund och anknypningar till denna att fungera och hålla tiderna och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1885 av Niklas Karlsson (S):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur infrastrukturen till Sveriges enda stora varv kan stärkas i syfte att stötta den svenska marintekniska industrin och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1905 av Sailsa Quicklund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att rusta upp Inlandsbanan för att skapa ännu bättre förutsättningar för fler företag och jobb i Norrlands inland och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1906 av Sailsa Quicklund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om beräkningsgrunder för infrastrukturmedel och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1939 av Åsa Coenraads och Jessika Roswall (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera en utbyggnad av E18 med cykelbana mellan Västerås och Enköping i Trafikverkets planering och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1960 av Fredrik Christensson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över behovet av att förbättra järnvägen på Bohusbanan och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1972 av Per-Ingvar Johnsson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av dubbelspår på järnvägssträckan Hässleholm–Kristianstad och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2011 av Mattias Bäckström Johansson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inleda en satsning på Sydostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2025 av Sara-Lena Bjälkö (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om berörda vägar i Halland och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2027 av Sara-Lena Bjälkö (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tunnelbygget i Varberg och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2035 av Pavel Gamov (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheterna till och planera för fyra tågspår mellan Uppsala och Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2044 av Mikael Eskilandersson och Sara-Lena Bjälkö (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för en ny järnvägssträckning mellan Helsingborg och Jönköping och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2052 av Roger Hedlund (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för ytterligare investeringar i Europaväg 4 i Gävleborgs län och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2053 av Roger Hedlund (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att bygga dubbelspårig järnväg på hela Ostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2054 av Roger Hedlund (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för ytterligare investeringar i Europaväg 16 Gävle–Oslo och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2058 av Josef Fransson (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast påbörja projekteringen för att bygga ut E20 till motorväg och/eller mötesfri två-plus-två-väg genom Västra Götaland och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2068 av Jimmy Ståhl och Carina Herrstedt (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda konkurrensneutraliteten mellan transportslagen och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2117 av Erik Bengtzboe (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för en utbyggnad av väg 53 mellan Eskilstuna och Nyköping och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2139 av Annicka Engblom m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utbyggnad av E22 och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2185 av Emilia Töyrä (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en muddring av Luleå hamn och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2201 av Mattias Ottosson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att fullfölja ombyggnationen av E22 och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2222 av Emma Nohrén (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att förlänga Bohusbanan till Oslo och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att åtgärda den låga höjden i tunnarna norr om Uddevalla för att godstrafik med exempelvis Stora Ensos SECU-boxar ska vara möjlig på banan och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta underhålla Lysekilsbanan och Bohusbanan och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2269 av Robert Hannah (FP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra snabba tågförbindelser på sträckan Oslo–Köpenhamn och vidare söderut till en del av EU:s TEN-T-nätverk och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förutsättningarna för länken Oslo–Göteborg–Köpenhamn bör genomlysas när ett framtida nät av höghastighetsbanor i Sverige planeras och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2329 av Ulrika Karlsson i Uppsala (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återuppta byggnationen av Förbifart Stockholm samt se över möjligheten att utöka spårkapaciteten Uppsala–Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2340 av Pyyri Niemi och Sanne Eriksson (båda S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för bättre fungerande vägar och järnvägar i Uppsala län och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2351 av Josef Fransson m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2362 av Annika Qarllsson och Fredrik Christensson (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för att få dubbelspår på järnvägen hela sträckan i korridoren Oslo–Göteborg–Köpenhamn och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2363 av Annika Qarllsson och Fredrik Christensson (båda C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att infrastruktur i form av kraftledningar ska samordnas med väg- och järnvägsdragningar för att minimera det totala markintranget och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att översikt och planering för all infrastruktur för alla aktörer på marknaden måste samordnas regionalt för att säkerställa en effektiv markanvändning och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2369 av Anders W Jonsson m.fl. (C):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att offentlig-privat samverkan (OPS) ska öka som finansieringsmodell för investeringar i infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2376 av Solveig Zander (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en översyn för att göra Hjulstabron och riksväg 55 till ett nationellt ansvar och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2416 av Krister Örnfjäder m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att utveckla järnvägskommunikationerna i Kalmar län för att säkra konkurrenskraft samt vidga arbetsmarknadsregionerna och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2418 av Johan Andersson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge goda planeringsförutsättningar för att möta de åtaganden som följer på byggnationen av Ostlänken, inte minst på det bostadspolitiska området, och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2424 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga ut E6 genom Skåne till en trefilig motorväg på fler avsnitt och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2438 av Daniel Bäckström (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta initiativ som utvecklar det svensk-norska samarbetet för planläggning och projektering av en driftsäker och snabb järnvägsförbindelse där resan tar högst tre timmar mellan Oslo och Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2454 av Lars Hjalmered m.fl. (M):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om transporter för att hela Sverige ska kunna leva och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2461 av Kristina Yngwe (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att förbättra trafiksituationen på Dragongatan i Ystad och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2463 av Kristina Yngwe (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att kommande utredningsrutiner och utredningsdirektiv ger planerad och prognostiserad infrastrukturutveckling i omgivande länder tillräcklig tyngd när kapacitetsbehovet i det svenska transportsystemet beräknas, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppdra åt planansvariga regionala myndigheter att beräkna kommande kapacitetsbehov med anledning av bl.a. Fehmarn bält-förbindelsen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för nya fasta förbindelser över Öresund och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2521 av Boriana Åberg m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att prioritera infrastruktursatsningar i Skåne och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det angelägna i att arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör fortsätter och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för ett fortsatt utbyggande av Södra stambanan, Västkustbanan och Skånebanan samt planeringen av Simrishamnbanan och järnvägsförbindelserna till forskningsanläggningarna Max IV och ESS i Lund och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna för utbyggnad av E6 och E22 till trefiliga motorvägar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en prioritering av hamninfrastruktur i de skånska hamnarna av nationellt intresse bör göras och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av en välfungerande flygtrafik i södra Sverige, och av att arbetet med Sturupspendeln lyfts och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2534 av Börje Vestlund m.fl. (S):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta behovet av fungerande kommunikationer och infrastruktur för en växande Stockholmsregion och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2623 av Mikael Jansson och Robert Stenkvist (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om projektering av en järnbana (Nobelbanan) mellan Örebro och Karlstad och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2627 av Roland Utbult (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av upprustning av vägarna 161, 162 och 171 i Bohuslän och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2628 av Roland Utbult (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att rusta upp Bohusbanan och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2691 av Andreas Carlson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om riksväg 40 mellan Jönköping och Ulricehamn och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2693 av Andreas Carlson (KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de pågående förberedelserna av ombyggnationen av riksväg 26/47 på sträckan Mullsjö–Jönköping fortsatt bör prioriteras och inte fördröjas, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera och tidigarelägga ombyggnation av riksväg 26/47 på sträckan Mullsjö–Slättäng baserat på förslag i genomförd åtgärdsvalsstudie och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2694 av Andreas Carlson (KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta planera för snabbtåg mellan Stockholm och Göteborg via Jönköping och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om snabbtågsbanans dragning över Tranås, Jönköping, Skillingaryd och Värnamo och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2731 av Cecilia Widegren m.fl. (M, C, KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att steg för steg fortsätta aktivt att genomföra alliansregeringens, kommuners och regioners gemensamma överenskommelse om att fortsätta bygga ut E20 till fyrfältsväg och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2778 av Lars-Axel Nordell (KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda behovet av fler avlastnings- och omlidningsmöjligheter i det svenska järnvägsnätet och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att särskilt analysera Inlandsbanans strategiska betydelse och dess behov av ökad kapacitet och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2798 av Gunilla Nordgren m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över möjligheterna att bygga en Sturupspendel – en tågförbindelse mellan Malmö Sturup och Köpenhamn Kastrup och arbeta in den i den långsiktiga strategiska infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2850 av Josef Fransson m.fl. (SD):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att investera i infrastruktur kopplat till gruvnäringen och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2860 av Aron Modig (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom Sverigeförhandlingen främja väg och järnväg i Göteborgsområdet samt snabbtåg på sträckorna Göteborg–Oslo och Göteborg–Malmö–Köpenhamn och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2879 av Magnus Oscarsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att rusta upp och satsa på Stångådalsbanan och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2881 av Magnus Oscarsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om dragningen av Götalandsbanan och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2883 av Magnus Oscarsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att prioritera en upprustning av länsväg 131 mellan Österbymo och Tranås och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2917 av Jan R Andersson och Finn Bengtsson (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Tjustbanan och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2918 av Jan R Andersson och Finn Bengtsson (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Stångådalsbanan och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2925 av Lena Asplund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2957 av Lena Asplund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta investeringar i Ådalsbanan mellan Västeraspy och Långsele och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2959 av Jan R Andersson och Finn Bengtsson (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna för en ny kustjärnväg längs Smålandskusten med anslutning i norr till Tjustbanan mot Linköping och i söder till Emmabodabanan mot Karlskrona och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2983 av Per Åsling (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för ändrade prioriteringar i syfte att åtgärda infrastruktur i Jämtlands län och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2992 av Helena Lindahl och Per Åsling (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i samverkan med Inlandsbanan AB och näringslivet i uppdrag att se över möjligheten att rusta upp Inlandsbanan inklusive samtliga tvärbanor och därmed skapa förutsättningar för nya och växande företag med fler jobb och tillväxt i inlandet och bidra till den globala klimatomställningen och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3007 av Helena Lindahl och Per Åsling (båda C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska inleda diskussioner med berörda regioner och intressenter och att skyndsamt hitta finansieringslösningar för Norrbottenbanans förverkligande, såsom att låta kapital från de allmänna pensionsfonderna investeras i svensk transportinfrastruktur, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska undersöka möjligheterna att Norrbottenbanan och i synnerhet den naturliga startsträckan Umeå–Skellefteå ska finnas med som en tidig och prioriterad satsning i den förväntade nationella infrastrukturplanen 2017–2028 och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska se över möjligheterna att utse en enskild förhandlingsperson för att lösa finansieringen av banan och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3022 av Ola Johansson (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nettonuvärdeskvoten för vägar endast bör belastas med anläggningskostnad och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nettonuvärdeskvoten för vägar bör breddas i syfte att spegla samhällsnyttan i kombinerade väginvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vägstandarden, som en kombinerad investering på RV 153 och RV 154, bör stärkas för att ta till vara den fulla tillväxtpotentialen i Falkenbergs och Varbergs inland och tillkännager detta för regeringen.

