

Trafikutskottets betänkande 2022/23:TU4

Infrastrukturfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen lägger regeringens skrivelse om nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 till handlingarna. Utskottet föreslår vidare ett tillkännagivande till regeringen med anledning av ett yrkande i en följdmotion om att säga nej till att bygga höghastighetsjärnväg. Utskottet föreslår att riksdagen avslår övriga motionsyrkanden om bl.a. infrastrukturplanering, utgångspunkter för planeringen, åtgärder i infrastrukturen samt finansierings- och produktivetsfrågor. Utskottet hänvisar främst till pågående arbete. I betänkandet behandlas vidare ett stort antal motionsförslag om olika infrastrukturprojekt runt om i landet, främst väg- och järnvägssträckningar. Utskottet avstyrker dessa förslag med hänsyn till rollfördelningen inom planeringsprocessen.

I betänkandet finns 50 reservationer (S, SD, V, C, MP) och två särskilda yttranden (V, C). I en av reservationerna (S, V, C, MP) föreslås ett alternativt tillkännagivande till regeringen om att byggandet av nya stambanor måste fortsätta.

Behandlade förslag

Skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033.

Cirka 20 yrkanden i följdmotioner.

Cirka 330 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2022/23.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	11
Ärendet och dess beredning.....	11
Bakgrund	11
Skrivelsens huvudsakliga innehåll.....	14
Utskottets överväganden.....	16
Infrastrukturplanering.....	16
Ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige	30
Ett jämställt transportsystem	45
Ett långsiktigt hållbart transportsystem	48
Infrastruktur för elfordon.....	64
Ett robust transportsystem.....	89
Ett gränsöverskridande transportsystem	98
Forskning och innovation	112
Fyrstegsprincipen	119
Trafikprognoser och samhällsekonomiska analyser	127
Åtgärder i transportinfrastrukturen	132
Näringslivspott	150
Stambanor för höghastighetståg	152
Övriga särskilda infrastrukturåtgärder.....	161
Enskilda vägar	171
Finansieringsfrågor.....	175
Produktiviteten, effektiviteten och kostnadskontroll.....	182
Myndighetsstrukturen inom transportområdet.....	197
Regeringens skrivelse Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033	200
Reservationer	201
1. Infrastrukturplanering, punkt 1 (S)	201
2. Infrastrukturplanering, punkt 1 (V)	202
3. Infrastrukturplanering, punkt 1 (C).....	203
4. Infrastrukturplanering, punkt 1 (MP).....	204
5. Ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 2 (S).....	205
6. Ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 2 (SD).....	207
7. Ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 2 (V)	210
8. Ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 2 (C).....	211
9. Ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 2 (MP)	212
10. Ett jämställt transportsystem, punkt 3 (C)	213
11. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 4 (S).....	214
12. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 4 (SD).....	215
13. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 4 (V).....	216
14. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 4 (C)	218
15. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 4 (MP)	219
16. Infrastruktur för elfordon, punkt 5 (S)	220

17. Infrastruktur för elfordon, punkt 5 (V)	221
18. Infrastruktur för elfordon, punkt 5 (C).....	221
19. Infrastruktur för elfordon, punkt 5 (MP)	224
20. Ett robust transportsystem, punkt 6 (C).....	225
21. Ett robust transportsystem, punkt 6 (MP).....	226
22. Ett gränsöverskridande transportsystem, punkt 7 (S)	227
23. Ett gränsöverskridande transportsystem, punkt 7 (SD)	228
24. Ett gränsöverskridande transportsystem, punkt 7 (C).....	230
25. Ett gränsöverskridande transportsystem, punkt 7 (MP).....	232
26. Forskning och innovation, punkt 8 (SD)	233
27. Forskning och innovation, punkt 8 (C).....	235
28. Fyrstegsprincipen, punkt 9 (V).....	236
29. Fyrstegsprincipen, punkt 9 (MP)	237
30. Trafikprognoser och samhällsekonomiska analyser, punkt 10 (V).....	238
31. Trafikprognoser och samhällsekonomiska analyser, punkt 10 (C)	239
32. Trafikprognoser och samhällsekonomiska analyser, punkt 10 (MP) ..	240
33. Åtgärder i transportinfrastrukturen, punkt 11 (S)	241
34. Åtgärder i transportinfrastrukturen, punkt 11 (SD)	243
35. Åtgärder i transportinfrastrukturen, punkt 11 (V).....	246
36. Åtgärder i transportinfrastrukturen, punkt 11 (C).....	248
37. Åtgärder i transportinfrastrukturen, punkt 11 (MP).....	250
38. Näringslivspott, punkt 12 (SD).....	252
39. Näringslivspott, punkt 12 (V).....	252
40. Nya stambanor för höghastighetståg, punkt 13 (S, V, C, MP).....	253
41. Europeiska revisionsrättens rapporter, punkt 14 (SD)	255
42. Enskilda vägar, punkt 16 (SD).....	255
43. Enskilda vägar, punkt 16 (C)	256
44. Finansieringsfrågor, punkt 17 (SD)	257
45. Finansieringsfrågor, punkt 17 (V)	258
46. Finansieringsfrågor, punkt 17 (C).....	259
47. Produktivitet, effektivitet och kostnadskontroll, punkt 18 (S).....	260
48. Produktivitet, effektivitet och kostnadskontroll, punkt 18 (V)	261
49. Produktivitet, effektivitet och kostnadskontroll, punkt 18 (C)	262
50. Myndighetsstrukturen inom transportområdet, punkt 19 (SD)	263
Särskilda yttranden	265
1. Nya stambanor för höghastighetståg, punkt 13 (V)	265
2. Nya stambanor för höghastighetståg, punkt 13 (C)	265
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	266
Skrivelsen	266
Följdmotionerna	266
Motioner från allmänna motionstiden 2022/23	268
<i>Bilaga 2</i>	
Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 15	304

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Utgångspunkter för planering och prioritering av infrastrukturåtgärder

1. Infrastrukturplanering

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkandena 2, 7, 10, 11, 13 och 16,

2022/23:112 av Saila Quicklund (M),

2022/23:140 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S),

2022/23:298 av Jan Ericson (M),

2022/23:620 av Gudrun Brunegård (KD) yrkandena 1 och 2,

2022/23:833 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 1,

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 1 och 9,

2022/23:1298 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S) yrkande 2,

2022/23:1641 av Martina Johansson och Mikael Larsson (båda C) yrkande 3 och

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 15.

Reservation 1 (S)

Reservation 2 (V)

Reservation 3 (C)

Reservation 4 (MP)

2. Ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 4,

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 36,

2022/23:931 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 11,

2022/23:934 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 3,

2022/23:936 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 2,

2022/23:943 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 9,

2022/23:964 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 2,

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 40,

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 14,

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 14, 17 och 30,

2022/23:1030 av Johan Hultberg (M) yrkande 6,

2022/23:1123 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 3,

2022/23:1124 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 2,

2022/23:1298 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S) yrkande 1,

2022/23:1672 av Annie Löf m.fl. (C) yrkande 16,

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 2, 4 och 45,

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 43 och

2022/23:2228 av Eric Palmqvist (SD).

Reservation 5 (S)

Reservation 6 (SD)

Reservation 7 (V)

Reservation 8 (C)

Reservation 9 (MP)

3. Ett jämställt transportsystem

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 3 och 30 samt

2022/23:1673 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 155.

Reservation 10 (C)

4. Ett långsiktigt hållbart transportsystem

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkandena 1 och 5,

2022/23:36 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 22,

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 1, 4 och 5,

2022/23:998 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 21,

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 3, 4 och 6,

2022/23:2112 av Fredrik Olovsson m.fl. (S) yrkande 9,

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 5–7 och 19 samt

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 71.

Reservation 11 (S)

Reservation 12 (SD)

Reservation 13 (V)

Reservation 14 (C)

Reservation 15 (MP)

5. Infrastruktur för elfordon

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 19,

2022/23:36 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 30,

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 65,

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 7.1, 8, 18, 41, 42, 44 och 45,

2022/23:1124 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 20,

2022/23:1672 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 60 och 61,

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 13 och 14,

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 41 och

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 76.1, 96, 97, 103 och 104.

Reservation 16 (S)

Reservation 17 (V)

Reservation 18 (C)

*Reservation 19 (MP)***6. Ett robust transportsystem**

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:832 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 1, 2, 6 och 8 samt

2022/23:2262 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 35 och 36.

*Reservation 20 (C)**Reservation 21 (MP)***7. Ett gränsöverskridande transportsystem**

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:9 av Daniel Helldén och Emma Berginger (båda MP) yrkande

2 i denna del,

2022/23:37 av Rasmus Ling (MP),

2022/23:102 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M) yrkande 1,

2022/23:137 av Niklas Karlsson (S),

2022/23:185 av Jörgen Grubb och Nima Gholam Ali Pour (båda SD),

2022/23:353 av Jonny Cato m.fl. (C),

2022/23:362 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkandena 1 och 2,

2022/23:384 av Joakim Sandell m.fl. (S),

2022/23:627 av Cecilia Engström och Larry Söder (båda KD),

2022/23:657 av Magnus Berntsson (KD),

2022/23:670 av Magnus Resare (M),

2022/23:713 av Louise Eklund (L),

2022/23:738 av Nicklas Attefjord m.fl. (MP) yrkande 3,

2022/23:811 av Ida Karkiainen (S),

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 21 och 23,

2022/23:1028 av Johan Hultberg (M) yrkande 5,

2022/23:1100 av Ann-Sofie Alm (M),

2022/23:1120 av Catarina Deremar m.fl. (C) yrkande 4,

2022/23:1256 av Camilla Hansén m.fl. (MP) yrkandena 4 och 5,

2022/23:1528 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2022/23:1611 av Niels Paarup-Petersen och Jonny Cato (båda C) yrkandena 1 och 3,

2022/23:1694 av Robert Hannah och Cecilia Rönn (båda L) yrkandena 1–3,

2022/23:1791 av Ulrika Heindorff m.fl. (M) yrkandena 1 och 2,

2022/23:1928 av Alireza Akhondi m.fl. (C),

2022/23:1997 av Denis Begic m.fl. (S),

2022/23:2114 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkandena 3, 4 och 11 samt

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 9 och 39.

*Reservation 22 (S)**Reservation 23 (SD)**Reservation 24 (C)*

Reservation 25 (MP)

8. Forskning och innovation

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 46,

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 53–56 och

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 49.

Reservation 26 (SD)

Reservation 27 (C)

Utgångspunkter för planeringssystemet

9. Fyrstegsprincipen

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 6 och

2022/23:2105 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 7.

Reservation 28 (V)

Reservation 29 (MP)

10. Trafikprognoser och samhällsekonomiska analyser

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 12,

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 11,

2022/23:1028 av Johan Hultberg (M) yrkande 6,

2022/23:1123 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 8,

2022/23:1124 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 18,

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 2,

2022/23:1632 av Martina Johansson och Elisabeth Thand Ringqvist (båda C) yrkande 2 och

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 28.

Reservation 30 (V)

Reservation 31 (C)

Reservation 32 (MP)

Åtgärder i infrastrukturen

11. Åtgärder i transportinfrastrukturen

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkandena 14, 17 och 18,

2022/23:9 av Daniel Helldén och Emma Berginger (båda MP) yrkandena 1 och 2 i denna del,

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 37, 45, 47 och 63,

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 28,

2022/23:937 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 20,

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 17, 19 och 22,

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 3, 25, 26, 28, 29, 31 och 32,
 2022/23:1030 av Johan Hultberg (M) yrkandena 5 och 8,
 2022/23:1038 av Johan Büser (S),
 2022/23:1123 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 5,
 2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 27 och 28,
 2022/23:1672 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 55 och 57,
 2022/23:1891 av Alireza Akhondi (C),
 2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 3, 22, 23, 25, 30 och 38 i denna del och
 2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkandena 29 i denna del och 61.

Reservation 33 (S)

Reservation 34 (SD)

Reservation 35 (V)

Reservation 36 (C)

Reservation 37 (MP)

12. Näringslivspott

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 20,
 2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 45 och
 2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 1.

Reservation 38 (SD)

Reservation 39 (V)

Stambanor för höghastighetståg

13. Nya stambanor för höghastighetståg

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att säga nej till att bygga höghastighetsjärnväg och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:6 av Thomas Morell m.fl. (SD, M, KD, L) och
 avslår motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 8,
 2022/23:9 av Daniel Helldén och Emma Berginger (båda MP) yrkande 2 i denna del,
 2022/23:304 av John E Weinerhall m.fl. (M),
 2022/23:698 av Niklas Sigvardsson m.fl. (S),
 2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 43,
 2022/23:1592 av Sofia Amløh m.fl. (S),
 2022/23:1715 av Johan Andersson m.fl. (S),
 2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 28 och 38 i denna del och
 2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 29 i denna del.

*Reservation 40 (S, V, C, MP)***14. Europeiska revisionsrättens rapporter**

Riksdagen avslår motion

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 19.

Reservation 41 (SD)

*Övriga särskilda infrastrukturåtgärder***15. Övriga särskilda infrastrukturåtgärder**

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

*Enskilda vägar***16. Enskilda vägar**

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 68,

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 43,

2022/23:1045 av Anna-Belle Strömberg och Malin Larsson (båda S),

2022/23:1795 av Magnus Jacobsson (KD) yrkandena 1 och 2 samt

2022/23:1896 av Daniel Bäckström och Helena Lindahl (båda C).

Reservation 42 (SD)

Reservation 43 (C)

*Finansierings- och produktivetsfrågor***17. Finansieringsfrågor**

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkandena 9 och 21,

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 1,

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 24,

2022/23:1155 av Dennis Dioukarev och Jimmy Ståhl (båda SD),

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 8,

2022/23:1611 av Niels Paarup-Petersen och Jonny Cato (båda C) yrkande 2,

2022/23:1798 av Magnus Jacobsson (KD) och

2022/23:2114 av Borian Åberg m.fl. (M) yrkande 2.

Reservation 44 (SD)

Reservation 45 (V)

Reservation 46 (C)

18. Produktivitet, effektivitet och kostnadskontroll

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkandena 19 och 20,

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 2 och

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 8 och 26.

Reservation 47 (S)

Reservation 48 (V)

Reservation 49 (C)

Myndighetsstrukturen

19. Myndighetsstrukturen inom transportområdet

Riksdagen avslår motion

2022/23:1011 av Patrik Jönsson m.fl. (SD).

Reservation 50 (SD)

Regeringens skrivelse

20. Regeringens skrivelse Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033

Riksdagen lägger skrivelse 2021/22:261 till handlingarna.

Stockholm den 16 februari 2023

På trafikutskottets vägnar

Ulrika Heie

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Gunilla Svantorp (S), Maria Stockhaus (M), Mattias Ottosson (S), Jimmy Ståhl (SD), Åsa Karlsson (S), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Linda W Snecker (V), Magnus Oscarsson (KD), Oskar Svärd (M), Daniel Helldén (MP) och Johanna Rantsi (M).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 och 22 yrkanden i tre följdmotioner.

Vidare behandlas 329 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2022/23. Förslagen rör en rad olika frågor om infrastrukturplanering, utgångspunkter för prioritering av infrastrukturåtgärder, genomförande av infrastrukturåtgärder, finansiering av infrastruktur samt bl.a. frågor om produktivitet, effektivitet och kostnadskontroll.

I samband med beredningen av ärendet genomfördes ett utskottsbesök på Trafikverket den 7 november 2022 och i Stockholm Norvik hamn den 23 november 2022. Vid utskottssammanträdet den 22 november 2022 lämnade Mälarhamnar AB och Vänerhamn AB information till utskottet och den 24 november 2022 fick utskottet information från Trafikanalys om bl.a. frågor som behandlas i detta betänkande. Den 9 februari 2023 genomfördes vidare ett utskottsbesök vid Sjöfartsverket. Vid utskottets sammanträde den 14 februari 2023 informerade statssekreterare Johan Davidson, Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, och företrädare för Region Skåne, Västra Götalandsregionen, Region Jönköpings län och Region Östergötland om konsekvenserna av regeringens beslut att inte fullfölja utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg.

Vissa frågor som rör infrastrukturen för cykel, luftfart och sjöfart kommer att behandlas senare under riksdagsåret.

Bakgrund

Väg-, järnvägs- och cykelvägnätet

Det svenska vägnätet består av allmänna vägar och enskilda vägar. De allmänna vägarna kan vara statliga eller kommunala. Vägnätet består av 98 500 kilometer statliga vägar, 42 800 kilometer kommunala vägar och gator, 75 100 kilometer enskilda vägar med statsbidrag, 394 100 kilometer enskilda vägar utan statsbidrag, 2 800 kilometer statliga cykelvägar, 18 900 kilometer kommunala cykelvägar, 1 100 kilometer enskilda cykelvägar och ett fyrtiotal vägfärjeleder. Vägtrafiken (personbil, buss, motorcykel, moped, cykel och gång) stod 2019 för 78 procent av persontransportarbetet och 51 procent av godstransportarbetet.

Det finns ca 15 600 kilometer spår i Sverige där Trafikverket är den största infrastrukturförvaltaren som äger och förvaltar 14 200 kilometer. Andra svenska spårägare är bl.a. Arlandabanan, Inlandsbanan, Roslagsbanan, Saltsjöbanan och Öresundsförbindelsen. Av Trafikverkets spår är 84 procent elektrifierade. Det finns 525 stationer, 165 tunnelanläggningar och ca 4 100

broar längs Trafikverkets järnvägsspår. Bantrafiken (järnväg, spårväg och tunnelbana) svarade 2019 för 12 procent av persontransportarbetet och för 21 procent av det totala godstransportarbetet. För att hålla järnvägsnätet tillgängligt och säkert för användarna underhåller Trafikverket bl.a. spår, spårväxlar, broar, tunnlar och kontaktledningar.

När det gäller cykelvägsnätet ansvarar enskilda väghållare för 153 mil, statliga nationella och statliga regionala för 311 mil och kommunerna för 2 066 mil (ca 80 procent).

Trafikverkets arbete med infrastruktur

Enligt sin instruktion ska Trafikverket med utgångspunkt i ett trafikslags-övergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket får även, efter överenskommelse med Sjöfartsverket, ansvara för genomförandet av infrastrukturprojekt i farleder, slussar och kanaler. Trafikverket ska genom överenskommelser med flygplatshållare säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser som upprätthåller en grundläggande beredskap för att samhällsviktiga transporter ska kunna utföras. Trafikverket ska med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem.