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att befintlig järnvägsinfrastruktur och trafik bör förbättras i syfte att göra arbetspendlingen mer attraktiv i öst–västlig riktning och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3032 av Staffan Danielsson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla och förbättra järnvägen och riksväg 35 mellan Västervik och Linköping samt Stångådalsbanan mellan Linköping och Kalmar och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3035 av Staffan Danielsson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om projekteringen av Ostlänken och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka tänkbara alternativa finansieringslösningar för investeringar i framtidens infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera väg- och järnvägsinfrastrukturen i anslutning till hamnar med nationell betydelse och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för att utveckla mer rättvisande samhällsekonomiska kalkylmodeller vad gäller infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen kontinuerligt bör fortsätta arbetet med att ta fram kunskapsunderlag och se över trafikslagets kostnadsansvar för att nå en rättvis och effektiv prissättning av transporter och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lokala och regionala infrastrukturinvesteringar i högre grad bör samspela och genomföras i dialog med nationella infrastrukturförbindelser så att suboptimering undviks, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta arbetet med Sverigeförhandlingen och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3129 av Per Åsling (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska få i uppdrag att identifiera 10–15 större OPS-projekt och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3147 av Penilla Gunther m.fl. (KD):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att basindustrins behov av utökad rälskapacitet bör prioriteras i den nationella planen och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de mindre järnvägsspårens underhåll ska tas i beaktande i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjligheten till kombitransporter och kombiterminaler bör tas med i planeringen för regional tillväxt och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD):

15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta arbetet med Sverigeförhandlingen och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva förutsättningarna för en finansieringslösning av en östlig förbindelse som knyter samman trafikledsförbindelsen kring Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3191 av Robert Hannah (FP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra snabba tågförbindelser på sträckan Oslo–Köpenhamn och vidare söderut till en del av EU:s TEN-T-nätverk och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förutsättningarna för länken Oslo–Göteborg–Köpenhamn bör genomlysas när ett framtida nät av höghastighetsbanor i Sverige planeras, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3207 av Penilla Gunther m.fl. (KD):

20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att helhetsgrepp bör tas kring behoven av infrastruktur för små och stora företag över hela landet och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att privat kapital och pensionsfonder bör ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att identifiera 10–15 projekt från nuvarande infrastrukturplan som är lämpliga för att hanteras med extern medfinansiering och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ur ett jämställdhetsperspektiv ge både kvinnor och män samma tillträde till planerings- och beslutsfattande forum för transportinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur samhällsekonomiska kalkylmodeller och samlade effektbedömningar av godstransporter kan utvecklas och förändras för att ge mer rättvisande lönsamhetskalkyler av investeringar i infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om drift och underhåll av vägar och järnvägar och behovet av styrning och uppföljning av satsade medel för insatser i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ompröva den centralisering av resurser som till synes satsas på infrastruktur i landet, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2016/17

2016/17:9 av Bengt Eliasson (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om framtiden för järnvägslinjen Varberg–Borås (Viskadalsbanan) och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:10 av Bengt Eliasson (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en om- och utbyggnad av väg 153 och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:11 av Mathias Sundin m.fl. (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att bygga Hyperloop i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:12 av Bengt Eliasson (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om snar upprustning av järnvägsstråken Halmstad–Markaryd och Halmstad–Nässjö samt vägstråken 15, 25, 26 och 153 och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:15 av Lars Tysklind (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att studera möjligheten att skapa en kanalförbindelse mellan Vänersborg och Uddevalla och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:17 av Lars Tysklind (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka infrastrukturen i nordiska triangelns stråk mellan Oslo, Karlstad och Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:18 av Lars Tysklind (L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om upprustning och träsäkring av Bohusbanan och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera öst-västliga tvärförbindelser i vägnätet och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ersätta färjor med broar där det är ekonomiskt lönsamt och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:28 av Lars Tysklind och Said Abdu (båda L):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkra inre vattenvägar som Göta älv, Trollhätte kanal, Vänern och Mälaren och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:117 av Josef Fransson m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka infrastrukturen kopplad till gruvnäringen och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:124 av Mattias Bäckström Johansson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för färjetrafik mellan Byxelkrok och Oskarshamn i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:126 av Mattias Bäckström Johansson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inleda en satsning på en sydostkustbana och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:184 av Eva Lohman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om spårkapaciteten på sträckan Härnösand–Gävle och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:186 av Saila Quicklund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om möjligheten att rusta upp Inlandsbanan för att skapa ännu bättre förutsättningar för fler företag och jobb i Norrlands inland och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:188 av Saila Quicklund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ändrade beräkningsgrunder för infrastrukturmedel och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:312 av Josef Fransson m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avbryta Sverigeförhandlingen och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:322 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga möjligheterna till en påskyndad utbyggnad av E18 mellan Västerås och Köping och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:323 av Åsa Coenraads och Jessika Roswall (båda M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta för arbetspendling mellan Västmanland och Uppsala län och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:332 av Christina Örnebjär (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastruktursituationen i Örebro län och vikten av fortsatt upprustning av vägnätet och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:335 av Christina Örnebjär (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tåg Stockholm–Örebro–Karlstad–Oslo och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:485 av Annicka Engblom (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Sydostlänken och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:514 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det angelägna i att fortsätta arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att projektets karaktär, inte minst möjligheten till egenfinansiering, gör att den fasta HH-förbindelsen bör hanteras som ett separat projekt, exempelvis på motsvarande sätt som Öresundsbron, och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:516 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att snarast färdigställa utbyggnaden av Västkustbanan till dubbelspår längs hela sträckningen och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:560 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en gemensam nordisk transportstrategi och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:697 av Lena Asplund och Margareta B Kjellin (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om dubbelspår Sundsvall–Gävle och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:816 av Lars Hjalmered (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att stärka Göteborgs hamn och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:820 av Annie Lööf m.fl. (C):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka offentlig-privat samverkan (OPS) som finansieringsmodell för investeringar i infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C):

30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska vara pådrivande inom ICAO, IMO och EU för att skapa internationella lösningar där sjöfarten och flyget kan bära sina utsläpp

och sin klimatpåverkan, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra gång-, cykel- och kollektivtrafik normgivande i planeringen i större tätorter och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa möjligheten att kräva transportplan vid nyanläggning eller utvidgning av transportintensiv verksamhet för att öka kommuners inflytande och tillkännager detta för regeringen.
- 50.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för nya fordonstyper såsom långa och tunga lastbilar och tåg för att minska miljöpåverkan och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser tåg.

2016/17:892 av Berit Högman m.fl. (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för kraftfulla investeringar i väg och järnväg och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för upprustningar av E18 och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att prioritera satsningar på tågförbindelsen Oslo–Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:893 av Hanna Westerén (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för behovet av en reservhamn för att säkra Gotlands grundläggande försörjning och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:913 av Isak From och Helén Pettersson i Umeå (båda S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en omdragning av E4-sträckningen runt Umeå och Skellefteå och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över möjligheterna till att ge Trafikverket i uppdrag att rusta upp Europavägarna till minst två-plus-ett och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:933 av Marie Granlund m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om integration med norra Europa via Fehmarn bält-förbindelsen och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:979 av Krister Örnfjäder m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att utveckla järnvägskommunikationerna i Kalmar län för att säkra konkurrenskraft samt vidga arbetsmarknadsregionerna och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1031 av Magnus Oscarsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av att bygga Ostlänken och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1057 av Emma Hult (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Nässjö–Oskarshamns-banan bör behållas och utvecklas för persontrafik och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1058 av Emma Hult och Agneta Börjesson (båda MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Halmstad–Nässjö-banan bör behållas och utvecklas och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1100 av Lotta Finstorp m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna för en upprustning av riksväg 55 och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1122 av Magnus Oscarsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att återuppta utredningen om att rusta upp länsväg 131 mellan Österbymo och Tranås och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1125 av Lars-Axel Nordell (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att utreda framtiden för järnvägssträckan Oslo–Stockholm, på motsvarande sätt som sträckorna Göteborg–Stockholm och Malmö–Stockholm utretts, och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1172 av Annika Qarlsson och Fredrik Christensson (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för att få dubbelspår på järnvägen hela sträckan i korridoren Oslo–Göteborg–Köpenhamn och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1174 av Solveig Zander (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om bättre infrastruktur i Mälardalen och för hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1181 av Fredrik Christensson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över behovet av att förbättra järnvägen på Bohusbanan och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1193 av Erik Ottoson och Erik Andersson (båda M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att en östlig motorvägsförbindelse skapas i Stockholms län och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för genomförandet av en investering i en östlig motorvägsförbindelse i Stockholms län och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1201 av Teres Lindberg och Leif Nysmed (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nationell inventering av nyttoeffekter vid infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1205 av Annicka Engblom m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om genomförande av planerade satsningar på E22 och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utbyggnationerna av E22 bör ske i längre och mer sammanhängande stråk och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1254 av Tina Ghasemi (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbetet med en östlig förbindelse i Stockholms län är prioriterat och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1308 av Jan Lindholm (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om klimatsmarta och trafiksäkra lösningar för den växande turisttrafiken till Sälen och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1309 av Jan Lindholm (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att öka kapaciteten för godstransporter på järnväg i Bergslagen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att öka kapaciteten för persontransporter på järnväg i Bergslagen och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1310 av Jan Lindholm (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om de skador som bergslagsregionen drabbas av när statens underhåll av befintlig järnväg inte fungerar och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1311 av Jan Lindholm (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att det planerade dubbelspåret mellan Falun och Borlänge ges en hög prioritet och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1319 av Stina Bergström m.fl. (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av att investeringar på järnvägssträckan Oslo–Karlstad–Örebro–Stockholm finns med i kommande nationella transportplan och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1323 av Jabar Amin (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att om att säkra byggandet av hela Norrbotniabanan och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1374 av Jimmy Ståhl och Carina Herrstedt (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda konkurrensneutraliteten mellan transportslagen och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1400 av Jamal Mouneimne (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över möjligheten till ett ställningstagande om de