Vart fjärde år gör Trafikverket en större omvärldsanalys, och i september 2022 publicerades den senaste. Där slås fast att transportplaneringen behöver ta hänsyn till alltmer påtagliga klimatförändringar, spänt säkerhetsläge och ökande kostnader för att bygga och underhålla infrastruktur. Omvärldsanalysen fokuserar på långsiktiga trender i samhället, transportsystemet och i den offentliga förvaltningen. Trafikverket lyfter fram att klimatfrågan blir allt skarpare när klimatförändringarna blir mer påtagliga. Samtidigt ökar hoten mot den biologiska mångfalden. Förändringar i EU:s klimatpolitik kommer att påverka förutsättningarna i den svenska klimatpolitiken. Det geopolitiska läget i Europa har försämrats i flera år och eskalerade när Ryssland invaderade Ukraina. Transportsystemet behöver bli ännu bättre rustat för att klara höga belastningar som orsakas av oväntade händelser. Befolkningsutvecklingen och urbaniseringen fortsätter att driva på efterfrågan på personresor. Däremot ökar inte godstransporterna i samma utsträckning, trots att befolkningen och ekonomin har vuxit. Trafikverket ser också att kostnaderna för att bygga och underhålla infrastruktur ökar och att det geopolitiska läget förstärker den utvecklingen, vilket behöver beaktas i den långsiktiga planeringen av transportsystemet.

Planeringsprocessen för transportinfrastruktur

Planeringsprocessen för transportinfrastruktur i Sverige följer den struktur som riksdagen tidigare har beslutat om (prop. 2011/12:118, bet.

2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257). Den dåvarande regeringen gjorde bl.a. bedömningen att systemet bör innefatta ett beslut om övergripande strategiska vägval ungefär en gång per mandatperiod samt ett beslut om vilka ekonomiska ramar som ska gälla under den period som beslutet avser. Den nuvarande planeringsperioden omfattar 2022–2033. Planeringen av åtgärder i transportinfrastrukturen genomförs 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. I propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) beskrev den dåvarande regeringen vilken inriktning som bör väljas för planperioden 2022–2033 och föreslog ekonomiska ramar för planperioden för riksdagen att ta ställning till. Riksdagen fattade i juni 2021 beslut i enlighet med förslaget (bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/2021:409).

Det andra steget, åtgärdsplaneringen, börjar efter riksdagens beslut med anledning av infrastrukturpropositionen. Regeringen ger direktiv till Trafikverket att ta fram förslag till den nationella planen för transportinfrastruktur och till de regionala planupprättarna att ta fram länsplaner. Trafikverket och planeringsorgan på regional nivå upprättar i detta skede konkreta förslag till nya åtgärdsplaner. Enligt förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur ska Trafikverket upprätta en trafikslagsövergripande plan till ledning för fördelningen av statliga medel. När planförslaget tas fram för Trafikverket dialog med externa aktörer. Planförslaget beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Den omfattar drift och underhåll samt riktade miljöåtgärder i hela det statliga vägnätet, investeringar och trimningsåtgärder på statliga järnvägar och nationella stamvägar, medfinansiering till kommunerna genom stadsmiljöavtal, investeringar i sjöfart (farleder och slussar) och statlig medfinansiering till länsplanerna. Regeringens planeringsdirektiv för den senaste åtgärdsplaneringen beslutades i juni 2021. I november 2021 lämnade Trafikverket sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 och dagen efter skickades förslaget på remiss. Trafikverket lämnade även andra underlag, bl.a. en samlad effektbedömning i januari 2022.

Enligt förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur ska det vidare inom varje län upprättas en länsplan till ledning när medel för investeringar och förbättringsåtgärder ska fördelas. Länsplanen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. De 21 länsplanerna omfattar investeringar i det regionala vägnätet samt medfinansiering till kommuner i form av t.ex. stadsmiljöavtal. Det är länsstyrelser, regionala självstyrelseorgan eller kommunala samarbetsorgan som upprättar länsplanerna, och bl.a. Trafikverket bistår med underlag. Länsplaneupprättarna beslutar om länsplanerna och Trafikverket genomför dem. Länsplaneupprättarna överlämnade i april 2022 sina förslag till trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Den nationella planen för transportinfrastruktur ska enligt förordningen fastställas av regeringen. Efter att Trafikverket har redovisat sitt planförslag skickas det på remiss. Efter remitteringen av Trafikverkets planförslag fastställer regeringen den nationella planen och de definitiva ekonomiska ramarna för länsplanerna. Den dåvarande regeringen fastställde genom beslut den 7 juni 2022 den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur för perioden 2022–2033 och definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2022–2033. Samma dag lämnade den dåvarande regeringen en skrivelse till riksdagen där den skriftligen redovisar sitt slutliga ställnings-tagande.

Skrivelsens huvudsakliga innehåll

I skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 redogjorde den dåvarande regeringen för planeringsarbetet och sitt beslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för samma period. Enligt riksdagens beslut med anledning av infrastrukturpropositionen ska den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2022–2033 uppgå till 799 miljarder kronor, uttryckt i 2021 års priser (prop. 2020/21:151, bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). Den ekonomiska ramen fördelas enligt riksdagens beslut på följande sätt:

- 165 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga järnvägar
- 197 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar
- 437 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet.

Utöver de medel som riksdagen har anslagit för planperioden tillkommer ytterligare medel från banavgifter, trängselskatter, infrastrukturavgifter och medfinansiering. Intäkter från banavgifterna beräknas uppgå till 26,9 miljarder kronor under planperioden och används för att finansiera vidmakthållande av de statliga järnvägarna. För utveckling av transportsystemet tillkommer medel genom trängselskatt med 39,6 miljarder kronor, infrastrukturavgifter med 0,29 miljarder kronor samt medfinansiering från kommuner och andra externa aktörer med 15,2 miljarder kronor. Totalt beräknas ca 82 miljarder kronor tillföras på detta sätt. Med tillkommande finansiering från banavgifter, trängselskatter, infrastrukturavgifter och medfinansiering uppgår det totala beloppet för infrastruktuursatsningar till ca 881 miljarder kronor.

Vidare lämnade den dåvarande regeringen en redogörelse för hur fem tillkännagivanden som riksdagen har riktat till regeringen, bl.a. med anledning av propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige, har omhändertagits:

- tillkännagivande om att regeringen bör verka för ökad samverkan vid lokala, regionala och statliga infrastrukturinvesteringar (bet. 2018/19:TU5 punkt 21, rskr. 2018/19:176)
- tillkännagivande om tillämpningen av fyrstegsprincipen (skr. 2018/19:76, bet. 2018/19:TU18 punkt 1, rskr. 2018/19:277)
- tillkännagivande om att regeringen bör återkomma med förslag som gör det möjligt att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till vägar avsedda för motortrafik (bet. 2020/21:TU3 punkt 3, rskr. 2020/21:162)
- tillkännagivande om att nya isbrytare bör finansieras inom den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. (prop. 2020/21:151, bet. 2020/21:TU16 punkt 8, rskr. 2020/21:409)
- tillkännagivande om projektet Stockholm–Oslo (prop. 2021/22:83, bet. 2021/22:TU9 punkt 4, rskr. 2021/22:229).

Utskottets överväganden

Infrastrukturplanering

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om infrastrukturplanering. Utskottet hänvisar bl.a. till att det finns en fastlagd planeringsprocess för transportinfrastrukturen och konstaterar bl.a. att processen innebär att projekt kan omprövas vid olika tillfällen. Utskottet lyfter fram betydelsen av den regionala planeringen och betonar att infrastrukturplaneringen behöver samspela väl med den fysiska samhällsplaneringen för att infrastrukturåtgärder ska kunna genomföras effektivt och med god måluppfyllelse. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 1 (S), 2 (V), 3 (C) och 4 (MP).

Motionerna

Följdmotionen

I kommittémotion 2022/23:3 föreslår Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) att regeringen ska återkomma med ett nytt förslag med en målstyrd planering där klimatmålet är den styrande principen för framtidens infrastruktur och därmed styr planeringen, inriktningen och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastrukturplaneringen (yrkande 2). Motionärerna menar vidare att regeringen bör återkomma med förslag om att införa en transporthierarki som ska genomsyra alla beslut i fråga om transportplanering (yrkande 7). Motionärerna betonar att de olika trafikslagens klimatpåverkan ska leda mot de övergripande klimatmålen. Vidare uppmärksammar motionärerna behovet av en hållbar samhällsplanering (yrkande 10). Motionärerna betonar att det inom samhällsplaneringen finns stora möjligheter att minska transportsektorns klimat- och miljöpåverkan, t.ex. genom att minska behovet av långväga fysiska transporter. Motionärerna menar även att bredbandsutbyggnaden är en infrastruktursatsning som bör ingå i Sveriges infrastrukturplan (yrkande 11). Motionärerna ser bredband, internet och it som det sjätte trafikslaget och betonar att staten måste ta ett betydligt större ansvar för att bredband och digitalisering når ut i hela landet och till alla befolkningsgrupper. Dessutom menar motionärerna att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utveckla metodik och samverkansformer där man i samråd med regioner och kommuner tidigare kan identifiera beslutade objekt som inte uppfyller dagens krav i enlighet med klimat- och miljömål (yrkande 13). Motionärerna konstaterar att det behövs modeller för att göra det möjligt att

riva upp och ompröva gamla beslut utan att rasera tilliten mellan parterna. Slutligen anför motionärerna att den nationella planen för transportsystemet även bör omfatta Sjöfartsverkets förvaltning av samtliga kanaler och slussar samt att anslaget bör höjas för att säkra full kostnadstäckning och möjlighet till utveckling och räknas upp precis som anslagen till vidmakthållande respektive utveckling av vägar och järnvägar (yrkande 16). Motionärerna betonar att sjöfarten är en mycket viktig del i det svenska infrastruktur-systemet.

Motioner från allmänna motionstiden 2022/23

I partimotion 2022/23:1233 menar Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen bör genomföra en omprövning av projekt inför den kommande nationella planen för infrastruktur 2022–2033 med utgångspunkten att klimatmålet för transportsektorn ska nås (yrkande 1). Motionärerna menar att transportinfrastruktur som är beslutad men inte färdigbyggd bör ingå i en sådan omprövning, och planeringen bör så långt som möjligt modifieras för att sektormålet till 2030 ska nås. Motionärerna framhåller också att regeringen senast 2023 bör återkomma med förslag på lagstiftning som möjliggör för kommunerna att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnationer (yrkande 9). Motionärerna hänvisar till att det har lämnats olika förslag på att krav på transportplaner ska införas.

I kommittémotion 2022/23:2140 yrkande 15 framhåller Gunilla Svantorp m.fl. (S) vikten av att samordningen i den fysiska planeringen mellan lokal, regional och nationell nivå förbättras. Motionärerna betonar att kommuner och regioner spelar en viktig roll i omställningen till ett transporteffektivt samhälle.

I kommittémotion 2022/23:833 yrkande 1 menar Ulrika Heie m.fl. (C) att Trafikverket i sina åtgärdsvalsstudier (ÅVS) bör undersöka förutsättningarna att göra it till det femte transportslaget. Motionärerna betonar att den digitala infrastrukturen är nödvändig och att it-lösningar bör vara en möjlig del av åtgärderna i en ÅVS samt att man bör överväga att göra it till ett av Trafikverkets ansvarsområden och till en integrerad del av Trafikverkets anslag och budget.

I motion 2022/23:140 lyfter Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S) fram behovet av att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en översyn av fördelningsmodellen mellan länstransportplanerna. Motionärerna framhåller att både fördelningsmodellen för länstransportplanerna och prioriteringen av medel för investeringar och underhåll (vidmakthållande) via den nationella planen behöver ses över eftersom den faktiska trafikmängden måste tillmätas större vikt.

I motion 2022/23:1298 yrkande 2 betonar Kristoffer Lindberg m.fl. (S) vikten av att det i infrastrukturplaneringen säkerställs att de infrastrukturprioriteringar som regionerna gör i sina länsplaner får genomslag och förverkligas. Motionärerna menar att dagens utdragna processer skapar en oro

och osäkerhet, vilket hämmar utvecklingen och tillväxten i delar av landet och skadar trovärdigheten såväl för politiska beslut som för ansvariga myndigheter.

I motion 2022/23:112 menar Saila Quicklund (M) att det bör införas ändrade beräkningsgrunder för infrastrukturmedel. Motionären betonar vikten av att beräkningsgrunderna för investeringar i underhåll av vägar bör ta mer hänsyn till olika näringar, bl.a. turismen och skogsnäringen, och inte bara till länens befolkningsstorlek samt att skogslänens problem med bärlighet på grusvägarna måste beaktas i fördelningen av Trafikverkets anslag.

I motion 2022/23:298 pekar Jan Ericson (M) på behovet av att se över möjligheten att minska Trafikverkets makt över kommunernas planarbete. Motionären menar att Trafikverket emellanåt ställer vad som uppfattas som helt orimliga och kostnadskrävande krav som motverkar nyproduktion av bostäder, t.ex. krav på gång- och cykelvägar, kollektivtrafik, upprustning av eftersatta vägar eller att nya utfarter till allmän väg stoppas.

I motion 2022/23:1641 yrkande 3 menar Martina Johansson och Mikael Larsson (båda C) att det bör tillsättas en utredning om hur lokal, regional och nationell planering av infrastruktur kan inkluderas i varandras planering. För att möta konflikter behöver regionerna och myndigheterna enligt motionärerna planera utifrån sina perspektiv och genom en sammanhållen planering av infrastrukturen kan fler hänsynstaganden göras redan i planeringsstadiet.

I motion 2022/23:620 anför Gudrun Brunegård (KD) att det behöver göras ett omtag i analys, utvärdering, diskussion och prioritering av svensk infrastrukturpolitik och dess betydelse och förutsättningar för svensk regional produktivitetsdriven tillväxt, i syfte att komma ur situationen med konstanta snedvridningar (yrkande 1). Motionären menar också att man i kommande revideringar och kompletteringar av resurstilldelning av infrastrukturmedel måste prioritera områden som under lång tid drabbats av strukturell snedfördelning med därav följande negativa konsekvenser som utebliven tillväxt och oproportionerligt hög andel viltolyckor (yrkande 2).

Bakgrund

Gällande rätt

Det statliga infrastrukturbyggandet regleras i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg och väglagen (1971:948), vilka även hänvisar till delar av miljöbalken. I tillämpliga delar av miljöbalken finns bl.a. regler om hushållning av mark- och vattenområden, om riksintressen m.m.

Planeringsprocessen

Som framgår av detta betänkandes bakgrundsavsnitt följer planeringsprocessen den struktur som riksdagen beslutade om med anledning av förslaget i propositionen Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257). Utskottet ansåg att de

föreslagna lagändringarna utgjorde angelägna förbättringar av det tidigare planeringssystemet och innebar en förbättring av den då gällande ordningen. Den dåvarande regeringen gjorde i den propositionen bedömningen att den långsiktiga infrastrukturplaneringen även i framtiden bör ha ett perspektiv på minst tio år och att regeringen bör ta ställning till vilka åtgärder som ska genomföras i det perspektivet. Den dåvarande regeringen gjorde vidare bedömningen att systemet även i framtiden bör innefatta ett beslut om övergripande strategiska vägval ungefär en gång per mandatperiod och ett beslut om vilka ekonomiska ramar som ska gälla under den period beslutet avser. Med anledning av den senast behandlade infrastrukturpropositionen beslutade riksdagen att planeringsperioden skulle vara tolv år och sträcka sig från 2022 till 2033 (prop. 2020/21:151, bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). Som redan har beskrivits i detta betänkandes bakgrundsavsnitt genomförs planeringen i två steg: inriktningsplaneringen och åtgärdsplaneringen. I inriktningsplaneringen utreds bl.a. mål och inriktning för den kommande planeringsperioden.

En utgångspunkt för det planeringssystem som riksdagen lade fast våren 2012 är att möjliggöra en ökad flexibilitet. Genom propositionen infördes ett system med rullande planering där 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 ska regeringen bättre kunna bemöta oförutsedda händelser. Samtidigt betonades det i propositionen att de faktiska besluten om byggstart även fortsättningsvis bör fattas av Trafikverket för att behålla tillräckligt stor flexibilitet. Myndigheten får följaktligen själv avgöra vilka projekt ur gruppen i regeringens beslut som avser de tre närmast följande åren som ska byggstartas under det närmaste året.

Trafikverket betonar att det ekonomiska planeringssystemet med nationell plan och förberedelse- respektive byggstartsbeslut innebär att ett investeringsobjekt prövas av regeringen vid tre tillfällen. Regeringen kan även besluta om en ändring eller avslutning av projektet. Systemet innebär ett krav på projekten att ta fram uppdaterade kalkyler innan ett slutligt beslut fattas om byggstart. Före byggstartsbesluten ska flera utredningar göras som successivt och sammanvägt bygger upp bilden av vad projekten kommer att kosta att genomföra och vilken samhällsnytta som de bidrar till.

Alla formella planeringsprocesser ska föregås av en åtgärdsvalsstudie. Initiativtagare till en åtgärdsvalsstudie kan vara Trafikverket, en kommun, en region eller en annan aktör. Varje år genomförs ca 200 åtgärdsvalsstudier, varav många är små studier. En åtgärdsvalsstudie är ett arbetssätt som grundar sig på dialog och den görs tidigt i planeringen för att få en helhetsbild och hitta hållbara förslag på åtgärder. Åtgärdsvalsstudier ska enligt Trafikverket ta hänsyn till alla trafikslag, alla typer av åtgärder och kombinationer av dessa.

Länsplanerna

Som framgår av bakgrundsavsnittet till detta betänkande ska det inom varje län upprättas en länsplan till ledning för när medel för investeringar och förbättringsåtgärder ska fördelas. I åtgärdsplaneringen avgörs storleken på respektive läns ram. De 21 länsplanerna omfattar investeringar i det regionala vägnätet samt medfinansiering till kommuner. Det är länsstyrelser, regionala självstyrelseorgan eller kommunala samarbetsorgan som upprättar länsplanerna. Trafikverket ska lämna underlag till länsplanen. Underlaget ska avse gällande nationella planeringsförutsättningar och ange inriktningsmål inom respektive trafikslag samt vilka särskilda regionala aspekter som bör beaktas. Trafikverket ska dessutom lämna förslag till vilka regionala infrastrukturobjekt som bör genomföras och lämna en redovisning av objektens beräknade kostnader. Länsplaneupprättarna beslutar om länsplanerna och Trafikverket genomför dem.

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2020/21:151) betonade den dåvarande regeringen att en god samordning mellan länsplaner och den nationella planen i många fall är avgörande för att den samlade nyttan av åtgärderna ska bli så stor som möjligt. I propositionen framförs att länsplanerna är viktiga för alla typer av regioner, oavsett om de kännetecknas av gles- och landsbygd, tätorter eller små eller stora städer, och det behövs en förståelse för att geografiska områden har olika förutsättningar och behov. Medel från länsplanerna kan enligt propositionen bidra till lösningar som är väl anpassade till dessa skillnader i förutsättningar och behov.