öst–västliga kommunikationerna över Kvarken och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1434 av Annika Qarlsson och Fredrik Christensson (båda C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att infrastruktur i form av kraftledningar ska samordnas med väg- och järnvägsdragningar för att minimera det totala markintränet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att översikt och planering för all infrastruktur för alla aktörer på marknaden måste samordnas regionalt för att säkerställa en effektiv markanvändning, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2016/17:1493 av Ulrika Karlsson i Uppsala m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägfärja (frigående eller linfärja) mellan Skokloster i Håbo kommun och Västersjö i Knivsta kommun och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1531 av Sofia Arkelsten m.fl. (M):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det är hög tid att även fatta beslut om byggande och finansiering av Östlig förbindelse för att bygga klart ringleden runt Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1540 av Marta Obminska m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fyra järnvägsspår på Ostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1597 av Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ett principbeslut om att bygga hela Götalandsbanan samt Europakorridoren och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1599 av Åsa Eriksson och Maria Strömkvist (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Strömsholms kanal och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1621 av Mattias Ottosson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vid infrastrukturplaneringen se över stödet till landets regionala flygplatser och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1628 av Phia Andersson och Adnan Dibrani (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en upprustning av järnvägen mellan Varberg och Herrljunga och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1629 av Lars Eriksson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bättre utnyttja Mälarhusarna vid godstrafik i syfte att avlasta väg och järnväg och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1630 av Jörgen Hellman m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en utveckling av Göta älv och Vänersjöfarten och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1641 av Ingela Nylund Watz m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över behovet av att säkra kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet i Södertälje för fordonstrafik och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1642 av Yilmaz Kerimo m.fl. (S):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta behovet av fungerande kommunikationer och infrastruktur för en växande Stockholmsregion och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1656 av Niklas Karlsson och Per-Arne Håkansson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga ut E6 genom Skåne till en trefilig motorväg på fler avsnitt och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1663 av Magnus Oscarsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera och tidigarelägga upprustningen av Stångådalsbanan och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1682 av Peter Jeppsson och Magnus Manhammar (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för infrastrukturinvesteringar i Blekinge län och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1704 av Åsa Eriksson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för motorvägsstandard på E18, sträckan Köping–Västjädra, och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1708 av Kerstin Nilsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom infrastrukturplaneringen studera möjligheterna för fortsatt utveckling av skånsk infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1712 av Agneta Gille och Sanne Lennström (båda S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för bättre fungerande vägar och järnvägar i Uppsala län med bl.a. fyrspar mellan Uppsala och Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att verka för att få en ökande kapacitet genom att satsa på drift och underhåll samt öka resurserna till utbyggnad och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1730 av Said Abdu och Lars Tysklind (båda L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tillgången till väl fungerande infrastruktur och bredband i Dalsland och Värmland och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tågförbindelsen mellan Stockholm och Oslo måste stärkas och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra Europaväg 45:s sträckning genom Värmland och Dalsland och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att klassa Dalsland som ett skogslän och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1741 av Pavel Gamov (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheterna till och planera för fyra tågspår mellan Uppsala och Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1763 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1770 av Per Klarberg m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att slopa införandet av ERTMS och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1776 av Josef Fransson m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att som huvudregel inte tillåta medfinansiering till infrastrukturprojekt från andra offentliga eller privata aktörer och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom regeringsdepartementen inrätta en oberoende expertkommitté för infrastrukturfrågor och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverkets ska ges nya uppdrag gällande samhällsekonomiska kalkyler samt återrapportering och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att eventuella avvikelser från den samhällsekonomiska prioriteringsordningen ska motiveras när beslut tas om en nationell investeringsplan, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2016/17:1781 av Said Abdu (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra framkomligheten på trafikstråken in mot Stockholm-Mälarenregionen och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1796 av Stina Bergström (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rusta upp och öppna Inlandsbanan mellan Mora och Persberg och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ett spår från Hagfors ut till Inlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1824 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja byggandet av nya slussar i Trollhättan och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1851 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ge Trafikverket i uppgift att lägga fram förslag på hur man kan utveckla Kinnekullebanan och de mindre järnvägarna medan de väntar på en total elektrifiering, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2016/17:1855 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna vad gäller upprustning och elektrifiering av hela Kinnekullebanan och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1859 av Sten Bergheden och Lars-Arne Staxäng (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten att bygga en kanal från Vänern till Uddevalla och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1862 av Elisabeth Svantesson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra möjligheterna för arbetspendling till och från Örebro län, särskilt med syfte att stärka arbetspendlarnas möjligheter att arbeta i Stockholm-Mälardalsområdet, och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1863 av Stina Bergström och Janine Alm Ericson (båda MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om investeringar i nya slussar i Trollhätte kanal och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1942 av Staffan Danielsson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla och förbättra järnvägen och riksväg 35 mellan Västervik och Linköping och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1959 av Kristina Yngwe (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att förbättra trafiksituationen på E65/ Dragongatan i Ystad och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1971 av Jörgen Warborn m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta länsvägarna 153 och 154 när medel budgeteras till länsvägarna och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1986 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör få i uppdrag att utreda hur kommuner kan ges möjlighet att ställa krav på framtagande av transportplan vid nyanläggning eller utvidgning av transportintensiv verksamhet och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2000 av Maria Weimer (L):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja bygget av ett fyrspår för tågtrafik mellan Uppsala och Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2007 av Staffan Danielsson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om projekteringen och planeringen av Ostlänken och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2011 av Kristina Yngwe och Eskil Erlandsson (båda C):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att använda marksnål teknik vid intrång på mark för allmän infrastrukturutbyggnad och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2032 av Kerstin Lundgren (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en översyn för att förstärka broförbindelserna över Södertälje kanal och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2057 av Pål Jonson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att förbättra transportinfrastrukturen mellan Stockholm och Oslo och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2064 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna funktionen hos och tillgången till Göteborgs hamn och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2107 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att fortsätta arbetet med att få till stånd en finansieringslösning för Norrbotniabanan och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2145 av Jörgen Hellman m.fl. (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att genomföra de två delar av Europaväg 45 som inte har blivit verkställda i Trollhättepaketet och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en utbyggnad av Europaväg 45 genom Dalsland och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en utbyggnad av dubbelspår på sträckan Öxnered–Kornsjö och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2170 av Johan Büser m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över behovet av en farledsfördjupning i Göteborgs hamn och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2174 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka tänkbara alternativa finansieringslösningar för investeringar i framtidens infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2213 av Catharina Bråkenhielm m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över möjligheterna att utveckla trafiken på Bohusbanan och rusta upp banans norra del och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2218 av Maria Andersson Willner m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att skapa en bättre infrastruktur i Västsverige och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2219 av Maria Andersson Willner m.fl. (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för en utbyggnad av

- E20 genom Västra Götalandsregionen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att öka spårkapaciteten på Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.
 3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att öka spårkapaciteten på Herrljungabanan och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2241 av Jessika Roswall m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för en utbyggnad av riksväg 55 och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2362 av Johnny Skalin (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbereda för att bygga ett dubbelspår till Sundsvall och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2365 av Johnny Skalin (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att befria alla privatbilar från avgift på E4:an i Sundsvall och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2370 av Sara-Lena Bjälkö (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om berörda vägar i Halland och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2374 av Roger Hedlund (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för ytterligare investeringar i Europaväg 16 Gävle–Oslo och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2375 av Roger Hedlund (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för ytterligare investeringar i Europaväg 4 Gävleborgs län och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2376 av Roger Hedlund (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att bygga dubbelspårig järnväg på hela Ostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2380 av Carl-Oskar Bohlin (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att satsa på förbättrad infrastruktur i Dalarnas län och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2403 av Sara-Lena Bjälkö (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tunnelbygget i Varberg och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2422 av Mikael Eskilandersson och Sara-Lena Bjälkö (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för en ny järnvägssträckning mellan Helsingborg och Jönköping och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2460 av Roland Utbult (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att kartlägga behovet av upprustning av Bohusbanan och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2464 av Sofia Damm (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen inom ramen för den kommande åtgärdsplaneringen bör fatta beslut om kraftfulla åtgärder för att möta behoven som en expanderings av Ystads hamn innebär och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2474 av Håkan Svenneling m.fl. (V):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör sätta upp en målsättning om en väl fungerande infrastruktur i hela landet där andra aspekter än befolkningstäthet prioriteras och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2478 av Mikael Oscarsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ombyggnationen av riksväg 282 på sträckan Uppsala–Almunge bör prioriteras och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna vad gäller infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att peka ut ett antal infrastrukturprojekt som lämpar sig för alternativa finansieringslösningar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar bör utvärderas i syfte att öka effektiviteten och produktiviteten av investeringar och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för att ett globalt system med utsläppsrätter för flyget snarast kommer på plats inom ICAO och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör analysera sitt arbetssätt i syfte att uppmuntra produktivitetshöjningar och innovation och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att utreda möjligheter och utmaningar med framtida transportlösningar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett införande av järnvägens nya signalsystem ERTMS bör ta hänsyn till behovet av samordning med närliggande länder, de berörda tågoperatörernas merkostnader och järnvägens totala funktionssätt och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik för att reducera negativa konsekvenser av störningar i transportsystemet och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna Göteborgs hamn som Skandinavien största hamn och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2564 av Mikael Jansson och Fredrik Eriksson (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avbryta vidare projektering och byggnation av Västlänken i Göteborg till dess alternativ som medger högre samhällsnytta och medelhastighet har utretts och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2572 av Anders Hansson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utbyggnad av Simrishamnsbanan och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2608 av Daniel Bäckström och Fredrik Christensson (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för att långsiktigt säkerställa och utveckla Vänersjöfarten samt om åtgärder för slussar i Trollhättan och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2615 av Rickard Persson (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om dubbelspår hela sträckan mellan Varberg och Helsingborgs C och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2640 av Camilla Waltersson Grönvall (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att skyndsamt besluta om en ny slussled där hänsyn till skredrisken tas och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2693 av Johanna Haraldsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningar för förbättrad infrastruktur i Jönköpings län och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2695 av Caroline Helmersson Olsson och Fredrik Olovsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att omprioritera i den statliga infrastrukturplanen och ta med riksväg 55 i den och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2697 av Kristina Nilsson och Eva Sonidsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en dragning av E4:an

genom Västerbottens och Västernorrlands län och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2765 av Mikael Oscarsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att bygga fyrspår på hela sträckan mellan Stockholm och Uppsala och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2772 av Hans Unander m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för kraftfulla investeringar i Dalabanan och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2780 av Carina Ohlsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en utveckling av Vänerjöfarten och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2794 av Carina Ohlsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en förbättrad standard på och elektrifiering av Kinnekullebanan och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2808 av Fredrik Olovsson och Caroline Helmersson Olsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att investera i Sörmlands vägnät för att säkerställa en hög vägstandard och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2817 av Hans Unander och Patrik Engström (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att investera i landsbygdens vägnät för att säkerställa en hög vägstandard och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2827 av Andreas Carlson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en ombyggnad av riksväg 26 Smålandsstenar–Skeppshult och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2828 av Andreas Carlson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut riksväg 40 på sträckan mellan Jönköping och Ulricehamn för att få en sammanhängande motorväg mellan Stockholm och Göteborg, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2016/17:2834 av Andreas Carlson (KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ombyggnationen av riksväg 26/47 på sträckan Mullsjö–Jönköping även i fortsättningen ska prioriteras och att byggstart våren 2017 inte fördröjs och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tidigarelägga ombyggnation av riksväg 26/47 på sträckan Mullsjö–Slättäng, etapp ett och två, baserat på förslag i genomförd åtgärdsvalsstudie och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2836 av Runar Filper (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utökade länsanslag till det värmländska vägnätet och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2965 av Peter Helander (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningar för investeringar utmed Dalabanan för att åstadkomma kortare restid och regionförstoring och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2979 av Helena Lindahl och Per Åsling (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att medfinansiera en tågtestbana mellan Jörn och Arvidsjaur och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2980 av Helena Lindahl och Per Åsling (båda C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska inleda diskussioner med berörda regioner och intressenter och om att skyndsamt hitta finansieringslösningar för Norrbotniabanans förverkligande och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska undersöka möjligheterna att hela Norrbotniabanan och i synnerhet den naturliga startsträckan Umeå–Skellefteå ska finnas med som en tidig och prioriterad satsning i den förväntade nationella infrastrukturplanen 2017–2028 och tillkännager detta för regeringen.

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska se över möjligheterna att utse en enskild förhandlingsperson för att lösa finansieringen för banan och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att använda alternativa finansieringslösningar för infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2993 av Peter Helander och Daniel Bäckström (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att ta fram beräkningssätt där man tar större hänsyn till landsbygdens exportindustri och besöksnäringens behov av transporter och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2996 av Cecilia Widegren (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över andra miljösmarta betalningssystem för trafikanter såsom trafikpass som bilisten är skyldig att erhålla och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3006 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska få i uppdrag att identifiera 10–15 större OPS-projekt och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3007 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att tillsammans med näringslivet och övriga berörda myndigheter undersöka behovet av att anpassa infrastrukturen till turistresmål som är starkt säsongsbundna och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3008 av Per Åsling (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för ändrade prioriteringar i syfte att åtgärda infrastruktur i Jämtlands län och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3026 av Said Abdu och Lars Tysklind (båda L):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra förutsättningarna för gränshandeln genom att förbättra infrastrukturen mellan Sverige och Norge och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3030 av Robert Hannah (L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra snabba tågförbindelser på sträckan Oslo–Köpenhamn och vidare söderut till en del av EU:s TEN-T-nätverk och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förutsättningarna för länken Oslo–Göteborg–Köpenhamn bör genomlysas när ett framtida nät av höghastighetsbanor i Sverige planeras och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förutsättningarna för dubbelspår för hela tågsträckan Oslo–Göteborg–Köpenhamn och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3033 av Per Åsling m.fl. (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i samverkan med Inlandsbanan AB och näringslivet i uppdrag att se över möjligheten att rusta upp Inlandsbanan inklusive samtliga tvärbanor och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3049 av Per-Ingvar Johnsson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av dubbelspår på järnvägssträckan Hässleholm–Kristianstad och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3095 av Helena Lindahl och Peter Helander (båda C):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en genomlysning av besöksnäringens infrastruktur och transportbehov och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3096 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en effektiv infrastruktur som gör det möjligt att bedriva företag i hela landet och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i stället för att arbeta för nationella incitament till internationella transportslag ska Sverige vara pådrivande inom ICAO, IMO och EU för att skapa internationella lösningar där flyget och sjöfarten kan bära sina utsläpp och sin klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vid trafikplanering ge män och kvinnor mer lika förutsättningar att nyttja