I juni 2021 lämnade den dåvarande regeringen ett uppdrag till Trafikverket att upprätta ett förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för 2022–2033. I uppdraget bedömdes att den preliminära totala ramen för länen under planperioden 2022–2033 ska uppgå till 42 026 miljoner kronor. Vidare lämnades en preliminär ram varje län. Länsplaneupprättarna överlämnade därefter i april 2022 sina förslag till trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Den 7 juni 2022 fastställde den dåvarande regeringen definitiva ekonomiska ramar för de trafikslagsövergripande länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2022–2033. Den ekonomiska ramen fastställdes till ca 42 miljarder kronor för länsplanerna, vilket är en ökning med 8 procent, i reala termer, jämfört med planperioden 2018–2029. Länsplaneupprättarnas förslag till planer samt tillhörande miljökonsekvensbeskrivning m.m. utgjorde underlag för regeringens beslut. Efter regeringsbeslut fastställer länsplaneupprättarna länsplanen utifrån respektive inlämnat förslag. Trafikverket ska i sin årliga fördelning av anslagen för länsplanerna eftersträva att alla planer är lika långt genomförda. För att kunna säkra en effektiv framdrift av stora investeringar kan det ibland vara nödvändigt att enskilda år ge vissa län en större tilldelning av länsanslagen. Eftersom en sådan princip innebär att andra län enskilda år får en mindre tilldelning bör principen användas med försiktighet. Trafikverket bör i sådana fall föra en dialog med berörda län för att nå samsyn om fördelningen. Länsplanerna för

regional transportinfrastruktur ska genomföras på ett sådant sätt att en lika stor andel av respektive länsplan har genomförts till 2025. Trafikverket ska årligen göra en samlad redovisning av länsplanerna för regional transportinfrastruktur, av vilken det ska framgå hur stor andel av respektive länsplan som genomförts och fördelningen totalt sett inom landet mellan olika infrastrukturåtgärder, statsbidrag och medfinansiering för olika ändamål i länsplanerna.

Fysisk planering och infrastrukturplanering

Fysisk planering

Fysisk planering handlar om att bestämma hur mark- och vattenområden ska användas. Enligt plan- och bygglagen (2010:900), förkortad PBL, ska olika samhällsintressen vägas mot varandra i en öppen och demokratisk process, samtidigt som enskildas rättigheter ska beaktas. I Sverige är kommunerna ansvariga för den fysiska planeringen enligt PBL. Det svenska planeringssystemet utgörs av regionplaner, översiktsplaner, områdesbestämmelser och detaljplaner. Sverige har ingen sektorsövergripande planering på nationell nivå på land. Staten ger i stället ramar för den fysiska planeringen som bedrivs av kommuner och regioner genom nationella mål och genom att peka ut riksintressen. Enligt PBL är det länsstyrelserna som tillvaratar och samordnar de statliga intressena i planprocessen.

Samspelet mellan fysisk planering och infrastrukturplanering

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2020/21:151) framförs att den nationella infrastrukturplaneringen behöver samspela väl med den fysiska samhällsplaneringen för att infrastrukturåtgärder ska kunna genomföras effektivt och ge god måluppfyllelse. Trafikverket ska samverka med andra aktörer och vidta åtgärder i syfte att nå de transportpolitiska målen. Den dåvarande regeringen menade att ett arbetsätt med samverkan och samarbete mellan Trafikverket och andra parter är centralt för att tillsammans nå önskad effekt, inte minst när det gäller lokaliserings- och markanvändningsfrågor. Trafikverket ska i samhällsplaneringen säkra att den statliga transportinfrastrukturen utformas så att den möjliggör en samverkan med övrig infrastruktur och främjar ett effektivt nyttjande av alla trafikslag. I propositionen konstateras att det pågår en utveckling av samverkan och samordning mellan de olika planeringsnivåerna. I infrastrukturpropositionen konstateras vidare att god samhällsplanering ökar möjligheten till att skapa transporteffektiva städer. Infrastrukturinvesteringar skapar en potential för bostadsbyggande. Det framförs att en väl fungerande samordning mellan statlig infrastrukturplanering samt kommunal och regional samhällsplanering är en förutsättning för att de potentialer som infrastrukturprojekten möjliggör ska utnyttjas till fullo.

I juni 2022 fastställde den dåvarande regeringen den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur för perioden 2022–2033. Där

betonas att Trafikverket även i fortsättningen aktivt ska verka för fyrstegsprincipens tillämpning i ett fungerande samspel mellan nationell transportinfrastrukturplanering och fysisk planering på lokal och i vissa län regional nivå. Dessutom anförs att Trafikverkets forsknings- och innovationsverksamhet ska bidra till utvecklad samhällsplanering och bostadsbyggande. Det betonas även att infrastrukturinvesteringar skapar en potential för bostadsbyggande, vilket samtidigt kräver en väl fungerande samordning mellan statlig infrastrukturplanering och kommunal och regional samhällsplanering för att den potentialen ska utnyttjas till fullo. Transportinfrastrukturens utformning och användning har enligt den dåvarande regeringen stor betydelse för möjligheten att skapa en god bebyggd miljö och för att bibehålla och utveckla landskapets värden.

Väganslutning till allmän väg

Enligt 39 § väglagen får en enskild körväg inte anslutas till en allmän väg utan väghållningsmyndighetens tillstånd. Inte heller får en enskild körvägs anslutning till en allmän väg ändras utan ett sådant tillstånd. Den som ska ansluta sin väg eller utfart till en statlig väg lämnar därmed in sin ansökan till Trafikverket. Trafikverket uppger att en ny väganslutning, dvs. en utfart, inte får försämra trafiksäkerheten på vägen. Föraren ska ha fri sikt längs den allmänna vägen från minst tre meter in på utfartsvägen. Den nya utfarten får inte heller försämra framkomligheten på den allmänna vägen. Trafikverket ger bara i undantagsfall tillstånd för nya utfarter till Europavägar, riksvägar och vissa större länsvägar.

Klimaträttsutredningen

Den dåvarande regeringen beslutade i december 2019 om ett kommittédirektiv om att se över relevant lagstiftning så att det klimatpolitiska ramverket kan få genomslag (dir. 2019:101). I Klimaträttsutredningens slutbetänkande Rätt för klimatet (SOU 2022:21) från maj 2022 redovisas förslag till ändringar av lagstiftningen inom tre områden: främja bidrag till klimatomställningen, underlätta byggande av elnät och ett transporteffektivt samhälle. Utredningen konstaterar bl.a. att om redan beslutade objekt eller projekt finns kvar trots att de motverkar eller inte ligger i linje med de transportpolitiska målen inklusive klimatmålet kommer måluppfyllelsen att försvåras. Utredningen föreslår därför att den som upprättar den nationella planen respektive en länsplan ska fastställa om tidigare beslutade infrastrukturobjekt som ännu inte byggstartats följer den inriktning som bedöms ha störst effekt för att nå de transportpolitiska målen.

Transportplaner

Den dåvarande regeringen beslutade i december 2017 om ett kommittédirektiv om samordningen mellan berörda parter i samhällsbyggnadsprocessen i kommuner med särskilt komplexa planeringsförutsättningar (dir. 2017:126).

Utredaren redovisade för- och nackdelar med att införa en möjlighet till krav på transportplaner i detaljplanering för nyetablering av bostäder i delbetänkandet Bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling (SOU 2019:17). Utredningen anförde bl.a. att den anser att fördelarna med en sådan lagstadgad rätt för nämnda krav överväger de nackdelar som finns. Enligt utredningens bedömning bör det göras ändringar i PBL som bl.a. främjar likvärdig tillgång för olika trafikslag och som stärker översiktsplanernas strategiska betydelse när det gäller transportsystemets koppling till regional och nationell sektorsplanering. Utredningen anförde att kraven på transportplaner bör ställas på kommuner och att det inte är lämpligt att införa en bestämmelse i PBL om kommuners rätt att ställa krav på byggaktörer. Utredaren fick i februari 2020 i tilläggsuppdrag att även se över delar av PBL för att genom ändringar i regelverket stärka förutsättningarna för transporteffektivitet och tillgänglighet genom hållbara transporter samt utveckla möjligheterna att främja långsiktigt hållbara stadsmiljöer (dir. 2020:15). I mars 2021 redovisade utredningen sitt betänkande Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23).

Sjöfarten och den nationella infrastrukturplanen

Sjöfartsverket grundades 1969 och blev ett affärsverk 1987. Verket ska enligt förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket verka för att de transportpolitiska målen uppnås och i sitt arbete ha ett trafikslagsövergripande synsätt. Myndigheten ansvarar för att sjövägarna är framkomliga, tillgängliga och säkra. Geografiskt innebär det att verka vid svenska kustfarvatten och de stora sjöarna (Vänern, Vättern och Mälaren), Göta älv samt kanalerna i Trollhättan, Södertälje och Falsterbo. Verket uppger att ansvaret för sjövägarna löper fram till hamnområdena, där kommunen eller hamnbolaget tar över.

Det är Sjöfartsverket som bygger, underhåller och utvecklar infrastrukturen till havs. Med Sjöfartsverkets hjälp håller staten farleder genom att Sjöfartsverket sjömäter och märker ut farlederna, producerar sjökort och annan sjögeografisk information och erbjuder olika tjänster, exempelvis isbrytning, lotsning och sjötrafikinformation till fartygen. Sjöfartsverket har en huvudsaklig inriktning mot handelssjöfarten, men bland kunderna finns även fritidsbåtar, fisket och marinen.

Sjöfartsverket arbetar tillsammans med Trafikverket och har ansvar för delar av den långsiktiga, nationella infrastrukturplaneringen. Enligt sin instruktion ska Trafikverket med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket får även, efter överenskommelse med Sjöfartsverket, ansvara för att genomföra infrastrukturprojekt i farleder, slussar och kanaler.

Den nationella infrastrukturplanen 2022–2033 (skr. 2021/22:261) innebär att medel avsätts för bl.a. nyanskaffning av isbrytare för att möjliggöra sjötransporter året runt, farledsfördjupningar i Göteborgs och Luleå hamnar som möjliggör mer djupgående fartyg samt uppgradering av slussarna i Trollhättan. Bland de investeringar och åtgärder som pågick när den nationella planen för 2022–2033 fastställdes finns Södertälje sluss. Södertälje kanal har Nordens största sluss för fartyg och binder samman Mälaren och Östersjön. Sjöfartsverket sköter hela kanalen med broöppning och slussning för handelssjöfarten och fritidssjöfarten. För att säkra Vänersjöfartens framtid planerar Trafikverket i samarbete med Sjöfartsverket att bygga nya slussar i Trollhätte kanal. Trafikverket är byggherre och ansvarar för att bygga de nya slussanläggningarna, medan Sjöfartsverket är infrastrukturhållare och statlig förvaltare av slussanläggningarna.

It och den nationella infrastrukturplanen

Trafikslagen

Trafikslagen brukar delas in i följande fyra eller fem delar: vägtrafik, spår-bunden trafik (eller bantrafik), luftfart, sjöfart samt inre vattenvägar (inre vattenvägar särskiljs ofta, men inte alltid, från sjöfart). Ett annat begrepp är transportslag, som delas in i följande två delar: persontransporter och gods-transporter.

Digitaliseringen och transportsystemet

Trafikverket betonar att intelligenta transportsystem (ITS) och digitalisering är alltmer integrerade i vardagen. Trafikverket betonar vikten av att nyttja de lösningar som ger mest effekt och samtidigt integrera dem i ett tidigt skede av planeringsprocessen för att nyttja den fulla potentialen av digitaliseringen och ITS. För att åstadkomma detta har Trafikverket bl.a. tillsatt projektet DigITS@Trafikverket som utifrån fyrstegsprincipen ser över hur ökad kunskap på området kan både förbättra arbetsmetoder och bättre bedöma effekter på ett sätt som ger ökad nytta för samhället och dess medborgare. Digitaliseringen har enligt Trafikverket stor potential att bidra till att identifiera nya lösningar i fyrstegsprincipens tidiga steg, vilket minskar behovet av att bygga om och bygga nytt. Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi (se nedan under avsnittet Fyrstegsprincipen).

Bredbandsinfrastrukturen

Bredband är ett samlingsnamn för en rad olika tekniker som gör det möjligt att ansluta till internet med hög överföringshastighet. Bredbandsutbyggnaden involverar ett flertal olika aktörer. Först och främst är det marknadens aktörer, dvs. operatörer och konsumenter. Det offentliga får endast involveras där det finns marknadsmisslyckanden, dvs. där marknadens aktörer inte räcker till. En ny bredbandsstrategi presenterades i december 2016, och ett första måldatum för bredbandsstrategin var 2020 när 95 procent av alla hushåll och företag

borde ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit per sekund. För 2023 är målsättningen att hela Sverige ska ha tillgång till stabila mobila tjänster av god kvalitet. För 2025 gäller att hela Sverige bör ha tillgång till snabbt bredband enligt följande: 98 procent av alla hushåll och företag bör ha tillgång till 1 Gbit per sekund, 1,9 procent av alla hushåll och företag bör ha tillgång till 100 Mbit per sekund och 0,1 procent av alla hushåll och företag bör ha tillgång till 30 Mbit per sekund. Bredbandsforum tillkom 2010 på den dåvarande regeringens initiativ och har till uppgift att främja samverkan kring bredbandsutbyggnad. Vidare kan nämnas att det är Post- och telestyrelsens (PTS) uppgift att löpande följa upp och analysera utvecklingen inom bredbandsområdet. Myndigheten ska verka för att främja bredbandsutbyggnad i alla delar av landet i enlighet med bredbandsstrategin. Inom ramen för detta uppdrag ska PTS även vidta åtgärder för att underlätta bredbandsutbyggnad, ge stöd till relevanta myndigheter och affärsverk samt vid behov lämna förslag till åtgärder. Förordningen (2020:266) om statligt stöd för utbyggnad av bredbandsinfrastruktur innehåller bestämmelser om statligt stöd för utbyggnad av långsiktigt användbar bredbandsinfrastruktur. Syftet med stödet är att öka tillgången till bredband med god prestanda.

Analys och utvärdering inom transportområdet

Trafikanalys har till huvuduppgift att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Vidare ska myndigheten ansvara för att samla in, sammanställa och sprida statistik på transportområdet. Syftet med utvärderingarna är att de ska bidra till kunskap om och utveckling av styrningen mot de transportpolitiska målen. Trafikanalys har bl.a. ett löpande uppdrag att varje år redovisa en uppföljning av hur transportsystemet utvecklats i förhållande till de transportpolitiska målen.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) är ett oberoende forskningsinstitut inom transportsektorn. VTI:s huvuduppgift är att bedriva forskning och utveckling kring infrastruktur, trafik och transporter. Verksamheten omfattar samtliga trafik- och transportslag och områdena väg- och banteknik, drift och underhåll, fordonsteknik, trafiksäkerhet, trafikanalys, människan i transportsystemet, miljö, planerings- och beslutsprocesser, transportekonomi samt transportsystem. VTI forskar bl.a. om planering och politik på nationell, regional och lokal nivå.

Budgetpropositionen för 2023 och interpellationssvar

I budgetpropositionen för 2023 (prop. 2022/23:1 utg.omr. 22) konstateras att regeringen den 7 juni 2022 fastställde den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (I2022/01294 m.fl.). Trafikverket ska genomföra de åtgärder som följer av regeringens beslut.

I budgetpropositionen (utg.omr. 18) anför regeringen vidare att förutsättningarna för att skapa goda och attraktiva livsmiljöer ser olika ut i olika delar av landet, och en hållbar politik för samhällsplanering, bostäder och byggande måste utformas för att möta utmaningar i såväl storstäder, mindre städer och tätorter som på landsbygden. Regeringen bedömer att en mer samordnad bebyggelse-, transportinfrastruktur- och trafikplanering behövs för att minska transportsektorns klimat- och miljöpåverkan och för att nå etappmålet om en ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Regeringen bedömer vidare att delar av Sjöfartsverkets isbrytarflotta är ålderstigen och behöver förnyas (utg.omr. 22). I den nationella planen för transportinfrastruktur 2022–2033 anslås medel för två nya isbrytare för att förnya delar av flottan. Regeringen konstaterar att en väl fungerande isbrytarservice är nödvändig för att möjliggöra sjötransporter året runt i hela Sverige. I budgetpropositionen konstaterar regeringen dessutom att Sverige har en i internationell jämförelse mycket väl utbyggd bredbandsinfrastruktur. Det framgår också att regeringen satsar medel för stöd till bredbandsutbyggnad under 2023 inom ramen för det statliga bredbandsstöd som PTS ansvarar för. Regeringen betonar att en väl utbyggd digital infrastruktur är viktig för likvärdiga möjligheter till företagande, arbete, boende och välfärd i hela landet. Efterfrågan på snabbt bredband är stor, samtidigt som tillgången till bredband varierar i Sverige, där andelen icke anslutna hushåll är högre på landsbygden.

I sitt svar på interpellation 2022/23:7 underströk infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson i november 2022 att samverkan med andra aktörer är en viktig del av Trafikverkets uppdrag. Enligt sin instruktion ska Trafikverket ha väl fungerande rutiner, arbetssätt och samverkansformer som tillvaratar och möjliggör lokalt inflytande. Statsrådet förutsatte att detta är något Trafikverket kontinuerligt ser över och utvecklar inom ramen för sitt uppdrag.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagens tillkännagivande

Riksdagen har tillkännagett för den dåvarande regeringen det som utskottet anför om att regeringen bör verka för ökad samverkan vid lokala, regionala och statliga infrastrukturinvesteringar (bet. 2018/19:TU5 punkt 21, rskr. 2018/19:176).

I skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 anges att den dåvarande regeringen bedömde att samordningen i den fysiska planeringen mellan lokal, regional och nationell nivå bör förbättras och att en förutsättning är att det finns en samsyn mellan de olika nivåerna om de övergripande målsättningarna med planeringen samt att roller och ansvar är väl definierade (prop. 2019/20:65). Vidare anges att Boverket 2020 publicerade en ny nationell vägledning för en utvecklad planering och samordning av godstransporter som tar sikte på att underlätta den lokala och

regionala infrastrukturplaneringen. Dessutom redovisas att den dåvarande regeringen betonade att den nationella infrastrukturplaneringen behöver samspela väl med den fysiska samhällsplaneringen i stort samt att nära kopplingar finns till annan infrastrukturplanering. I infrastrukturpropositionen (prop. 2020/21:151) gjorde den dåvarande regeringen förtydliganden om regional samverkan och slog bl.a. fast att Trafikverket ska samverka med andra aktörer. Vidare konstaterades att ett arbetssätt med samverkan och samarbete mellan Trafikverket och andra parter är centralt. Den dåvarande regeringen anförde också att Trafikverket i samhällsplaneringen ska säkra att den statliga transportinfrastrukturen utformas så att den möjliggör en samverkan med övrig infrastruktur och främjar ett effektivt nyttjande av alla trafikslag. I sitt beslut om den nationella planen för 2022–2033 angav den dåvarande regeringen att Trafikverket ska samverka med kommuner och regioner och även vara med och genomföra det regionala utvecklingsarbetet genom väl fungerande rutiner, arbetssätt och samverkansformer som tillvaratar och möjliggör nationellt, regionalt och lokalt inflytande. Vidare informeras om att den dåvarande regeringen i april 2021 gav Statskontoret i uppdrag att utvärdera förhandlingsuppdrag som metod att lösa stora samhällsutmaningar som kräver att statlig transportinfrastrukturplanering samordnas med lokal och regional samhällsplanering. Statskontoret överlämnade rapporten Förhandlingsuppdrag som metod för att lösa stora samhällsutmaningar (2022:10) i juni 2022. I rapporten konstateras att förhandling är en ändamålsenlig metod för att lösa dessa samhällsutmaningar men att det också finns nackdelar med metoden som inte kan försvinna helt.

Mot den bakgrunden ansåg den dåvarande regeringen att riksdagens tillkännagivande om att regeringen bör verka för ökad samverkan vid lokala, regionala och statliga infrastrukturinvesteringar är slutbehandlat.

Motionsyrkanden om infrastrukturplanering

Motionsyrkanden om infrastrukturplanering behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU16 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att frågorna är uppmärksammade, och fann inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Utskottet underströk betydelsen av att följa upp beslutad lagstiftning så att den verkar i avsedd riktning. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att den nya nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen fastställdes i juni 2022 efter flera års planeringsarbete. Planen gäller för perioden 2022–2033, och Trafikverket ska genomföra de åtgärder som följer av regeringens beslut. Utskottet vill uppmärksamma att vissa ändringar har gjorts genom beslut av regeringen.

Regeringen avser inte att fullfölja utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg.

Det finns sedan länge en fastlagd planeringsprocess för transportinfrastrukturen. Mot bakgrund av motionsförslagen om utgångspunkterna för planeringen vill utskottet betona att denna process bl.a. innefattar ett beslut om övergripande strategiska vägval ungefär en gång per mandatperiod och ett beslut om vilka ekonomiska ramar som ska gälla under den period som beslutet avser. Processen innebär att regeringen i en infrastrukturproposition lämnar förslag till inriktning för den kommande planeringsperioden och att riksdagen därefter fattar beslut om regeringens förslag till ekonomiska ramar och vägledning för prioritering av åtgärder i den åtgärdsplanering som följer efter riksdagens beslut. Utskottet vill betona att de transportpolitiska målen är en utgångspunkt för inriktningen på de satsningar som görs i transportinfrastrukturen de kommande åren. I den senaste infrastrukturpropositionen redovisas att det behövs fortsatt stora satsningar på transportinfrastrukturen för att de nå de mål och ambitioner som redovisas i propositionen.

När det gäller motionsförslaget om metoder i planeringsarbetet för att identifiera beslutade projekt som inte uppfyller kraven i enlighet med klimat- och miljömålen kan utskottet konstatera att Trafikverket i sina underlag väl beskriver de utmaningar som klimatomställningen innebär för hela infrastrukturen. Utskottet vill dessutom betona att den nuvarande planeringsprocessen innebär att projekt kan omprövas vid olika tillfällen. En utgångspunkt för det nuvarande planeringssystemet är att möjliggöra en ökad flexibilitet, bl.a. genom systemet med rullande planering. De långsiktiga åtgärdsplanerna följs upp genom årliga beslut om byggstart, vilket bl.a. ger regeringen möjlighet att genomföra omprioriteringar och särskilda satsningar och bättre kunna bemöta oförutsedda händelser. Utskottet har tidigare framfört att man ska vara försiktig med att förändra förutsättningarna eftersom det är viktigt med förutsägbarhet, samtidigt som utskottet vill betona att varje nationell plan är en ny nationell plan.

Med anledning av motionsförslagen om länsplanerna vill utskottet särskilt lyfta fram betydelsen av den regionala planeringen. Länsplanerna omfattar investeringar i det regionala vägnätet och medfinansiering till kommunerna, och utskottet vill här peka på att storleken på respektive läns ram avgörs i åtgärdsplaneringen. De definitiva ekonomiska ramarna för länsplanerna beslutas därefter av regeringen inom den totala ram som riksdagen har beslutat om. Utskottet utgår från att fördelningen av resurser mellan länen sker på ett välavvägt sätt.

När det gäller motioner om samspelet mellan infrastrukturplaneringen och den fysiska planeringen vill utskottet först och främst betona att den nationella infrastrukturplaneringen behöver samspela väl med den fysiska samhällsplaneringen för att infrastrukturåtgärder ska kunna genomföras effektivt och ge en god måluppfyllelse. Utskottet delar regeringens bedömning att en mer samordnad bebyggelse-, transportinfrastruktur- och trafikplanering behövs för att bl.a. minska transportsektorns klimat- och miljöpåverkan och för att

exempelvis nå etappmålet om en ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik. Utskottet utgår från att arbetet med dessa frågor fortgår inom berörda myndigheter. Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma att riksdagen våren 2019 tillkännagav för den dåvarande regeringen att den bör verka för ökad samverkan vid lokala, regionala och statliga infrastrukturinvesteringar. Utskottet konstaterar att regeringen har bedömt att samordningen i den fysiska planeringen mellan lokal, regional och nationell nivå bör förbättras och att en förutsättning är att det finns en samsyn mellan de olika nivåerna om de övergripande målsättningarna med planeringen samt att roller och ansvar är väl definierade. Utskottet har inget att invända mot den dåvarande regeringens redovisning av riksdagens tillkännagivande.

Utskottet vill med anledning av olika motioner betona sjöfartens betydelse. När det gäller motionsförslaget om sjöfarten och den nationella planen kan utskottet konstatera att sjöfartsfrågor hanteras inom ramen för planeringssystemet. Sjöfartsverket arbetar tillsammans med Trafikverket och har ansvar för delar av den långsiktiga, nationella infrastrukturplaneringen, och utskottet finner ingen anledning att för närvarande ändra på detta. När det gäller motionsförslaget om att it och bredbandsutbyggnad bör hanteras inom den nationella planen kan utskottet konstatera att dessa frågor i dag hanteras på andra sätt. Utskottet är för närvarande inte berett att ta några initiativ när det gäller dessa frågor.

Slutligen vill utskottet betona vikten av analys och utvärdering av infrastrukturplaneringen och dess resultat. Det är mycket viktigt att åtgärder inom transportområdet analyseras och utvärderas, inte minst för att öka kunskapen om olika åtgärders resultat och på så sätt bidra till utvecklingen av styrningen mot de transportpolitiska målen. För detta ändamål finns bl.a. Trafikanalys och VTI, och utskottet utgår från att dessa och andra myndigheter fortsätter att analysera och utvärdera resultatet av olika statliga insatser inom infrastrukturområdet.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2022/23:3 (V) yrkandena 2, 7, 10, 11, 13 och 16, 2022/23:112 (M), 2022/23:140 (S), 2022/23:298 (M), 2022/23:620 (KD) yrkandena 1 och 2, 2022/23:833 (C) yrkande 1, 2022/23:1233 (V) yrkandena 1 och 9, 2022/23:1298 (S) yrkande 2, 2022/23:1641 (C) yrkande 3 och 2022/23:2140 (S) yrkande 15.

Ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om arbetet med ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige. Utskottet hänvisar bl.a. till att arbetet för att nå målen nu har intensifierats. Utskottet betonar att ett väl fungerande och långsiktigt hållbart transportsystem skapar tillgänglighet för människor i hela landet och att det bidrar till stärkt konkurrenskraft och ökat bostadsbyggande. Utskottet lyfter vidare fram vikten av att arbetspendling och effektiva godstransporter prioriteras i arbetet med transportinfrastrukturen. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 5 (S), 6 (SD), 7 (V), 8 (C) och 9 (MP).

Motionerna

Följdmotionen

I kommittémotion 2022/23:3 menar Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) att regeringen snarast bör ta fram ett stödsystem för godspendlar som löper under några års tid (yrkande 4). Det behövs ett antal fasta linjer för transport av gods på järnväg som medfinansieras av staten, och kapacitet finns på spåren liksom viljan hos branschen.

Motioner från allmänna motionstiden 2022/23

I partimotion 2022/23:1672 yrkande 16 menar Annie Lööf m.fl. (C) att besöksnäringens infrastruktur och transportbehov bör genomlysas. Motionärerna betonar att besöksnäringen är viktig för Sverige och den svenska landsbygden och att dess utveckling är beroende av att besökare kan ta sig till och från platser på ett effektivt sätt. Därför bör Trafikverket lägga större vikt vid besöksnäringen i sin planering och få i uppdrag att i samarbete med besöksnäringen undersöka förslag till relevanta infrastruktur- och transportsatsningar som matchar besöksnäringens behov.

I partimotion 2022/23:2175 yrkande 43 pekar Per Bolund m.fl. (MP) på behovet av åtgärder eller regeländringar och ökade statliga investeringar för överflyttning av långväga godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Motionärerna betonar att en överflyttning kräver stora satsningar i järnvägsystemet, ändrade konkurrensvillkor för järnvägen och sjöfarten, en anpassning av järnvägsinfrastrukturen för längre godståg och en kraftfull klimatdifferentiering av farledsavgifterna.

I kommittémotion 2022/23:2140 uppmärksammar Gunilla Svantorp m.fl. (S) att ett väl fungerande och starkt transportsystem är en förutsättning för jobb och tillväxt (yrkande 2). Motionärerna menar att de satsningar som finns i den nuvarande nationella planen skapar jobb, bostäder och ett mer klimatsmart transportsystem och betonar att det är centralt att investeringstakten i infrastrukturen hålls uppe när Sverige går mot tuffare ekonomiska tider. Motionärerna menar vidare att trafikslagen bör samspela bättre för att få till sömlösa intermodala transporter (yrkande 4). Det är viktigt med en ökad överflyttning av godstrafik till sjöfart och järnväg och för att detta ska lyckas behöver trafikslagen samspela bättre. Dessutom lyfter motionärerna fram att regeringen bör se till att vi har en god infrastruktur till och från våra hamnar (yrkande 45). Motionärerna betonar att en väl fungerande sjöfart är viktig, för bl.a. handel och näringsliv och för att realisera en överflyttning av gods till sjöfart.

I kommittémotion 2022/23:931 yrkande 11 uppmärksammar Tobias Andersson m.fl. (SD) betydelsen av välfungerande infrastruktur för besöksnäringen. Motionärerna menar bl.a. att en välskött väg- och järnvägsinfrastruktur är central för besöksnäringens möjligheter att växa utanför storstadsområdena.

I kommittémotion 2022/23:934 yrkande 3 lyfter Tobias Andersson m.fl. (SD) fram betydelsen av infrastrukturen. Motionärerna betonar att en väl utbyggd och fungerande infrastruktur utgör grunden för att skapa förutsättningar för tillväxt i hela landet och att det finns ett ökat behov av såväl vidmakthållande som utveckling av statens transportinfrastruktur.

I kommittémotion 2022/23:936 yrkande 2 betonar Tobias Andersson m.fl. (SD) behovet av att stärka infrastrukturen kopplad till gruvnäringens behov. Motionärerna lyfter fram att en fungerande infrastruktur är en av grundförutsättningarna för gruvindustrin eftersom den svenska produktionen ligger långt ifrån marknaderna.

I kommittémotion 2022/23:943 yrkande 9 uppmärksammar Tobias Andersson m.fl. (SD) behovet av att prioritera industrins villkor inom infrastrukturplaneringen. Motionärerna påminner om att transportinfrastrukturen är avgörande för tillverkningsindustrin och frakten av gods men att den också måste fungera tillfredsställande för arbetskraften, och därför är det angeläget att snarast påbörja en upprustning och långsiktiga investeringar.

Även i kommittémotion 2022/23:964 yrkande 2 betonar Tobias Andersson m.fl. (SD) vikten av ett större fokus på industrins villkor i infrastrukturplaneringen. Motionärerna lyfter särskilt fram stålindustrin som är beroende av stabila och tillförlitliga leveranser av järnmalm för att undvika produktionsstopp samtidigt som behovet av ett robust och välfungerande transportsystem för de färdiga stålprodukterna till kunderna är lika fundamentalt för att upprätthålla värdekedjorna.

I kommittémotion 2022/23:1014 yrkande 40 framhåller Thomas Morell m.fl. (SD) behovet av att åtgärda brister på befintliga rastplatser. Motionärerna konstaterar att utbudet av rastplatser är för litet och att platserna dessutom ofta

är upptagna. Därför krävs det en kraftig utbyggnad av antalet rastplatser samt övervakning av maximal parkeringstid, nedskräpning och grövre brottslighet.

I kommittémotion 2022/23:1015 yrkande 14 efterfrågar Jimmy Ståhl m.fl. (SD) en översyn av trafikflöden till och från hamnar. Motionärerna betonar att infrastrukturen i och runt hamnarna är av stor betydelse för att hamnen ska fungera optimalt och därmed också en grundförutsättning för god sjöfart, och därför bör Trafikverket göra en översyn av trafikflödena till och från hamnarna.

I kommittémotion 2022/23:1016 lyfter Patrik Jönsson m.fl. (SD) fram godstrafikens behov av upprustade bansträckor (yrkande 14). Motionärerna menar att godstrafikens behov av upprustning har fått stå åt sidan, att godstågen får vänta på bl.a. mötande tåg, att flera sträckningar måste anpassas för järnvägsgodsets behov och att det finns behov av att rusta upp flera rangerbangårdar. Motionärerna uppmärksammar också skogs- och gruvindustrins behov av nya järnvägsspår i Norrland (yrkande 17). Genom att stärka järnvägsnätet i norra Sverige kan gods flyttas över från väg till järnväg, och därför bör man utreda behovet av ett förstärkt och utvidgat järnvägsnät i Norrland. Motionärerna menar även att Trafikverket bör ha en positiv grundsyn på olika regioners önskemål om nya stationer (yrkande 30). I de fall där boende på mindre orter utmed en befintlig järnvägssträckning, med tillräckligt underlag för tågresande, önskar att en station ska byggas bör detta utredas i samråd mellan kommunen, regionen och Trafikverket.

I kommittémotion 2022/23:834 yrkande 36 föreslår Ulrika Heie m.fl. (C) att hamnverksamheten i kraft av sin strategiska betydelse i större utsträckning ska ingå som del i det nationella transportsystemet. Motionärerna lyfter fram att hamnverksamhet i dag ses som en kommunal angelägenhet och att den inte behandlas som en tydlig del i det nationella transportsystemet, vilket riskerar att väl motiverade och angelägna investeringar i anslutning till hamnar riskerar att förbises eller falla mellan stolarna i planeringsprocessen.

I kommittémotion 2022/23:1123 betonar Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) vikten av en konkurrenskraftig infrastruktur för basindustrin (yrkande 3). Motionärerna konstaterar att industrin är beroende av att infrastrukturen fungerar och att det är viktigt att kapaciteten utökas på redan hårt belastade stråk, inte minst för att säkra svensk industriexport samt import av komponenter till industrin.

I kommittémotion 2022/23:1124 yrkande 2 framför Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) att det bör införas en genomlysning av besöksnäringens infrastruktur och transportbehov. Motionärerna betonar att besöksnäringens utveckling är beroende av att besökare kan ta sig till och från platser på ett effektivt sätt. Därför bör Trafikverket få i uppdrag att i samarbete med besöksnäringen undersöka förslag till relevanta infrastruktur- och transportsatsningar som matchar besöksnäringens behov.

I motion 2022/23:1298 yrkande 1 betonar Kristoffer Lindberg m.fl. (S) vikten av att i infrastrukturplaneringen prioritera infrastrukturinvesteringar i hela landet. Motionären framhåller att det behövs fungerande vägar och

järnvägar i hela Sverige, även utanför storstadsregionerna, och att det är avgörande för att hela Sverige ska ha goda förutsättningar att utvecklas.

I motion 2022/23:2228 uppmärksammar Eric Palmqvist (SD) behovet av att öka tillgängligheten och tryggheten på landets rastplatser. Trots att tillgången på rastplatser utmed de statliga vägarna är förhållandevis god, upplever många att tillgängligheten och tryggheten inte är tillfredställande. Därför bör regeringen ge Trafikverket i uppdrag att inventera landets rastplatser och vidta nödvändiga åtgärder för att beivra det missbruk som sker i dag.

I motion 2022/23:1030 yrkande 6 menar Johan Hultberg (M) att regeringen bör återkomma med en plan för hur landsbygdens infrastruktur kan förbättras. Motionären betonar att också människor och företag på landsbygden förtjänar och behöver en fungerande infrastruktur och att infrastrukturinvesteringarna inte kan koncentreras till storstadsområdena om hela Sverige ska leva och hänga ihop.

Bakgrund

De transportpolitiska, näringspolitiska, turismpolitiska och landsbygdspolitiska målen

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt 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). Funktionsmålet 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.

Dessutom kan nämnas att riksdagen har beslutat om de transportpolitiska principerna (prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308). Dessa innebär att kunderna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska utföras samt att beslut om transportproduktion bör fattas i decentraliserade former. Vidare ska samverkan inom och mellan olika trafikslag samt konkurrensen mellan olika trafikutövare och transportalternativ främjas. Trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas.

Målet för näringspolitiken är att stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag (prop. 2014/15:1 utg.omr. 24, bet. 2014/15:NU1, rskr. 2014/15:68). Utöver det övergripande målet har den tidigare regeringen även beslutat om följande tre delmål för näringspolitiken: ramvillkor och väl fungerande marknader som stärker företags konkurrenskraft, stärkta förutsättningar för innovation och förnyelse samt stärkt entreprenörskap för ett dynamiskt och diversifierat näringsliv.

I december 2019 fattade den dåvarande regeringen beslut om Sveriges export- och investeringsstrategi. I strategin har följande fem målsättningar formulerats: Sveriges export ska öka, fler små och medelstora företag ska

exportera, Sverige ska vara pådrivande för en fri, hållbar och rättvis internationell handel, Sveriges innovationsledarskap ska användas för att stärka näringslivets exportförmåga och internationella konkurrenskraft och Sveriges attraktionskraft för utländska investeringar, kompetens, talanger och besökare ska öka.

Riksdagen godkände hösten 2021 ett nytt mål för turismpolitiken (prop. 2021/22:1 utg.omr. 24, bet. 2021/22:NU1, rskr. 2021/22:113). Målet är att Sverige ska ha en hållbar turism, med ett hållbart resande och en hållbar och konkurrenskraftig besöksnäring som växer och bidrar till sysselsättning och attraktiva platser för besökare, boende, företag och investeringar i hela landet.