- kollektivtrafiken än vad de har i dag i syfte att minska klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kvinnor och män ska ha samma möjlighet att påverka planeringen av transporter och transportinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
 11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att trygga och tillgängliga trafikmiljöer beaktas i planeringsarbetet för infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
 12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom ramen för Trafikverkets resurser säkerställa att de enskilda vägarnas 43 000 km ska ha en bra standard, rätt sträckning och god bärighet och tillkännager detta för regeringen.
 16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna i syfte att rätt värdera industrins och godsflödets betydelse och tillkännager detta för regeringen.
 17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att identifiera ett antal projekt från nuvarande infrastrukturplan som är lämpliga att hanteras med extern medfinansiering och tillkännager detta för regeringen.
 19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att privat kapital och pensionsfonder bör ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3125 av Lars Hjälmered m.fl. (M, C, L, KD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att effektiva transporter spelar en avgörande roll för att säkerställa företagets konkurrenskraft och jobben och för att säkra tillväxt i hela Sverige, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lokala och regionala infrastrukturinvesteringar i högre grad bör samspela och genomföras i dialog med nationella infrastrukturförbindelser så att suboptimering undviks, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2016/17:3175 av Robert Halef (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheterna till en spårväg mellan Norsborg och Södertälje och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3215 av Borianana Åberg m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den beslutade utbyggnaden av E22 Fjälkinge–Gualöv bör genomföras enligt plan och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den beslutade utbyggnaden av E65 Svedala–Böringe bör genomföras enligt plan och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den beslutade utbyggnaden av E22 trafikplats Lund S bör genomföras enligt plan och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3313 av Emma Nohrén (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att förlänga Bohusbanan till Oslo och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärda den låga höjden i tunnlarna norr om Uddevalla för att möjliggöra att exempelvis SECU-boxar ska vara möjliga på banan och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta underhålla och upprusta Lysekilsbanan och Bohusbanan och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3345 av Sofia Fölster (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att projektet Östlig förbindelse är prioriterat och bör påbörjas snarast, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2016/17:3347 av Caroline Szyber m.fl. (KD):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökade investeringar till kollektivtrafik på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3362 av Larry Söder (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att påskynda pendeltågstrafikutbyggnaden och fler spår i Halland och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3373 av Nina Lundström (L):

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om planering av infrastruktur och tillgång till mark och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3374 av Nina Lundström (L):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägar och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om finansiering av infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastruktur till andra länder och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att följa teknikutvecklingen och väga in framtidens tekniska möjligheter i beslut och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastruktur till andra länder och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3378 av Anna Kinberg Batra m.fl. (M):

29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för att stärka kopplingen mellan infrastruktur och bostadsbyggande och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD):

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om arbetet med Sverigeförhandlingen och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva förutsättningarna för en finansieringslösning av en östlig förbindelse som knyter samman trafikledsförbindelsen kring Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till förbättrade förbindelser över Södertälje kanal och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva möjligheterna för tyngre och längre godståg och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att finansieringsformen för icke-statliga flygplatser behöver ses över och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3399 av Penilla Gunther m.fl. (KD):

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att basindustrins rälskapacitet bör prioriteras i den nationella infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjligheten till kombiterminaler och kombitransporter bör tas med i planeringen för regional tillväxt och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 17

Motion	Motionärer	Yrkanden
16. Övriga särskilda infrastrukturåtgärder		
2015/16:16	Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M)	
2015/16:17	Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M)	1 och 2
2015/16:207	Bengt Eliasson (FP)	
2015/16:208	Bengt Eliasson (FP)	
2015/16:210	Bengt Eliasson (FP)	
2015/16:220	Sten Bergheden (M)	
2015/16:222	Sten Bergheden (M)	1
2015/16:284	Lars Tysklind (FP)	
2015/16:307	Thomas Strand m.fl. (S)	
2015/16:326	Maria Andersson Willner m.fl. (S)	1 och 2
2015/16:335	Mikael Dahlqvist m.fl. (S)	
2015/16:336	Peter Persson m.fl. (S)	
2015/16:337	Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (S)	
2015/16:347	Patrik Björck m.fl. (S)	
2015/16:355	Carina Ohlsson m.fl. (S)	
2015/16:383	Christina Örnebjär och Mathias Sundin (båda FP)	
2015/16:391	Maria Weimer (FP)	1 och 2
2015/16:393	Mathias Sundin (FP)	
2015/16:416	Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M)	
2015/16:444	Peter Jeppsson och Magnus Manhammar (båda S)	
2015/16:452	Phia Andersson och Adnan Dibrani (båda S)	
2015/16:466	Jörgen Hellman m.fl. (S)	1–3
2015/16:510	Emma Carlsson Löfdahl (FP)	
2015/16:537	Emma Carlsson Löfdahl och Bengt Eliasson (båda FP)	
2015/16:545	Tina Acketoft m.fl. (FP)	1 och 2
2015/16:547	Christina Örnebjär (FP)	

2015/16:549	Tina Acketoft (FP)	
2015/16:616	Hans Unander m.fl. (S)	
2015/16:618	Hans Unander m.fl. (S)	
2015/16:637	Olle Thorell m.fl. (S)	
2015/16:638	Olle Thorell m.fl. (S)	
2015/16:644	Lars Eriksson m.fl. (S)	
2015/16:657	Lennart Axelsson m.fl. (S)	
2015/16:661	Tina Acketoft m.fl. (FP)	
2015/16:735	Emil Källström (C)	del 1
2015/16:835	Ingemar Nilsson m.fl. (S)	
2015/16:870	Isak From och Helén Pettersson i Umeå (båda S)	2
2015/16:901	Betty Malmberg och Lotta Finstorp (båda M)	1–3
2015/16:905	Betty Malmberg m.fl. (M)	
2015/16:1012	Isak From m.fl. (S)	
2015/16:1022	Kristina Nilsson och Katarina Köhler (båda S)	
2015/16:1043	Boriana Åberg och Thomas Finnborg (båda M)	
2015/16:1044	Erik Ottoson (M)	1 och 2
2015/16:1151	Jabar Amin (MP)	
2015/16:1153	Annicka Engblom (M)	
2015/16:1161	Patrick Reslow och Olof Lavesson (båda M)	
2015/16:1165	Marta Obminska (M)	
2015/16:1180	Eva Lohman (M)	
2015/16:1259	Mats Green och Helena Bouveng (båda M)	
2015/16:1260	Erik Andersson (M)	
2015/16:1306	Magnus Persson (SD)	
2015/16:1328	Sofia Arkelsten m.fl. (M)	5
2015/16:1344	Sofia Fölster (M)	1 och 2
2015/16:1359	Larry Söder (KD)	1–3
2015/16:1368	Emil Källström m.fl. (C)	
2015/16:1430	Monica Green m.fl. (S)	
2015/16:1458	Erik Bengtzboe (M)	
2015/16:1474	Lars Tysklind (FP)	
2015/16:1475	Lars Tysklind (FP)	
2015/16:1523	Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S)	