Riksdagen har vidare beslutat om det övergripande målet för den sammanhållna landsbygdspolitiken (prop. 2017/18:179, bet. 2017/18:NU19, rskr. 2017/18:360). Målet är en livskraftig landsbygd med likvärdiga möjligheter till företagande, arbete, boende och välfärd som leder till en långsiktig hållbar utveckling i hela landet.

Den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022–2033

Infrastrukturpropositionen

I propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) betonas att hela Sverige ska ges goda förutsättningar att växa, leva och utvecklas och att transportsystemet är en viktig förutsättning för det. För att få en bred uppslutning bakom den omställning som transportsektorn står inför måste det finnas en förståelse för de olika förutsättningarna i städer och på landsbygden. Även i en alltmer digitaliserad värld kommer det enligt bedömningen i propositionen att fortsatt finnas ett beroende av att människor kan resa och mötas och att varor kan transporteras på ett hållbart och klimatsmart sätt.

I propositionen framhålls att en god tillgänglighet regionalt, nationellt och internationellt har stor betydelse för medborgare och näringsliv, för konkurrenskraft, ekonomisk utveckling och välfärd. Det betonas att drift och underhåll av vägar och järnvägar är en förutsättning för att säkra den statliga transportinfrastrukturens funktion och tillförlitlighet, vilket innebär att det därmed är viktigt för såväl medborgare som näringsliv. Vidare betonas att transportinfrastrukturen behöver underhållas och utvecklas och bli ännu mer robust för att näringslivets konkurrenskraft ska kunna fortsätta att stärkas. Det behövs en effektiv transportinfrastruktur som bidrar till ökad intermodalitet och underlättar för trafikslagen att samverka med varandra. Det gäller såväl järnvägar som vägar, flygplatser och hamnar. Det betonas att näringslivets godstransporter är ett av de områden som fortsatt bör prioriteras under den kommande planperioden. Godstransporter sker med samtliga trafikslag, i hela landet, liksom gränsöverskridande till andra länder. Den dåvarande regeringen menade att väl fungerande, regionalt, nationellt och globalt konkurrenskraftiga godstransporter är grundläggande för svensk välfärd, för att säkra arbetstillfällen, för näringslivet och för hållbar tillväxt.

Transportkostnaden spelar för många företag en avgörande roll för konkurrenskraften, vilket ställer krav på ökad tillgänglighet och ett flexibelt transportsystem. Väl fungerande internationella godstransporter är enligt propositionen viktiga för att företagen ska kunna exportera sina varor, och de gränsöverskridande transportererna måste därför vara smidiga och effektiva. Den dåvarande regeringen menade vidare att åtgärder som rör energi-effektivitet, ruttoptimering och samordning av godstransporter eller som bidrar till klimatsmart teknik även, utöver att bidra till minskad klimatpåverkan, kan minska kostnaderna för näringslivets godstransporter och långsiktigt stärka Sveriges konkurrenskraft. Genom att möjliggöra för samordnade godstransporter kan fyllnadsgraden öka och tomtransporterna minska, och genom att man verkar för möjligheter att använda längre och tyngre fordon, främja intermodala transportlösningar samt stärka järnvägens och sjöfartens konkurrenskraft kan överflyttning ske från väg till järnväg och sjöfart.

Infrastrukturens kvalitet har enligt propositionen stor betydelse för att stärka den internationella konkurrenskraften för näringslivet. I infrastrukturpropositionen informeras om att omfattande åtgärder har vidtagits för att stärka järnvägens och sjöfartens konkurrenskraft, inte minst för godstransporter, framför allt genom den nationella godstransportstrategin från juni 2018 (se nedan). För att godstransporter i ökad utsträckning ska kunna ske med järnväg och sjöfart krävs enligt propositionen fler intermodala transporter. Detta förutsätter en hög grad av effektivitet och kostnadsmedvetenhet i mötesnoder mellan trafikslagen, t.ex. i terminaler och hamnar, och en väl fungerande samverkan mellan godstransportörer inom samtliga trafikslag. En förutsättning för intermodala transporter är enligt infrastrukturpropositionen väl fungerande terminaler och rangerbangårdar och anslutning till hamnar, som kan binda ihop trafikslagen till en transportkedja. Det framförs att en automatiserad omlastning och innovativa lösningar för smidig omlastning kan bidra till att sänka kostnaderna.

Trafikverkets förslag till nationell plan

Trafikverket lämnade i november 2021 sitt förslag till nationell transportinfrastrukturplan för 2022–2033. I förslaget framhåller Trafikverket bl.a. att åtgärderna i planförslaget på flera sätt bidrar till god tillgänglighet för medborgare och näringsliv i hela landet. Genom förbättrade pendlingsmöjligheter ska arbets- och bostadsmarknader vidgas så att matchningen mellan jobb och arbetstagare förbättras. Det ska bidra till regional utveckling, ökad sysselsättning och till att fler kan hitta passande arbeten. Bättre tillgänglighet till service, kultur och fritidsaktiviteter bidrar också till regional utveckling och ökad livskvalitet.

Trafikverket pekar vidare på vikten av åtgärder för stärkt konkurrenskraft för näringslivet. Underhållssatsningar föreslås på vägar och järnvägar som är viktiga för näringslivet, inklusive bärighetssatsningar med utveckling av vägnätet med bärighetsklass 4 (BK4). Åtgärder vidtas som gör det möjligt att flytta över godstransporter från väg till järnväg och sjöfart, och det vidtas

kapacitetsåtgärder på järnväg. Trafikering med längre och tyngre tåg skapar bättre tillgänglighet i viktiga godsstråk på järnväg. Med anledning av de stora industrisatsningarna i Norrbotten och Västerbotten föreslås nya infrastruktur-satsningar i området, framför allt i järnvägssystemet. Trafikverket framhåller även att flera satsningar görs inom sjöfarten. Trafikverket lyfter vidare fram att åtgärder för förbättrade pendlingsmöjligheter gör det lättare för näringslivet att hitta kvalificerad arbetskraft. Trafikverket framför dessutom att särskild vikt bör läggas vid att vidmakthålla vägar som är viktiga för besöksindustrin.

Regeringsbeslutet om den nationella transportinfrastrukturplanen

Den 7 juni 2022 fastställdes den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur för perioden 2022–2033. Av planen framgår att en utbyggd infrastruktur är viktig för regional utveckling och för jobben. Infrastruktur-satsningar kan bidra till ett starkare samhälle, fler bostäder, förbättrade pendlingsmöjligheter och klimatsmarta transportlösningar. Infrastruktur-investeringar kan enligt den dåvarande regeringen skapa jobb, förstora arbetsmarknadsregionerna och bidra till tillgängligheten, klimatarbetet och sammanhållningen i landet. En god tillgänglighet regionalt, nationellt och internationellt har stor betydelse för medborgare och näringsliv samt för konkurrenskraft, ekonomisk utveckling och välfärd. Den nationella planen ska bidra till att det finns goda förutsättningar att bo, leva och arbeta i hela landet, att människor kan resa och mötas samt att varor och gods transporteras på ett hållbart och klimatsmart sätt. Genom att förbättra tillgängligheten skapas större arbetsmarknadsregioner. Tillgängligheten är också central för att ge människor tillgång till vård, omsorg och service liksom aktiviteter och miljöer för en meningsfull fritid. Ett pålitligt, robust och långsiktigt hållbart transport-system är en förutsättning för människor, näringslivet och ett starkt samhälle. Infrastrukturinvesteringar skapar jobb och ger samtidigt goda förutsättningar för näringslivet att utveckla och exportera svensk teknik. Det stärker svensk konkurrenskraft och Sverige som land med omfattande export. Satsningarna i planen stöder och förstärker bl.a. den pågående kraftiga industriutveckling som sker framför allt i norra Sverige, men även teknikutveckling och innovationer i andra delar av Sverige. Det konstateras att Trafikverkets förslag till plan innebär att ca 25 000 personer per år kommer att vara sysselsatta under planperioden. Till det kommer ytterligare kringinvesteringar som möjliggörs av utbyggd infrastruktur.

Närmare om godstransporter

Den nationella godstransportstrategin och godstransportrådet

Den nationella godstransportstrategin från 2018 syftar till att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Strategin togs fram av den dåvarande regeringen i dialog med berörda aktörer för att tydliggöra den övergripande inriktningen för gods- och logistikområdet. I strategin uppges att inriktningen och tillhörande insatser ska bidra till att de

transportpolitiska målen nås, stärka näringslivets konkurrenskraft och främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Strategin är avsedd att vara en plattform för fortsatt samverkan inom godstransportområdet. Det betonas att de insatser som pekas ut i strategin föreslås av regeringen, men framgången i hela strategins genomförande är beroende av ett fortsatt ansvarstagande hos alla berörda aktörer och att dialog, kunskapsutbyte och samverkan kan fortsätta. Det framhålls vidare att väl fungerande transporter är en förutsättning för ett livskraftigt Sverige och för att svenska företag ska kunna exportera sina varor, vilket i sin tur skapar förutsättningar för fler jobb och en starkare ekonomi i hela landet. I strategin understryks att Sverige är ett exportberoende land och att väl fungerande internationella godstransporter är av stor betydelse för att företagen ska kunna exportera sina varor. Den dåvarande regeringen uppgav att målet är att de gränsöverskridande transporterna i framtiden ska fungera väl och upplevas som smidiga och effektiva. Det framhålls vidare att infrastrukturen ska vara så robust att större avbrott i näringslivets transporter kan undvikas.

Ett godstransportråd inrättades 2018 som skulle möjliggöra ett löpande utbyte av erfarenheter och synpunkter mellan regeringen och företrädare för näringsliv, intresseorganisationer, forskningsinstitut, universitet och högskolor, statliga myndigheter, kommuner och regioner m.fl. Samtidigt fick Trafikverket i uppdrag att inrätta ett kansli för att ge stöd till rådet. Dåvarande infrastrukturminister Tomas Eneroth var ordförande i rådet, och ledamöterna utsågs av regeringen. Deras förordnanden gick ut i augusti 2022, vilket innebär att rådet inte finns längre. Enligt uppgift från Trafikverket pågår dock fortfarande arbetet under den nationella godstransportstrategin, t.ex. regeringsuppdraget som nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart och andra regeringsuppdrag, bl.a. om horisontella samarbeten och delade data (till 2029).

Inom ramen för den nationella godstransportstrategin har Trafikverket tillsatt en nationell samordnare för sjöfart. Samordnaren ska främja en väl fungerande och effektiv inrikes sjöfart och närsjöfart och förbättra förutsättningarna för överflyttning av godstransporter från väg. Uppdraget löper åren 2019–2024. Sedan uppdraget startade våren 2019 har det enligt Trafikverket gjorts tydliga framsteg, även om de överflyttade volymerna i faktiska mått fortfarande är begränsade (TRV 2018/93261).

I augusti 2018 fick Trafikanalys i uppdrag att följa upp och utvärdera den nationella godstransportstrategins genomförande under perioden 2018–2022. Trafikanalys uppföljning för 2022 har fokuserat på det hittills bedrivna arbetet med att genomföra strategin genom en systematisk genomgång av insatserna. Strategin innehåller 95 insatser, grupperade i 14 insatsområden och tre målområden. I mars 2022 konstaterade Trafikanalys att 36 insatser (25 insatser 2021) är fullföljda och har avrapporterat resultat i enlighet med strategin. I december 2022 presenterade Trafikanalys sin slututvärdering. Där konstaterade myndigheten att den nationella godstransportstrategin har skapat ett bredare engagemang för godstransportfrågor i transportsektorn, men

effekterna på måluppfyllelsen för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter är begränsade. Ansvaret för genomförandet av insatserna har i stort legat på ett fåtal aktörer, regeringen (33), Trafikverket (31) och Energimyndigheten (10). Insatserna består av utredningar, analyser, ekonomiskt stöd, regleringar och myndighetssamverkan för att nå ökad kapacitet inom infrastrukturen, ökad transporteffektivitet, ökad omställning genom förnybara drivmedel och elektrifiering samt ökad innovationsförmåga. Trafikanalys pekar på att det finns en förbättringspotential för tydlighet kring roller, ansvar och målsättningar för samverkan. Frågan väcks också om mål och satsningar inom strategin har varit för allmänt hållna och om mer riktade och specifika satsningar hade gjort större skillnad. Utvärderingen visar att strategin generellt sett har mötts med positiv respons från godsaktörerna, men dessa har dock inte i någon betydande omfattning ändrat beteenden eller gjort anpassningar till följd av strategins genomförande. Trafikanalys sammanfattar med att även om tydliga kvantifierbara effekter av strategin inte kan ses så har förutsättningarna för mer konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter förbättrats. Det har genomförts flera konkreta åtgärder, kunskapsnivån har höjts och förberedelser för att klara omställningen av sektorn har enligt Trafikanalys påbörjats.

Överflyttning av transporter från väg till järnväg och sjöfart

I augusti 2018 fick Trafikverket i uppdrag att bl.a. inventera vilka åtgärder som myndigheten kan vidta som skapar förutsättningar för fler godstransporter på järnväg och med fartyg och därigenom leder till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart och för att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter i syfte att öka andelen godstransporter på järnväg. Trafikverket överlämnade rapporten Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg i september 2019 och framförde bl.a. att myndigheten sammantaget behöver arbeta mer målinriktat, systematiskt och samordnat för att öka andelen godstransporter på järnväg och med fartyg. Trafikverket uppgav att myndigheten därför skulle upprätta en färdplan för överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart för att ta ett tydligare och mer samlat grepp i frågan. I rapporten behandlades även frågan om finansiering av åtgärder i anslutning till hamnar och landterminaler. Trafikverket framförde bl.a. att åtgärdande av brister i anslutande infrastruktur till hamnar och landterminaler ofta omfattas av såväl statliga och kommunala som privata åtaganden. Gränsdragningen mellan statens, kommunernas och de privata aktörernas ansvar går där den statliga infrastrukturen slutar och den kommunala eller privata anläggningen tar vid.

I maj 2020 presenterades Trafikverkets Färdplan för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart (2020/7472). Färdplanen ska på ett övergripande sätt beskriva hur verket prioriterar och genomför de åtgärder som har tagits fram i tre regeringsuppdrag och som ska främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Huvudsyftet är att färdplanen ska vara ett kommunikationsunderlag som översiktligt beskriver hur Trafikverket kommer att prioritera och genomföra åtgärderna samt ett styr- och

planeringsunderlag för Trafikverkets verksamhet som tydliggör vilka aktiviteter som ska genomföras, när de ska vara klara och var ansvaret ligger.

Den dåvarande regeringen beslutade i november 2020 att utöka uppdraget för den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart till att också innefatta uppdraget att genom dialog med hamnarna skapa incitament för överflyttning av gods från väg till sjöfart och stärka sjöfartens konkurrenskraft. I samordnarens uppdrag ingår sedan tidigare bl.a. att främja en väl fungerande och effektiv inrikes sjöfart och närsjöfart samt förbättra förutsättningarna för överflyttning av godstransporter från väg.

I budgetpropositionen för 2023 informerar regeringen om att Trafikverket 2021 presenterade ett kartverktyg som beskriver omlastningsplatser för järnväg och sjöfart i Sverige och omfattar 146 hamnar, med fokus på den fysiska anläggningen. Kartverktyget är ett resultat av uppdraget att verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg (N2018/04481).

Miljökompensation för godstransporter på järnväg

Under 2018 infördes en miljökompensation till godsoperatörer på järnväg för att stärka järnvägens konkurrenskraft och bidra till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Syftet med miljökompensationen var att stärka järnvägens konkurrenskraft och därmed bidra till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Trafikverket får, om det finns medel för ändamålet och i enlighet med bestämmelserna i förordningen (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg, därmed ge miljökompensation för godstransporter som utförs på järnväg i Sverige. Budgeten för den befintliga stödordningen ökades för godstransporter utförda under perioden april–december 2022. Den totala budgeten för miljökompensation till järnvägsföretag för 2022 uppgick därmed till 1 247 miljoner kronor.

Godspendlar är godståg med fast tidtabell mellan t.ex. en hamn och olika fasta destinationer. Flera hamnar uppges arbeta med tågpendlar till och från hamnen. Vidare har Trafikverket i uppdrag att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter, och i detta uppdrag ingår att föra dialog med olika aktörer om möjligheterna att på olika sätt få till stånd en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.

Ekobonus

Den s.k. ekobonusen innebär möjligheter att få miljökompensation för åtgärder som leder till att gods flyttas över från vägtransporter till sjötransporter. Ekobonus beviljas i enlighet med förordningen (2018:1867) om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Stödsystemet infördes i Sverige 2018 och har sedan förlängts så att det avser helåret 2022. I budgetpropositionen för 2021 föreslogs en förlängning av möjligheten att ansöka om ekobonus t.o.m. 2022. Riksdagen avsatte medel för detta ändamål inom utgiftsområde 23 (prop. 2020/21:1 utg.omr. 20, bet. 2020/21: MJU1, rskr. 2021/22:142). Vidare föreslogs i budgetpropositionen för 2022 en förlängd och breddad ekobonus som en åtgärd i arbetet att ytterligare främja

överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart och underlätta för intermodala godstransporter. Riksdagen beslutade i enlighet med förslaget i propositionen att stödet bör riktas till bl.a. sjötransporter, järnvägstransporter och intermodala transportupplägg för att påskynda effektiviseringen vid omlastning av gods och stimulera till nya transportlösningar (prop. 2021/22:1 utg.omr. 20, bet. 2021/22:MJU1, rskr. 2021/22:111).

I december 2021 fick Trafikverket i uppdrag att analysera och föreslå hur ett ekonomiskt stöd i form av en förlängd och breddad ekobonus bör utformas för att ytterligare främja överflyttningen av gods till järnväg och sjöfart och underlätta för intermodala transporter (I2021/03302). Trafikverket redovisade sitt uppdrag Förlängd och breddad ekobonus i mars 2022. I budgetpropositionen för 2023 informerar regeringen om att den breddade ekobonusen måste godkännas av EU-kommissionen innan den kan införas.

Landsbygds- och tillgänglighetsfrågor

I propositionen En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop (prop. 2017/18:179) lämnades förslag till en sammanhållen politik för Sveriges landsbygd. I propositionen lyftes bl.a. fram att det behövs nya tillvägagångssätt för att förbättra transportmöjligheterna på landsbygden. Den dåvarande regeringen pekade på att kollektivtrafiken på landsbygden är svagt utvecklad och turtätheten ofta låg. I sitt yttrande till näringsutskottet (ytr. 2017/18:TU7y) instämde trafikutskottet med den dåvarande regeringen om att en väl fungerande transportinfrastruktur på landsbygden är en viktig förutsättning för jobb, regional utveckling, tillgänglighet, delaktighet och hållbar tillväxt i hela landet. Ett väl fungerande transportsystem är också en förutsättning för att företagen ska kunna verka i hela landet. Utskottet underströk vidare att behoven av infrastruktur i städer och på landsbygden ser olika ut och behöver därför mötas med olika åtgärder.

Trafikutskottets arbetsgrupp för forsknings- och framtidsfrågor har tagit initiativ till att göra en forskningsöversikt om mobilitet på landsbygden, vilken publicerades i mars 2020 (2019/20:RFR10). I gruppens rapport konstateras bl.a. att den ökande digitaliseringen med nya tjänster och samhällsfunktioner samt elektrifiering och automatisering av fordon öppnar parallellt för nya mobilitetslösningar som kan ge ny och ökad tillgänglighet och samtidigt vara hållbara.

Trafikanalys redovisar varje år en uppföljning av hur transportsystemet har utvecklats i förhållande till de transportpolitiska målen. I Trafikanalys rapport från april 2022 (rapport 2022:11) gör myndigheten bedömningen att transportförsörjningen inte har närmat sig en långsiktigt hållbar transportförsörjning sett ur alla relevanta hållbarhetsperspektiv. Trafikanalys uppger att förutsättningarna för näringslivets transporter inte bedöms ha utvecklats positivt. Användbarheten för alla i transportsystemet bedöms ha utvecklats negativt, främst genom en försämrad tillgänglighet till kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning under coronapandemin.

I budgetpropositionen för 2023 konstaterar regeringen att tillgängligheten för persontransporter har legat relativt stabilt över tid. Regeringens sammanvägda bedömning är att tillgängligheten för persontransporter befinner sig på en något lägre nivå jämfört med när de transportpolitiska målen antogs 2009. Det beror huvudsakligen på att måttet fångar in en försämrad interregional tillgänglighet som kan kopplas till effekter av pandemin, t.ex. begränsningar i antalet passagerare i kollektivtrafiken. För övrigt är det relativt små skillnader mellan 2020 och 2021. Tillgängligheten för persontransporter har legat relativt stabilt över tid men med stora geografiska variationer. Den lokala tillgängligheten till service har ändrats marginellt över tid men även här finns stora geografiska variationer. Den interregionala tillgängligheten har enligt regeringen haft en negativ utveckling främst på grund av effekter av pandemin. Den positiva trenden för en bättre interregional tillgänglighet bröts 2016 och har sedan dess sjunkit för varje år för att nå den hittills lägsta nivån 2021. Generellt sett är den interregionala tillgängligheten lägst i norra Sveriges inland. Tillgängligheten till arbete och skola befinner sig på samma nivå som när de transportpolitiska målen antogs. Tillgänglighet till arbetsplatser och skolor visar på tydliga geografiska skillnader med högre tillgänglighet i områden med hög befolkningskoncentration.

Av budgetpropositionen för 2023 framgår vidare att underlaget för att bedöma utvecklingen av tillgänglighet när det gäller godstransporter var begränsat även 2021 på grund av pandemin. En försiktig bedömning är dock enligt regeringen att godstransporternas tillgänglighet befinner sig på samma nivå som när de transportpolitiska målen antogs. Detta ligger också i linje med resultaten från de mer aktuella nöjdkund-undersökningarna med lokala näringsidkare, transportköpare, yrkestrafikanter på väg och lokförare. Vidare konstaterar regeringen att pandemin slog fortsatt hårt mot många transportföretag under 2021. Det kraftigt minskade resandet syns genom att såväl transportföretagens omsättning som lönsamhet försämrats. Särskilt utmanande har detta varit för de företag inom kommersiella och småskaliga marknadssegment som dels inte tar emot offentlig ersättning, dels ofta har sämre motståndskraft gentemot längre perioder av intäktsbortfall. Det gäller bl.a. taxitrafik och kommersiell buss- och järnvägstrafik.

Järnvägsstationer

Jernhusen är ett statligt bolag som äger 37 stationer av olika storlek. Bolaget sköter även väntsalar i ca 100 stationer som har andra ägare. Jernhusen äger de flesta järnvägsstationer i Sverige, medan Trafikverket äger perronger och några mindre stationer.

Trafikverket betonar att stationer är en viktig komponent i järnvägssystemet. Det finns enligt Trafikverket olika principer för var en station kan placeras. Trafikverket menar att olika stationslägen på olika sätt kan bidra till

att uppfylla målet att möjliggöra hög tillgänglighet och ge stöd åt ett stort tåg-resande. Det finns ibland flera ägare i en stationsmiljö. Trafikverket råder över vissa delar, t.ex. plattformar.

Rastplatser

Enligt Trafikverket finns det ca 270 rastplatser som förvaltas och sköts på uppdrag av Trafikverket. Utmed stamvägnätet har verket ca 230 rastplatser, och av dessa har ca 135 bedömts vara lämpliga för lastbilsparkering. Trafikverket betonar att rastplatserna är till för att trafikanter ska kunna få rast och vila, och verket uppmärksammar särskilt att det finns regler om vilotider för yrkestrafiken. Verket har uppmärksammat att det har förekommit problem med bl.a. fulla rastplatser och depåverksamhet på rastplatser. När en rastplats används på annat sätt än avsett kan det riskera trafiksäkerheten, och verket kan då bli tvunget att stänga den. Trafikverket betonar att alla har rätt att vara på rastplatserna på samma villkor, men ingen har rätt att stanna där en längre tid. Det krävs tillstånd för den som behöver stanna längre än 24 timmar.

I juli 2018 fick Trafikverket i uppdrag att göra en översyn av hur bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar kan avhjälpas. Uppdraget ska genomföras i nära samarbete med andra berörda myndigheter och försäkrings- och branschföreträdare. I uppdraget ingår bl.a. att i samband med planering av ny infrastruktur och ombyggnationer samt i samband med trimningsåtgärder i vägnätet planera för åtgärder som underlättar en privat etablering av säkra uppställningsplatser i anslutning till vägnätet. Trafikverket ska även göra en översyn av åtgärder som bidrar till att höja säkerheten på övriga rast- och uppställningsplatser efter vägnätet samt vilka utökade möjligheter den nya kamerabevakningslagen har att bidra till en ökad säkerhet i detta sammanhang. En samlad uppföljning av uppdragets genomförande ska göras genom att Trafikverket i anslutning till årsredovisningen årligen redogör för hur arbetet har planerats, genomförs och fortskrider. Den fjärde återrapporteringen av uppdraget lämnades i mars 2022. Uppdraget ska slutredovisas till Regeringskansliet vid utgången av den tidigare nationella infrastrukturplanen för perioden 2018–2029.

Trafikverket har med anledning av regeringsuppdraget tagit fram en planeringsinriktning som beskriver Trafikverkets arbete med att utveckla uppställningsplatser för lastbilar utmed stamvägnätet, vilken redovisades i en rapport i april 2022 (TRV 2018/77391). Där bedömer verket en lämplig utbyggnad av rast- och uppställningsplatser, hur mycket kapaciteten behöver öka för att möta behovet samt vilka åtgärder som behöver göras för att öka säkerheten på befintliga rast- och uppställningsplatser. Detta gäller såväl Trafikverkets rast- och uppställningsplatser som andra aktörers uppställningsplatser.

Budgetpropositionen för 2023

I budgetpropositionen för 2023 betonar regeringen bl.a. att ett väl fungerande och långsiktigt hållbart transportsystem skapar tillgänglighet för människor i hela landet samt bidrar till stärkt konkurrenskraft och ökat bostadsbyggande. Regeringen betonar att en infrastruktur av hög kvalitet är viktig för jobb och tillväxt i alla delar av landet. Den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 ska bidra till att det finns goda förutsättningar att bo, leva och arbeta i hela landet, att människor kan resa och mötas samt att varor och gods transporteras på ett hållbart och klimatsmart sätt.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU16 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till de initiativ som hade tagits av den dåvarande regeringen och branschen. Utskottet framhöll vidare att det förutsätter att det pågår ett aktivt arbete för att nå målen. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. Transportsystemet ska medverka till att ge medborgare och näringsliv en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. En god regional, nationell och internationell tillgänglighet har stor betydelse för medborgare och näringsliv samt för konkurrenskraft, ekonomisk utveckling och välfärd. Utskottet delar regeringens bedömning att ett väl fungerande och långsiktigt hållbart transportsystem skapar tillgänglighet för människor i hela landet och att det bidrar till stärkt konkurrenskraft och ökat bostadsbyggande. Infrastruktur av hög kvalitet är viktig för jobb och tillväxt i alla delar av landet, och den nationella transportinfrastrukturplanen ska bidra till att det finns goda förutsättningar att bo, leva och arbeta i hela landet, att människor kan resa och mötas samt att varor och gods transporteras på ett hållbart och klimatsmart sätt.

När det gäller motionerna om olika näringars behov av infrastruktur vill utskottet betona att transportinfrastrukturens funktion och tillförlitlighet är en viktig förutsättning för hela Sveriges tillväxt och ekonomiska utveckling och därmed för ett konkurrenskraftigt svenskt näringsliv, inte minst för bl.a. industrin, gruvorna och besöksnäringen. Utskottet vill särskilt betona att infrastrukturens kvalitet har stor betydelse för att stärka den internationella konkurrenskraften för näringslivet. Utskottet vill även särskilt lyfta fram betydelsen av förbättrade pendlingsmöjligheter mellan arbetsplatser och

bostäder för de som arbetar eller studerar. En väl fungerande transportinfrastruktur har stor betydelse för transportsystemet och är en viktig förutsättning för att hela Sverige ska ges goda förutsättningar att utvecklas.

Med anledning av motionsförslagen om godstransporter vill utskottet betona att effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter är av avgörande betydelse och att det därför är viktigt att näringslivets godstransporter prioriteras i arbetet med vår transportinfrastruktur. Utskottet vill i sammanhanget särskilt framhålla hamnarnas betydelse och betona vikten av en fortsatt överflyttning av godstransporter från väg till både järnväg och sjöfart. När det gäller frågan om överflyttning av godstrafik från väg till sjöfart och järnväg kan utskottet bl.a. konstatera att Trafikverket har upprättat en färdplan för en sådan överflyttning med syftet att ta ett tydligare och mer samlat grepp i frågan. Utskottet vill här starkt understryka vikten av intermodala transporter, dvs. att transporter av gods kan ske med flera transportsätt. I detta ingår inte minst en god infrastruktur till och från hamnarna. Det behövs en effektiv transportinfrastruktur som bidrar till ökad intermodalitet och underlättar för trafikslagen att samverka med varandra. Utskottet vill betona att detta gäller såväl järnväg som väg, flygplatser och hamnar. En viktig förutsättning för intermodala transporter är väl fungerande terminaler, rangerbangårdar och anslutningar till hamnar som kan binda ihop trafikslagen till en transportkedja. Utskottet utgår från att detta fortsätter att uppmärksammas i infrastrukturarbetet. När det gäller motionen om godspendlar noterar utskottet den utveckling som pågår för att öka andelen gods på järnväg. Utskottet noterar bl.a. att det sedan hösten 2020 körs ett nytt godståg mellan Oslo och Göteborgs hamn som bidrar till att minska lastbilstrafiken på E6.

Avslutningsvis vill utskottet kommentera motionsförslaget om järnvägsstationer och rastplatser. Utskottet menar att järnvägsstationer är en viktig komponent i järnvägssystemet och utgår från att detta är en fråga som uppmärksammas i det fortsatta planeringsarbetet. Vidare vill utskottet framhålla att rastplatser längs våra vägar är till för att trafikanter ska kunna få rast och vila och för att yrkestrafiken ska kunna uppfylla regler om vilotider för yrkestrafiken. Utskottet konstaterar att det finns regler för hur länge man har rätt att vara på en rastplats och utgår från att allt görs för att upprätthålla regelverket. Dessutom betonar utskottet vikten av att arbetet med att höja säkerheten på rastplatserna fortsätter.

Sammanfattningsvis vill utskottet framhålla att arbetet för att nå målen om ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige nu har intensifierats. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det därför inte finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2022/23:3 (V) yrkande 4, 2022/23:834 (C) yrkande 36, 2022/23:931 (SD) yrkande 11, 2022/23:934 (SD) yrkande 3, 2022/23:936 (SD) yrkande 2, 2022/23:943 (SD) yrkande 9, 2022/23:964 (SD) yrkande 2, 2022/23:1014 (SD) yrkande 40, 2022/23:1015 (SD) yrkande 14, 2022/23:1016 (SD) yrkandena 14, 17 och 30, 2022/23:1030 (M) yrkande 6, 2022/23:1123

(C) yrkande 3, 2022/23:1124 (C) yrkande 2, 2022/23:1298 (S) yrkande 1, 2022/23:1672 (C) yrkande 16, 2022/23:2140 (S) yrkandena 2, 4 och 45, 2022/23:2175 (MP) yrkande 43 och 2022/23:2228 (SD).

Ett jämställt transportsystem

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om arbetet med ett jämställt transportsystem. Utskottet framhåller vikten av ett jämställt transportsystem och understryker bl.a. betydelsen av trygga trafikmiljöer. Utskottet förutsätter att arbetet för att nå målen fortsätter och konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 10 (C).

Motionerna

I partimotion 2022/23:1673 yrkande 155 anför Annie Lööf m.fl. (C) att kvinnor och män ska ha samma möjlighet att påverka planeringen av transporter och transportinfrastruktur. Ett likalydande förslag finns i kommittémotion 2022/23:834 yrkande 30 av Ulrika Heie m.fl. (C). Motionärerna anser att transportsystemet ska vara likvärdigt i förhållande till kvinnors respektive mäns olika behov, och för att utforma ett mer jämställt transportsystem krävs att både kvinnor och män deltar i samtal och beslut i planeringsprocessen.

I kommittémotion 2022/23:834 yrkande 3 uppmärksammar Ulrika Heie m.fl. (C) vikten av att beakta trygga och tillgängliga trafikmiljöer i planeringsarbetet för infrastrukturinvesteringar. Motionärerna konstaterar att särskilt kvinnor känner oro inför att vistas i det offentliga rummet, bl.a. med hänsyn till könsrelaterat våld. Därför är det viktigt att ha ett jämställdhetsperspektiv redan på planeringsstadiet när det gäller transportinfrastruktur för att kunna nå målen om ett jämställt transportsystem.

Bakgrund

De transportpolitiska och jämställdhetspolitiska målen

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.

Det övergripande målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Vidare finns sex delmål som har beslutats på regeringsnivå för att uppnå det övergripande

målet. Sedan 1994 har den huvudsakliga strategin för att uppnå de jämställdhetspolitiska målen varit jämställdhetsintegrering i kombination med särskilda jämställdhetsåtgärder. Jämställdhetsintegrering innebär att ett jämställdhetsperspektiv ska beaktas i all politik som påverkar människors villkor, så att alla kvinnor och män, flickor och pojkar kan leva jämställda liv.

Den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022–2033

I propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) konstateras att en del av skillnaderna i kvinnors och mäns olika transportmönster kan förklaras med ekonomisk fördelning av resurser och traditionella könsrollmönster, men det kan också finnas förklaringar i t.ex. hur planeringen av transportsystemet genomförs samt vilken vikt mäns och kvinnors syn på transportsystemets utveckling tillmäts i olika sammanhang. För att transportsystemet ska utvecklas och bli mer jämställt behövs det enligt propositionen ökad kunskap om hur ett jämställt transportsystem kan skapas men även om hur olika innovationer kan bidra. Vikten av att ett inkluderande transportsystem tillgodoser alla gruppers förutsättningar och bidrar till bättre integrering och delaktighet i samhället betonas. Forsknings- och innovationsinsatser ska bidra till att stärka olika gruppers möjligheter till mobilitet, oavsett socioekonomisk bakgrund, kön, ålder, funktionsnedsättning eller geografisk hemvist. Det framförs vidare att det bedrivs ett aktivt arbete för att minska klyftorna i samhället och uppnå det övergripande jämställdhetspolitiska målet. Transportinfrastrukturen kan genom sin utformning bidra till det, och det konstateras att Sverige har lång erfarenhet av att arbeta med ett jämställdhetsperspektiv inom transportpolitiken.

I skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 betonas att ett hållbart transportsystem ska bidra till att minska klyftorna i samhället och uppnå det övergripande jämställdhetspolitiska målet om att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sitt eget liv. Det understryks även att Trafikverkets forsknings- och innovationsverksamhet ska bidra till bl.a. jämställdhet. Vidare betonas att strävan efter jämställdhet i inflödet av ny kompetens ska präglade Trafikverkets arbete.

Kvinnors och mäns resande

Av budgetpropositionen för 2023 framgår att män gör fler resor än kvinnor per person och dag. Däremot lägger män och kvinnor ungefär lika mycket tid på resor. Männen har något längre restid till eller från arbetsplats, skola eller i tjänsten, medan kvinnor lägger mer restid på resor för service och inköp. Restiden för fritidsändamål är lika för män och kvinnor. Vidare reser män något längre sträckor än kvinnor. Av propositionen framgår vidare att personbilar ägs i betydligt större utsträckning av män än av kvinnor. Den relativa skillnaden har dock enligt propositionen minskat en aning de senaste tio åren. Personbilar som ägs av män har högre årlig körsträcka än personbilar

som ägs av kvinnor. Den absoluta skillnaden har dock minskat något de senaste tio åren. Män har körkort för personbil i större utsträckning än kvinnor.

I budgetpropositionen för 2023 konstaterar regeringen att könsfördelningen i beslutande församlingar utgör en av flera förutsättningar för att åstadkomma ett transportsystem som likvärdigt svarar mot kvinnors respektive mäns resbehov. Andelen kvinnor i ledningsgrupper och styrelser för statliga myndigheter och bolag inom transportsektorn har i huvudsak varierat mellan 40 och 50 procent sedan 2011, men har i några undantagsfall överstigit 50 procent. Det har enligt regeringen således inte skett så stora förändringar över tid, och andelen har i stort sett varit oförändrad de tre senaste åren. Könsfördelningen är ojämn i beslutsfattande församlingar på regional och lokal nivå. Andelen kvinnor i nämnder, styrelser och förvaltningar relaterade till kommunal transportsektor har de senaste åren varit knappt en tredjedel i de politiska ledningarna och en bit under 40 procent i förvaltningsledningarna.

Regeringen redovisar vidare att det finns en skillnad i upplevd trygghet i resandet mellan kvinnor och män. Drygt 30 procent av kvinnorna väljer en annan väg eller ett annat färdssätt till följd av upplevd otrygghet medan motsvarande andel för män var drygt 15 procent 2021. Andelen män som uppger att de under det senaste året har valt att ta en annan väg eller ett annat färdssätt på grund av oro för att utsättas för brott har ökat med 3 procentenheter från 2009 till 2021. Motsvarande förändring bland kvinnor är en ökning med 2 procentenheter. Det har således inte skett någon större förändring över tid. En viss nedgång noteras för 2021 för både män och kvinnor, med 2 procentenheter respektive 1 procentenhet.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om ett jämställt transportsystem behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU16 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till de initiativ som hade tagits av den dåvarande regeringen och branschen. Utskottet framhöll vidare att det förutsätter att det pågår ett aktivt arbete för att nå målen. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att det transportpolitiska funktionsmålet innebär att transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Utskottet vill framhålla vikten av ett jämställt transportsystem och uppmärksammar vikten av att arbetet för att nå det transportpolitiska funktionsmålet fortsätter.