2015/16:1575	Jörgen Warborn (M)	
2015/16:1587	Agneta Börjesson och Emma Hult (båda MP)	
2015/16:1609	Jonas Eriksson och Stina Bergström (båda MP)	
2015/16:1618	Sten Bergheden m.fl. (M, C, KD)	
2015/16:1628	Mattias Bäckström Johansson (SD)	
2015/16:1663	Camilla Waltersson Grönvall (M)	2
2015/16:1679	Tomas Tobé och Margareta B Kjellin (båda M)	
2015/16:1687	Edward Riedl (M)	
2015/16:1691	Jessica Rosencrantz (M)	
2015/16:1706	Carl Schlyter (MP)	
2015/16:1739	Elisabeth Svantesson (M)	
2015/16:1745	Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M)	
2015/16:1767	Carl-Oskar Bohlin och Ulf Berg (båda M)	
2015/16:1803	Fredrik Eriksson (SD)	
2015/16:1819	Johnny Skalin (SD)	
2015/16:1829	Stina Bergström (MP)	1 och 2
2015/16:1875	Niklas Karlsson m.fl. (S)	1 och 2
2015/16:1885	Niklas Karlsson (S)	3
2015/16:1905	Saila Quicklund (M)	
2015/16:1939	Åsa Coenraads och Jessika Roswall (båda M)	
2015/16:1960	Fredrik Christensson (C)	
2015/16:1972	Per-Ingvar Johnsson (C)	
2015/16:2011	Mattias Bäckström Johansson (SD)	
2015/16:2025	Sara-Lena Bjälkö (SD)	
2015/16:2027	Sara-Lena Bjälkö (SD)	
2015/16:2035	Pavel Gamov (SD)	
2015/16:2044	Mikael Eskilandersson och Sara-Lena Bjälkö (båda SD)	
2015/16:2052	Roger Hedlund (SD)	
2015/16:2053	Roger Hedlund (SD)	
2015/16:2054	Roger Hedlund (SD)	
2015/16:2058	Josef Fransson (SD)	1
2015/16:2117	Erik Bengtzboe (M)	
2015/16:2139	Annicka Engblom m.fl. (M)	
2015/16:2185	Emilia Töyrä (S)	
2015/16:2201	Mattias Ottosson m.fl. (S)	

2015/16:2222	Emma Nohrén (MP)	1–3
2015/16:2269	Robert Hannah (FP)	1 och 2
2015/16:2329	Ulrika Karlsson i Uppsala (M)	
2015/16:2340	Pyry Niemi och Sanne Eriksson (båda S)	1
2015/16:2362	Annika Qarlsson och Fredrik Christensson (båda C)	
2015/16:2376	Solveig Zander (C)	
2015/16:2416	Krister Örnfjäder m.fl. (S)	
2015/16:2418	Johan Andersson m.fl. (S)	
2015/16:2424	Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S)	
2015/16:2438	Daniel Bäckström (C)	
2015/16:2461	Kristina Yngwe (C)	
2015/16:2463	Kristina Yngwe (C)	3
2015/16:2521	Boriana Åberg m.fl. (M)	1–6
2015/16:2534	Börje Vestlund m.fl. (S)	5
2015/16:2623	Mikael Jansson och Robert Stenkvist (båda SD)	
2015/16:2627	Roland Utbult (KD)	
2015/16:2628	Roland Utbult (KD)	
2015/16:2691	Andreas Carlson (KD)	
2015/16:2693	Andreas Carlson (KD)	1 och 2
2015/16:2694	Andreas Carlson (KD)	1 och 2
2015/16:2731	Cecilia Widegren m.fl. (M, C, KD)	
2015/16:2778	Lars-Axel Nordell (KD)	2
2015/16:2798	Gunilla Nordgren m.fl. (M)	
2015/16:2850	Josef Fransson m.fl. (SD)	4
2015/16:2860	Aron Modig (KD)	
2015/16:2879	Magnus Oscarsson (KD)	
2015/16:2881	Magnus Oscarsson (KD)	
2015/16:2883	Magnus Oscarsson (KD)	
2015/16:2917	Jan R Andersson och Finn Bengtsson (båda M)	
2015/16:2918	Jan R Andersson och Finn Bengtsson (båda M)	
2015/16:2925	Lena Asplund (M)	
2015/16:2957	Lena Asplund (M)	
2015/16:2959	Jan R Andersson och Finn Bengtsson (båda M)	
2015/16:2983	Per Åsling (C)	

2015/16:2992	Helena Lindahl och Per Åsling (båda C)	
2015/16:3007	Helena Lindahl och Per Åsling (båda C)	1–3
2015/16:3022	Ola Johansson (C)	3
2015/16:3032	Staffan Danielsson (C)	
2015/16:3035	Staffan Danielsson (C)	
2015/16:3058	Jessica Rosencrantz m.fl. (M)	16
2015/16:3148	Robert Halef m.fl. (KD)	16
2015/16:3191	Robert Hannah (FP)	1 och 2
2016/17:9	Bengt Eliasson (L)	
2016/17:10	Bengt Eliasson (L)	
2016/17:12	Bengt Eliasson (L)	
2016/17:15	Lars Tysklind (L)	
2016/17:17	Lars Tysklind (L)	
2016/17:18	Lars Tysklind (L)	1–3
2016/17:28	Lars Tysklind och Said Abdu (båda L)	3
2016/17:124	Mattias Bäckström Johansson (SD)	
2016/17:126	Mattias Bäckström Johansson (SD)	
2016/17:184	Eva Lohman (M)	
2016/17:186	Saila Quicklund (M)	
2016/17:322	Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M)	
2016/17:323	Åsa Coenraads och Jessika Roswall (båda M)	2
2016/17:332	Christina Örnebjär (L)	
2016/17:335	Christina Örnebjär (L)	
2016/17:485	Annicka Engblom (M)	
2016/17:514	Jonas Jacobsson Gjørtler m.fl. (M)	1 och 2
2016/17:516	Jonas Jacobsson Gjørtler m.fl. (M)	
2016/17:697	Lena Asplund och Margareta B Kjellin (båda M)	
2016/17:816	Lars Hjalmered (M)	
2016/17:892	Berit Högman m.fl. (S)	3 och 4
2016/17:893	Hanna Westerén (S)	
2016/17:913	Isak From och Helén Pettersson i Umeå (båda 1 och 2 S)	
2016/17:933	Marie Granlund m.fl. (S)	
2016/17:979	Krister Örnfjäder m.fl. (S)	
2016/17:1031	Magnus Oscarsson (KD)	