Utskottet vill även framhålla att det pågår ett arbete inom olika delar av samhället för att uppnå de jämställdhetspolitiska målen, och enligt utskottets mening kan transportinfrastrukturen genom sin utformning bidra till att nå även dessa mål. Utskottet delar regeringens bedömning att det återstår mer att

göra, även om utvecklingen mot en jämn fördelning av makt och inflytande i flera avseenden har gått framåt. Utskottet delar regeringens bedömning att könsfördelningen i beslutande församlingar utgör en av flera förutsättningar för att åstadkomma ett transportsystem som likvärdigt svarar mot kvinnors respektive mäns resbehov.

Utskottet vill också understryka vikten av trygga trafikmiljöer. Ingen ska känna sig otrött i det offentliga rummet. Utskottet kan konstatera att det har vidtagits åtgärder för att öka tryggheten i bl.a. kollektivtrafiken och vill peka på att det mer allmänt nu pågår ett aktivt arbete för att öka tryggheten i samhället.

Utskottet förutsätter avslutningsvis att arbetet för att nå målen om ett jämställt transportsystem fortsätter. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är uppmärksammade och att det därför inte finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2022/23:834 (C) yrkandena 3 och 30 samt 2022/23:1673 (C) yrkande 155.

Ett långsiktigt hållbart transportsystem

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om arbetet med ett långsiktigt hållbart transportsystem. Utskottet hänvisar bl.a. till att det pågår ett aktivt arbete för att nå målen och betonar att pålitliga och miljövänliga transporter och en modern infrastruktur är viktiga förutsättningar för jobben och en hållbar tillväxt i hela landet. Utskottet betonar vikten av elektrifieringen av transportsektorn och framhåller att transportsystemet har en avgörande roll för Sveriges klimatomställning. Utskottet välkomnar de initiativ som tas av regeringen och konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade.

Jämför reservation 11 (S), 12 (SD), 13 (V), 14 (C) och 15 (MP).

Motionerna

Följdmotionen

I kommittémotion 2022/23:3 begär Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) att regeringen ska återkomma med ett nytt förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 som är helt förenligt med Sveriges klimatmål (yrkande 1). Motionärerna betonar att klimatmålet måste vara den styrande principen för framtidens infrastruktur och inte oönskade trafikökningar på våra vägar. Vidare framför motionärerna att regeringen bör återkomma med förslag om delmål för transportsektorn i syfte att uppnå det av riksdagen beslutade klimatpolitiska målet om att minska utsläppen med 70

procent till 2030 (yrkande 5). Motionärerna hänvisar till erfarenheter från andra länder och menar att även Sverige borde ha konkreta delmål och ett tydligt siffersatt mål för bl.a. minskat biltrafikarbete.

Motioner från allmänna motionstiden 2022/23

I partimotion 2022/23:1233 anför Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen senast 2023 bör återkomma till riksdagen med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att nå fossilfria transporter senast 2030 (yrkande 3). Motionärerna anser att det är nödvändigt med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att i tid uppnå 2030-målet inom sektorn samt fossilfria transporter. Motionärerna betonar vidare vikten av att det nationella målet för en fossilfri fordonsflotta senast 2030 ska genomföras (yrkande 4). Klimatkrisen kräver en tydlig inriktning och målsättning nu, och därför är det av yttersta vikt att det nationella målet för en fossilfri fordonsflotta genomförs. Dessutom anför motionärerna att regeringen bör anta ett kompletterande etappmål för hållbar stadsutveckling som innebär att trafiken ska öka genom andra trafikslag än biltrafik i framtiden (yrkande 6). Motionärerna anser att det nuvarande etappmålet inte med nödvändighet leder till att transporternas energianvändning och klimatpåverkan minskar och bedömer att en rimlig målsättning är att ökad efterfrågan på persontransporter bör ske genom kollektivtrafik samt gång- eller cykeltrafik.

I partimotion 2022/23:2190 yrkande 71 menar Annie Lööf m.fl. (C) att ytterligare politiska styrmedel behövs för att säkra efterlevnaden av transportsektorns utsläppsminskningssmål till 2030, vilka bör inkludera ett brett spektrum av resultatinriktade lösningar för att främja ökad användning av klimateffektiva biodrivmedel, utökad elektrifiering och mer effektiva transportlösningar. Motionärerna betonar att politikens roll ska vara att ta fram slagkraftiga styrmedel som gör det enklare att ställa om till ett hållbart samhälle och ser till att utsläppen minskar.

I partimotion 2022/23:36 yrkande 22 betonar Per Bolund m.fl. (MP) vikten av att arbeta för ett transporteffektivt samhälle för att minska energiförbrukningen inom transportsektorn. Motionärerna understryker att det inte räcker med elektrifiering eller en övergång till hållbara biodrivmedel för att ställa om transportsektorn – det behövs också både en överflyttning till mer energieffektiva färdmedel och att transporter effektiviseras, förkortas eller ersätts helt.

I kommittémotion 2022/23:2112 yrkande 9 betonar Fredrik Olovsson m.fl. (S) vikten av hållbara fossilfria transporter. Motionärerna konstaterar att för att bryta transportsektorns fossilberoende behövs ökad transporteffektivitet, effektivare fordon och farkoster, elektrifiering och en övergång från fossila till hållbara förnybara drivmedel.

I kommittémotion 2022/23:2140 betonar Gunilla Svantorp m.fl. (S) vikten av att etappmålet för inrikes transporter inom miljömålssystemet ligger fast

(yrkande 5). Etappmålet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom flyg, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Motionärerna konstaterar att takten i transportsektorns omställning till fossilfrihet behöver öka kraftigt för att det ska vara möjligt att nå målet, även om stora framgångar har gjorts och många åtgärder ligger i pipeline. Motionärerna anför vidare att takten i transportsektorns omställning till fossilfrihet kraftigt måste ökas för att det ska vara möjligt att nå såväl klimatmålet för transportsektorn som målet om noll nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären 2045 (yrkande 6). Vidare betonar motionärerna att de transportpolitiska målen är viktiga för genomförandet av Agenda 2030 och för att nå de globala målen för hållbar utveckling (yrkande 7). Det gäller bl.a. målet att skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer. Slutligen uppmärksammar motionärerna vikten av att Trafikverkets arbete med att hantera förorenade områden fortsätter (yrkande 19). Motionärerna betonar att Trafikverkets riktade miljöåtgärder i statlig infrastruktur som bidrar till landskapsanpassning genom att minska infrastrukturens negativa påverkan på natur- och kulturvärden måste fortsätta.

I kommittémotion 2022/23:998 yrkande 21 anför Martin Kinnunen m.fl. (SD) att det behövs en översyn av målet om inrikes transporter. Motionärerna konstaterar att målet för utsläpp från inrikes transporter 2030 inte har beslutats med hänsyn till rimliga samhällsekonomiska effekter och att det därför är eftersträvansvärt att se över målet och undersöka om det är möjligt att uppnå målet senare på ett mer effektivt sätt.

I kommittémotion 2022/23:853 menar Ulrika Heie m.fl. (C) att ytterligare styrmedel och resultatfokuserad politik krävs för att nå målet om 70 procent minskade utsläpp från transportsektorn till 2030 (yrkande 1). Motionärerna vill skärpa såväl den nationella politiken som EU-lagstiftningen inom området. Motionärerna framhåller vidare att klimatpåverkan från transportsektorn ska minska genom främjande av ökad användning av klimateffektiva biodrivmedel, utökad elektrifiering och mer effektiva transportlösningar (yrkande 4). Motionärerna betonar att det sker en snabb teknikutveckling med effektivisering, elektrifiering och nya förnybara drivmedel och anser att det går att förena en ökad mobilitet med en minskad klimatpåverkan, bl.a. genom fortsatt grön teknikutveckling. Motionärerna menar även att fossila bränslen i transportsektorn bör fasas ut till 2030, med vissa undantag (yrkande 5). För att bryta beroendet av fossila bränslen och minska klimatutsläppen krävs enligt motionärerna olika lösningar och tekniker med mer energieffektiva fordon, en ökad biodrivmedelsanvändning, fordon med nollutsläpp som drivs med grön el eller vätgas och bränsleceller men också nya praktiska lösningar med bilpooler och smarta digitala mobilitets- och delningstjänster.

Bakgrund

De transportpolitiska målen

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt 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 anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Vidare har riksdagen beslutat om ett etappmål för inrikes transporter inom miljömålssystemet som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17:MJU24, rskr. 2016/17:320). Målet är även ett transportpolitiskt etappmål beslutat av regeringen (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22).

Det klimatpolitiska ramverket och klimatstrategin

Ramverket

Riksdagen beslutade 2017 om ett klimatpolitiskt ramverk. Ramverket består av klimatmål, en klimatlag och ett klimatpolitiskt råd. Det långsiktiga klimatmålet är att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Riksdagen beslutade bl.a. att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17:MJU24, rskr. 2016/17:320). Klimatlagen (2017:720) trädde i kraft den 1 januari 2018. Klimatpolitiska rådet är ett oberoende tvärvetenskapligt expertorgan som utvärderar om regeringens samlade politik leder mot målet om noll nettoutsläpp av växthusgaser 2045.

Den klimatpolitiska handlingsplanen

Enligt klimatlagen ska regeringen vart fjärde år ta fram en klimatpolitisk handlingsplan. Handlingsplanen ska lämnas till riksdagen året efter det att ordinarie val till riksdagen har hållits. Handlingsplanen bör bl.a. innehålla en beskrivning av vilka ytterligare åtgärder eller beslut som kan behövas för att nå de nationella och globala klimatmålen.

Den första klimatpolitiska handlingsplanen lämnades av den dåvarande regeringen i december 2019. I handlingsplanen presenteras vilka åtgärder den avser att vidta dels på tvärasektoriell nivå, dels för olika utsläppssektorer med ett särskilt fokus på transportsektorn. I handlingsplanen redovisas hur det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden inklusive de beslutade och planerade åtgärder som bidrar till att nå de nationella och globala klimatmålen (prop. 2019/20:65, bet. 2019/20:MJU16, rskr. 2019/20:314). Den

dåvarande regeringen konstaterade att transporterens växthusgasutsläpp har minskat över tid, men minskningstakten behöver öka för att etappmålet för inrikes transporter ska nås.

Transportsektorn ska, utöver att nå etappmålet för inrikes transporter till 2030, även bidra till det långsiktiga klimatmålet om netto-nollutsläpp 2045. Åtgärderna som vidtas i syfte att nå etappmålet för inrikes transporter bör beakta att även det långsiktiga klimatmålet ska kunna nås på ett så effektivt sätt som möjligt. Transportsektorn har jämförelsevis goda förutsättningar att minska utsläppen genom elektrifiering, genom att gå från fossila till hållbara förnybara drivmedel, genom effektivare fordon och fartyg samt genom ökad transporteffektivitet. För att transportsektorn ska bidra till netto-nollutsläpp 2045 går det inte att styra ensidigt mot målet till 2030. En politik som siktar mot 2045 behöver på ett tydligare sätt skapa förutsättningar för en snabb elektrifiering av transporter och överflyttning av transporter till energieffektiva transportsätt. Man behöver väga in långsiktiga perspektiv som planering av bostäder, bebyggelse och infrastruktur. Även arbetet med innovationer på transportområdet är viktigt för möjligheterna att nå klimatmålen.

I mars 2021 fick Trafikanalys i uppdrag att inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen ta fram underlag med analyser och förslag som leder till transportsektorns klimatomställning. I uppdraget angavs att kraftfulla åtgärder behövs inom områdena transporteffektivitet, elektrifiering, hållbara förnybara drivmedel samt energieffektiva fordon och fartyg för att ställa om transportsektorn till fossilfrihet och nå riksdagens klimatmål. Trafikanalys, Energimyndigheten, Naturvårdsverket och Trafikverket ska efter den nämnda redovisningen vid behov bistå Regeringskansliet med kompletterande analyser. Denna del av uppdraget ska pågå t.o.m. december 2023.

Trafikanalys redovisade uppdraget i september 2022, vilket samtidigt skickades på remiss. I rapporten konstateras att transportsektorn kan nå målet att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter till 2030 men att det är angeläget att beslutade styrmedel bibehålls och kompletteras med nya för att göra omställningen robust och långsiktigt hållbar. Trafikanalys betonar att det är viktigt att beslutet om att pausa höjningen av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023 inte öppnar upp för sänkta ambitioner med systemet. Trafikanalys ser ett fortsatt behov av justeringar och ytterligare styrmedel och åtgärder, inte minst i ljuset av målet att nå nollutsläpp från transportsektorn 2045, men också för att målen ska kunna nås på ett mer hållbart, samhällsekonomiskt effektivt och robust sätt. Elektrifieringen av vägtrafiken har en central roll i omställningen: dels främjas energieffektivisering, dels minskar växthusgasutsläppen från trafiken.

Trafikanalys menar att behov av styrmedel finns främst inom tre områden: ett transporteffektivt samhälle, hållbara förnybara drivmedel samt energieffektiva fordon, farkoster och fartyg. Trafikanalys konstaterar att dagens reduktionsplikt omfattar bensin, diesel och flygfotogen och föreslår att det utreds om bränslen för fler trafikslag ska ingå i systemet. Trafikanalys föreslår

dessutom att det utreds hur reduktionsplikten bör utvecklas efter 2030 och eventuellt omvandlas till ett utsläppshandelssystem. För att minska den samhällsekonomiska kostnaden för omställningen är det enligt Trafikanalys också viktigt med andra styrmedel som exempelvis stöder ny infrastruktur, teknikutveckling, produktion av hållbara förnybara drivmedel och förändrad samhällsplanering. I rapporten lämnar Trafikanalys sammanlagt 23 olika förslag inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen. Förslagen handlar bl.a. om att underlätta hemmaladdning för boende i bostads- eller hyresrätter och att förlänga klimatpremierna för tunga lastbilar och utreda ökade stödnivåer. Vidare betonar Trafikanalys att transporter till sin natur är gränsöverskridande och att internationella regleringar därför är avgörande för att lyckas med omställningen. Trafikanalys betonar vikten av att Sverige är en aktiv och pådrivande aktör i regelutveckling inom EU och andra organ.

Den årliga klimatredovisningen

Enligt klimatlagen ska regeringen inför riksdagen varje år presentera en klimatredovisning som innehåller utsläppsutvecklingen, de viktigaste besluten inom klimatpolitiken under året och vad de besluten kan betyda för utvecklingen av växthusgasutsläppen samt en bedömning av om det finns behov av ytterligare åtgärder och när och hur beslut om sådana åtgärder i så fall kan fattas. Naturvårdsverket har haft i uppdrag att ta fram underlag till 2022 års klimatredovisning.

I mars 2022 lämnade Naturvårdsverket ett underlag med en redovisning av de viktigaste klimatpolitiska besluten under perioden januari 2021–mars 2022, med uppskattningar av vilka effekter de kan ha på utvecklingen. Naturvårdsverket bedömer att klimatmålet för den icke handlande sektorn till 2030 och klimatmålet för inrikes transporter till 2030 kan nås med de styrmedel som är beslutade. Målet till 2040 nås däremot inte i ett uppdaterat referensscenario, men med beslut om ytterligare styrmedelsskärpningar som är föreslagna på EU-nivå för nya lätta vägfordon kan målet nås. En scenarioanalys visar samtidigt att målet till 2045 inte nås med befintliga styrmedel men att gapet till målet 2045 har minskat betydligt jämfört med tidigare års klimatredovisningar.

I budgetpropositionen för 2023 (prop. 2022/23:1 utg.omr. 20) lämnar regeringen sin klimatredovisning. Där konstateras bl.a. att vägtrafiken står för den absolut största delen, ca 95 procent, av utsläppen från transporterna i landet, varav personbilar står för ungefär 63 procent medan tunga och lätta lastbilar står för ungefär 30 procent. Enligt preliminära siffror har utsläppen från inrikes transporter ökat med 1 procent under 2021 jämfört med 2020, vilket beror på att trafikarbetet steg igen efter coronapandemin. Utsläppen ligger dock fortfarande 9 procent under 2019 års nivå.

Klimatstrategin

I Klimatstrategi för Sverige (skr. 2017/18:238) redovisas bl.a. en handlingsplan för fossilfria transporter och elektrifiering utifrån etappmålet om att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (utom flyget) senast 2030 ska vara minst 70 procent lägre än 2010. I skrivelsen framhålls att Sverige behöver bli ett transporteffektivt samhälle genom samhällsplanering, fossilfria och energieffektiva fordon, fartyg och flyg som går på hållbara drivmedel samt överflyttning av transporter till järnväg och sjöfart.

Klimatpolitiska rådets rapporter

I mars 2022 överlämnade Klimatpolitiska rådet sin senaste årliga rapport. Den innehåller rådets bedömning av den samlade politiken och den klimatpolitiska handlingsplanen. Baserat på analyser i den senaste och tidigare rapporter gav rådet fem övergripande rekommendationer om inriktning och innehåll i nästa klimatpolitiska handlingsplan: Förbättra styrningen av statliga myndigheter och samordningen mellan olika politikområden och beslutsnivåer; stärk målbilden och styrmedlen på viktiga områden; skapa bättre förutsättningar för investeringar som bidrar till att klimatmålen nås; genomför ett brett kunskaps- och kompetenslyft för klimatomställningen samt agera proaktivt, koordinerat och kraftfullt i EU.

Agenda 2030 och FN:s globala mål

Agenda 2030 är en handlingsplan med mål för omställning till ett hållbart samhälle för människorna, planeten och välståndet. Agenda 2030:s mål och delmål kan sägas vara integrerade och odelbara, och de omfattar samtliga tre dimensioner av hållbar utveckling: den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga.

I skrivelsen om Sveriges genomförande av Agenda 2030 (skr. 2021/22:247) konstateras att Sverige ligger långt fram i genomförandet av agendan och de globala målen för hållbar utveckling. Samtidigt behöver enligt den dåvarande regeringen takten ökas i omställningen till ett hållbart samhälle.