2016/17:1057	Emma Hult (MP)	
2016/17:1058	Emma Hult och Agneta Börjesson (båda MP)	
2016/17:1100	Lotta Finstorp m.fl. (M)	
2016/17:1122	Magnus Oscarsson (KD)	
2016/17:1125	Lars-Axel Nordell (KD)	
2016/17:1172	Annika Qarllsson och Fredrik Christensson (båda C)	
2016/17:1174	Solveig Zander (C)	
2016/17:1181	Fredrik Christensson (C)	
2016/17:1193	Erik Ottoson och Erik Andersson (båda M)	1 och 2
2016/17:1205	Annicka Engblom m.fl. (M)	1 och 2
2016/17:1254	Tina Ghasemi (M)	
2016/17:1308	Jan Lindholm (MP)	
2016/17:1309	Jan Lindholm (MP)	1 och 2
2016/17:1310	Jan Lindholm (MP)	
2016/17:1311	Jan Lindholm (MP)	
2016/17:1319	Stina Bergström m.fl. (MP)	
2016/17:1323	Jabar Amin (MP)	
2016/17:1400	Jamal Mouneimne (S)	
2016/17:1493	Ulrika Karlsson i Uppsala m.fl. (M)	
2016/17:1531	Sofia Arkelsten m.fl. (M)	5
2016/17:1540	Marta Obminska m.fl. (M)	
2016/17:1597	Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (S)	
2016/17:1599	Åsa Eriksson och Maria Strömkvist (båda S)	
2016/17:1628	Phia Andersson och Adnan Dibrani (båda S)	
2016/17:1629	Lars Eriksson m.fl. (S)	
2016/17:1630	Jörgen Hellman m.fl. (S)	
2016/17:1641	Ingela Nylund Watz m.fl. (S)	
2016/17:1642	Yilmaz Kerimo m.fl. (S)	5
2016/17:1656	Niklas Karlsson och Per-Arne Håkansson (båda S)	
2016/17:1663	Magnus Oscarsson (KD)	
2016/17:1682	Peter Jeppsson och Magnus Manhammar (båda S)	
2016/17:1704	Åsa Eriksson m.fl. (S)	
2016/17:1708	Kerstin Nilsson m.fl. (S)	

2016/17:1712	Agneta Gille och Sanne Lennström (båda S)	1 och 2
2016/17:1730	Said Abdu och Lars Tysklind (båda L)	1–3
2016/17:1741	Pavel Gamov (SD)	
2016/17:1781	Said Abdu (L)	
2016/17:1796	Stina Bergström (MP)	1 och 2
2016/17:1824	Jimmy Ståhl m.fl. (SD)	
2016/17:1851	Sten Bergheden (M)	
2016/17:1855	Sten Bergheden (M)	
2016/17:1859	Sten Bergheden och Lars-Arne Staxäng (båda M)	
2016/17:1862	Elisabeth Svantesson (M)	
2016/17:1863	Stina Bergström och Janine Alm Ericson (båda MP)	
2016/17:1942	Staffan Danielsson (C)	
2016/17:1959	Kristina Yngwe (C)	
2016/17:1971	Jörgen Warborn m.fl. (M)	
2016/17:2000	Maria Weimer (L)	2
2016/17:2007	Staffan Danielsson (C)	
2016/17:2032	Kerstin Lundgren (C)	
2016/17:2057	Pål Jonson (M)	
2016/17:2064	Edward Riedl (M)	
2016/17:2107	Edward Riedl (M)	
2016/17:2145	Jörgen Hellman m.fl. (S)	1–3
2016/17:2170	Johan Büser m.fl. (S)	
2016/17:2213	Catharina Bråkenhielm m.fl. (S)	
2016/17:2218	Maria Andersson Willner m.fl. (S)	
2016/17:2219	Maria Andersson Willner m.fl. (S)	1–3
2016/17:2241	Jessika Roswall m.fl. (M)	
2016/17:2362	Johnny Skalin (SD)	
2016/17:2370	Sara-Lena Bjälkö (SD)	
2016/17:2374	Roger Hedlund (SD)	
2016/17:2375	Roger Hedlund (SD)	
2016/17:2376	Roger Hedlund (SD)	
2016/17:2380	Carl-Oskar Bohlin (M)	
2016/17:2403	Sara-Lena Bjälkö (SD)	

2016/17:2422	Mikael Eskilandersson och Sara-Lena Bjälkö (båda SD)	
2016/17:2460	Roland Utbult (KD)	
2016/17:2464	Sofia Damm (KD)	
2016/17:2478	Mikael Oscarsson (KD)	
2016/17:2531	Jessica Rosencrantz m.fl. (M)	46
2016/17:2564	Mikael Jansson och Fredrik Eriksson (båda SD)	
2016/17:2572	Anders Hansson (M)	
2016/17:2608	Daniel Bäckström och Fredrik Christensson (båda C)	
2016/17:2615	Rickard Persson (MP)	
2016/17:2640	Camilla Waltersson Grönvall (M)	
2016/17:2693	Johanna Haraldsson m.fl. (S)	
2016/17:2695	Caroline Helmersson Olsson och Fredrik Olovsson (båda S)	
2016/17:2697	Kristina Nilsson och Eva Sonidsson (båda S)	
2016/17:2765	Mikael Oscarsson (KD)	
2016/17:2772	Hans Unander m.fl. (S)	
2016/17:2780	Carina Ohlsson m.fl. (S)	
2016/17:2794	Carina Ohlsson m.fl. (S)	
2016/17:2808	Fredrik Olovsson och Caroline Helmersson Olsson (båda S)	
2016/17:2817	Hans Unander och Patrik Engström (båda S)	
2016/17:2827	Andreas Carlson (KD)	
2016/17:2828	Andreas Carlson (KD)	
2016/17:2834	Andreas Carlson (KD)	1 och 2
2016/17:2836	Runar Filper (SD)	
2016/17:2965	Peter Helander (C)	
2016/17:2979	Helena Lindahl och Per Åsling (båda C)	
2016/17:2980	Helena Lindahl och Per Åsling (båda C)	1–3
2016/17:3008	Per Åsling (C)	
2016/17:3030	Robert Hannah (L)	1–3
2016/17:3033	Per Åsling m.fl. (C)	
2016/17:3049	Per-Ingvar Johnsson (C)	
2016/17:3175	Robert Halef (KD)	
2016/17:3215	Boriana Åberg m.fl. (M)	1–3
2016/17:3313	Emma Nohrén (MP)	1–3

2016/17:3345	Sofia Fölster (M)	
2016/17:3362	Larry Söder (KD)	
2016/17:3391	Robert Halef m.fl. (KD)	19 och 20
2016/17:3507	Anders Åkesson (C)	6
2016/17:3509	Per Klarberg m.fl. (SD)	20
2016/17:3510	Robert Halef m.fl. (KD)	12
2016/17:3512	Nina Lundström m.fl. (L)	12 och 23