Den nationella planen för transportinfrastruktur 2022–2033

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2020/21:151) framförs att transportsystemets utformning som helhet har stor betydelse för en långsiktigt hållbar utveckling. Transportinfrastrukturen är en del i detta tillsammans med bl.a. regelutveckling, ekonomiska styrmedel och teknisk utveckling av bl.a. fordon, bränslen och digitala system. I infrastrukturpropositionen betonas att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland och att arbetet med att minska utsläppen från transportsektorn därför intensifieras. Den dåvarande regeringen angav att kraftfulla åtgärder behövs för att utsläppen från transporter ska minska i snabbare takt än hittills, för att i princip vara nere på noll 2045. Graden av elektrifiering, energieffektivisering, andelen hållbara förnybara drivmedel och trafikarbetets utveckling är enligt propositionen de

faktorer som har störst betydelse för hur utsläppen av växthusgaser från transportsektorn utvecklas till 2030 och 2045. Det betonas att kraftfulla åtgärder därför behövs inom alla dessa områden för att nå klimatmålen, inte minst inom elektrifiering och hållbara förnybara drivmedel.

I juni 2022 fastställdes den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur för 2022–2033. Där konstateras att utveckling och vidmakthållande av infrastrukturen är en förutsättning för att Sverige ska klara såväl befolkningsökning som en hållbar tillväxt och för att nå klimatmålen. Sverige ska enligt den nationella planen bli världens första fossilfria välfärdsland.

EU-kommissionens strategi för smart och hållbar mobilitet

Den gröna givnen är ett paket med politiska initiativ som ska leda till en grön omställning i EU och vars slutmål är klimatneutralitet senast 2050. I december 2020 presenterade EU-kommissionen en ny strategi för hållbar och smart mobilitet (COM(2020) 789) baserad på den europeiska gröna givnen. Kommissionen aviserade här ett flertal initiativ för att driva på transportsystemets omställning. Den dåvarande regeringen bedömde att strategin skulle komma att få en betydande inverkan på EU:s transportpolitik, men även på den nationella politiken. I utlåtande 2020/21:TU17 välkomnade utskottet kommissionens meddelande om hållbar och smart mobilitet och delade kommissionens bedömning att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är den viktigaste utmaning som transportpolitiken står inför. Utskottet påminde om att det krävs en långsiktig och resultatinkriktad politik för att ställa om till en mer hållbar transportsektor med tillhörande infrastruktur. Utskottet framhöll vidare att det krävs flera olika insatser och en kombination av styrmedel för att minska transporterens klimatpåverkan, t.ex. effektivare transporter och en övergång till förnybara drivmedel samt tillvaratagande av möjligheterna med ny teknik. Utskottet lyfte vidare fram att Sverige och EU ska ha en robust, miljöanpassad och pålitlig transportinfrastruktur med en hög trafiksäkerhet som på ett bra sätt ska kunna klara av både väntade och oväntade händelser och störningar.

I regeringens senaste klimatredovisning (prop. 2022/23:1 utg.omr. 20) konstateras att utvecklingen av klimatlagstiftningen på EU-nivå i stor utsträckning påverkar Sveriges möjligheter och förutsättningar att nå de nationella klimatmålen. I juni 2021 antog EU en klimatlag som slog fast att unionen ska vara klimatneutral senast 2050 och nå negativa utsläpp därefter samt att minska EU:s nettoutsläpp med minst 55 procent till 2030 jämfört med 1990 års utsläpp. I syfte att skapa förutsättningar för att nå detta mål presenterade kommissionen i juli 2021 ett paket med lagstiftningsförslag kallat Fit for 55-paketet. Klimatlagen, de skärpta klimatmålen med tillhörande förslag till ändrade rättsakter är alla centrala delar av EU:s gröna giv. Fit for 55-paketet innehöll sammanlagt 16 olika förslag till förändringar av befintlig lagstiftning. Förslagen i Fit for 55-paketet förhandlas under 2022 i rådet och

EU-parlamentet. Största delarna av Fit for 55 förväntas enligt regeringens klimatredovisning beslutas under 2023. Det handlar bl.a. om förslaget till förordning om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (AFIR), förslaget till förordning om hållbar luftfart (ReFuelEU Aviation) och förslaget till förordning om hållbara bränslen för sjötransport (FuelEU Maritime).

Exempel på åtgärder för att främja en hållbar transportsektor

Hållbara godstransporter

I den tidigare nämnda nationella godstransportstrategin från 2018 betonas bl.a. att klimatet är en av de högst prioriterade frågorna. När det gäller gods-transporterna framhöll den dåvarande regeringen att arbetet inriktas på att öka transporteffektiviteten, bl.a. genom samordning och samhällsplanering, men också på att genomföra övergången till förnybara drivmedel och utveckla energieffektivare fordon. I strategin framhölls bl.a. att de ekonomiska styrmedlen i möjligaste mån bör stödja en utveckling mot att bryta fossilberoendet i transportsektorn.

Fossilfritt Sverige

Fossilfritt Sverige arbetar med att öka takten i klimatomställningen. Målet är att bygga en stark industri och skapa fler jobb och exportmöjligheter genom att bli fossilfri. Fossilfritt Sverige startades på initiativ av den dåvarande regeringen 2015 före FN:s klimatmöte i Paris och samlar aktörer i form av företag, kommuner, regioner och organisationer som ställer sig bakom deklARATIONEN om att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Genom samverkan med företag, branscher, kommuner och regioner arbetar Fossilfritt Sverige med att identifiera hinder och möjligheter för att accelerera utvecklingen. Utifrån det tar Fossilfritt Sverige fram förslag som överlämnas till regeringen och samlar aktörer för att vidta åtgärder. Initiativet ska fortgå fram t.o.m. december 2024.

Inom ramen för Fossilfritt Sverige har 22 branscher, bl.a. flygbranschen, fordonsindustrin, sjöfartsnäringen och åkerinäringen, tagit fram färdplaner för att visa hur de kan stärka sin konkurrenskraft genom att bli fossilfria eller klimatneutrala. Färdplanerna visar möjligheter, identifierar hinder och innehåller förslag på lösningar, genom både egna åtaganden och politiska förslag. I oktober 2021 redovisades den första uppföljningen och i oktober 2022 överlämnades den andra uppföljningsrapporten om genomförandet av färdplanerna. Uppföljningarna, som har lämnats till regeringen, fokuserar på vilka åtgärder som har vidtagits inom näringslivet och hur långt arbetet har kommit med att genomföra de 54 förslag som Fossilfritt Sverige i tidigare rapporter har lyft fram som mest prioriterade.

Utfasningsutredningen

Den dåvarande regeringen beslutade i december 2019 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att lämna förslag om utfasning av fossila drivmedel och

utreda förutsättningarna för förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar. I Utfasningsutredningens betänkande I en värld som ställer om – Sverige utan fossila drivmedel 2040 (SOU 2021:48) från juni 2021 föreslås att användningen av fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner i Sverige ska vara utfasad senast 2040. Utfasningsåret bör enligt utredningen vara ett riksdagsbundet etappmål. Utredningen menar att utfasningen kan ske på ett så hållbart och kostnadseffektivt sätt som möjligt genom en kombination av en omfattande elektrifiering, minskad trafik genom ett mer transporteffektivt samhälle och en övergång till långsiktigt hållbara och förnybara drivmedel. Främst vägtransporterna bör enligt utredningen elektrifieras så långt och snabbt som möjligt så att förnybara flytande och gasformiga drivmedel frigörs för användning inom arbetsmaskiner, flyg och sjöfart.

Programmet för fordonsstrategisk forskning och innovation

Den dåvarande regeringen tillförde 2021 och 2022 medel till programmet för fordonsstrategisk forskning och innovation (FFI) för forskning och utveckling av arbetsmaskiner i syfte att minska växthusgasutsläppen från arbetsmaskiner och stärka svensk fordonsindustris konkurrenskraft. Satsningen har riktats till alla typer av arbetsmaskiner, dvs. mark-, spår-, vatten- och luftburna mobila arbetsmaskiner och t.ex. omfattat följande elektrifiering av fordonets driv- och hjälpsystem och laddinfrastruktur för arbetsmaskiner.

Kriterier för upphandling

Upphandlingsmyndigheten har fått i uppdrag att ta fram och successivt skärpa kriterier för upphandling som leder till nollutsläpp från arbetsmaskiner och tunga vägtransporter, samt en vägledning som underlättar upphandling som leder till elektrifiering av transporter och arbetsmaskiner (M2022/00439). En plan skulle tas fram i december 2022 och därefter ska insatser och resultat redovisas den 1 mars 2023 och 2024. Slutredovisning ska ske den 1 februari 2025.

Klimatklivet

Klimatklivet är ett investeringsstöd som gör det möjligt att satsa på fossilfri framtidsteknik och grön omställning. Det kan sökas av företag, kommuner, regioner och organisationer. Klimatklivet regleras av förordningen (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar. Medel från Klimatklivet har beviljats till olika infrastruktur- och transportåtgärder, t.ex. spår för ny omlastnings-terminal, terminalspår, elanslutning i terminal och fartyg, landelanslutning av fartyg, investering i kombianpassade enheter.

Konvertering av befintliga fordon till lågutsläppsfordon

I december 2019 fick Konjunkturinstitutet i uppdrag att analysera förutsättningarna för att konvertera befintliga fordon till lågutsläppsfordon. I redovisningen från juni 2021 diskuteras förutsättningar för, och konsekvenser av, efterkonvertering av personbilar till etanol- eller gasdrift. Givet att transportsektorns utsläppsmål till 2030 ska nås och att detta sker genom att politiken

gradvis styr mot målet resulterar konverteringen inte i globala utsläppsminskningar. Den primära samhällsekonomiska intäkten följer enligt Konjunkturinstitutet i stället av att konvertering kan medge större drivmedelsförsäljning under den utsläppsbana som leder mot transportsektorns utsläppsmål.

Reduktionsplikt

För att främja användningen av biodrivmedel införde den dåvarande regeringen från den 1 juli 2018 reduktionsplikt för bensen, diesel och från den 1 juli 2021 även för flygfotogen. Det innebär att alla drivmedelsleverantörer måste minska växthusgasutsläppen från berörda drivmedel med en viss procentsats. I budgetpropositionen för 2023 konstaterar regeringen att bl.a. en ökad användning av biodrivmedel har bidragit till att minska utsläppen. Mindre bränsleeffektiva fordon och det faktum att trafikarbetet på väg har ökat över tid gör dock enligt regeringen att effekten inte blivit tillräckligt stor. I budgetpropositionen aviseras att regeringen kommer att föreslå att reduktionsplikten sänks till EU:s lägstanivå den 1 januari 2024, vilket gäller under mandatperioden (prop. 2022/23:1 utg.omr. 20).

Bonus malus-systemet

Den 1 juli 2018 infördes det s.k. bonus malus-systemet. Systemet innebär att köp av nya lätta fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras med en bonus, medan sådana fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med högre skatt (malus) under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången.

I regeringens klimatredovisning i budgetpropositionen för 2023 redovisas de ändringar som har gjorts i bonus malus-systemet. I juni 2022 beslutade den dåvarande regeringen om ändringar i förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar, vilket innebar flera förändringar av klimatbonusen med ikraftträdande den 12 juli 2022 respektive den 1 januari 2023. Ändringarna som trädde i kraft i juli 2022 innebar att bonusbeloppen för laddhybrider justerades och sänktes, gränsvärdet för koldioxidutsläpp justerades och sänktes och att det infördes ett pristak som innebar att klimatbonusbilar som har ett nypris som överstiger 700 000 kronor inte kunde kvalificera sig för bonus längre. Ändringarna innebar även att gasbilar kan få bonus och att en begränsning av bonusbeloppen till förtag på 35 procent av prisskillnaden mellan närmast jämförbara konventionella bil tas bort. Klimatbonusen upphörde den 8 november 2022.

Den 1 juni 2022 sänktes den nedre gränsen för när det förhöjda koldioxidbeloppet för bilar med höga utsläpp av koldioxid (malus) tas ut. Även gränsen för när den högre nivån på det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut sänktes (prop. 2021/22:91, bet. 2021/22:SkU20, rskr. 2021/22:237).

Den ökade elektrifieringen av lätta fordon styrs framför allt av EU:s koldioxidkrav för nya fordon, men även svenska styrmedel, inklusive bonus malus-systemet, bidrar till att Sverige enligt regeringen nu har EU:s högsta

andel laddbara fordon i nybilsförsäljningen. Hur stort bidraget från just bonus malus-systemet är på utsläppen av koldioxid i Sverige är dock enligt regeringen svårt att kvantifiera. Förändringarna av malus den 1 juni 2022 bedöms ha inneburit en viss förstärkning av bonus malus-systemets totala verkningsgrad när det gäller att öka andelen miljöanpassade fordon i nybilsförsäljningen. Enligt Trafikanalys kortsiktsprognos leder nuvarande styrmedel till att andelen laddbara personbilar ökar till 100 procent kring 2030, vilket bedöms kunna minska utsläppen med 2,9 miljoner ton jämfört med referensscenariot.

Trafikverkets arbete med förorenade områden

Av regeringens klimatredovisning i budgetpropositionen för 2023 framgår att Trafikverket genomför riktade miljöåtgärder inom flera områden för att åtgärda brister i befintlig infrastruktur. Transportsektorns sammantagna påverkan på naturmiljön och kulturlandskapet förändrades enligt regeringen inte på ett avgörande sätt under 2021 jämfört med 2020.

Trafikverket publicerar årligen en miljörapport som fokuserar på transport-systemet i Sverige och Trafikverkets arbete med åtgärder för minskad miljö- och hälsopåverkan. Miljörapporten beskriver tillståndet inom Trafikverkets prioriterade miljöområden samt vilka åtgärder Trafikverket genomfört. Miljörapport 2020 innehåller ett temaavsnitt om riktade miljöåtgärder (rapport 2021:023). Riktade miljöåtgärder är ett samlingsbegrepp inom Trafikverket för att åtgärda brister i eller i anslutning till befintlig infrastruktur. Bristerna är ett resultat av historiska miljöskulder och bristande miljöhänsyn. Riktade miljöåtgärder syftar också till att skapa positiva värden som höjer kvaliteten i landskapet och den omgivande miljön.

Inom ramen för statlig samverkan arbetades en gemensam handlingsplan om statens förorenade områden fram under 2019. Trafikverket deltar i detta arbete och tar fram årliga planer för hanteringen av sina förorenade områden. Trafikverket avser enligt en rapport från oktober 2020 (Årlig plan för Trafikverkets förorenade områden) att utveckla sin egen eller en alternativ metodik och principerna för prioritering och har en prioriteringsordning för förorenade områden. Verket konstaterar att i och med att det är mycket osäkert när i tid som utredningar och åtgärder kan finansieras är det mycket svårt att planera in och utföra dessa till en given tidpunkt. Trafikverket menar att man redan i dag tar ett större ansvar för avhjälpan av sina förorenade områden än vad som juridiskt krävs.

Trafikanalys uppföljning

Trafikanalys redovisar varje år en uppföljning av hur transportsystemet har utvecklats i förhållande till de transportpolitiska målen. I Trafikanalys rapport från april 2022 (rapport 2022:11) gör myndigheten bedömningen att transportförsörjningen inte har närmat sig en långsiktigt hållbar transportförsörjning sett ur alla relevanta hållbarhetsperspektiv. Trafikanalys framhåller att det innebär en risk för att samhället överkonsumerar transporter jämfört med vad

som vore samhällsekonomiskt mest effektivt. Trafikanalys påminner om att varken över- eller underinternalisering bidrar till en samhällsekonomisk effektivitet.

Regeringens resultatredovisning

I budgetpropositionen för 2023 redovisas att enligt preliminär statistik från Naturvårdsverket ökade utsläppen från inrikes transporter något mellan 2020 och 2021 till följd av ökad trafik, men var fortfarande nästan 10 procent lägre än 2019. Utsläppsökningen 2021 dämpades av en ökad andel biodrivmedel, energieffektivisering och ökad elektrifiering. Andelen förnybar energi i vägtransportsektorn utgjorde preliminärt knappt 25 procent 2021, jämfört med 24 procent 2020.

Under 2021 var 43 procent av de nyregistrerade personbilarna antingen laddhybrider eller elbilar, vilket kan jämföras med att motsvarande andel 2020 var 31 procent. Utvecklingen för laddbara fordon i övrigt redovisas i avsnittet om infrastruktur för elfordon nedan. Ökningen av laddbara bilar har enligt regeringen fortsatt under 2022 och beror bl.a. på EU:s koldioxidkrav på nya lätta fordon, det s.k. bonus malus-systemet och statliga stöd till utbyggnad av laddinfrastruktur. Regeringen konstaterar att elektrifiering av transporter är en nödvändig utveckling för att Sverige ska klara sina bindande åtaganden enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2284 av den 14 december 2016 om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar, om ändring av direktiv 2003/35/EG och om upphävande av direktiv 2001/81/EG.

Under 2010–2021 minskade utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter, utom inrikes flyg, med ca 27 procent. Utsläppen från inrikes flyg var oförändrade under 2021 jämfört med 2020, enligt preliminär statistik från Naturvårdsverket. Utsläppen var därmed fortsatt ungefär hälften så stora som före pandemin. Vidare redovisar regeringen att energieffektiviteten för person- och godstransporter på väg enligt Trafikanalys fortsatte att förbättras under 2020. Inrikesflygets energieffektivitet försämrades under 2020, vilket enligt regeringen kan förklaras med en lägre passagerarbeläggning som en följd av det minskande resandet under pandemin. De genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya personbilar minskade under 2021 till 75 gram per kilometer, jämfört med 93 gram per kilometer 2020. Minskningen beror enligt regeringen framför allt på den kraftigt ökade andelen elbilar i nybilsregistreringen. Sedan 2010 har koldioxidutsläppen per kilometer för nya personbilar mer än halverats.

När det gäller frågor om påverkan på människors hälsa och livsmiljö framgår det av budgetpropositionen för 2023 att luftföroreningar varierar mellan åren men verkar minska över tid. Enligt regeringen har halterna av kvävedioxid minskat i Sverige sedan början av 1980-talet, främst till följd av skärpta avgaskrav på motorfordon. Höga halter av kvävedioxid är dock alltjämt ett problem i många svenska tätorter och fortfarande orsakar trafikavgaser ca

2 800 dödsfall årligen. Under 2021 uppmättes överskridanden av miljö-kvalitetsnormen för dygnsmedelvärdet endast i Umeå kommun. Antalet dygn då miljö-kvalitetsnormen för grova partiklar (PM10) överskreds minskar över tid. Variationen mellan olika år kan dock enligt regeringen vara ganska stor. År 2021 överskreds miljö-kvalitetsnormen (och därmed EU:s gränsvärde) i två kommuner, Skellefteå och Östersund.

Regeringen uppger vidare att omgivningsbuller fortsätter att vara ett allvarligt miljöproblem som påverkar människors hälsa med bl.a. ökad risk för hjärtinfarkt och stroke. Cirka 2 miljoner personer i Sverige utsätts för bullernivåer över riktvärden utomhus vid bostaden, varav ca 600 000 personer utsätts för buller från statliga vägar och järnvägar. Trafikbuller beräknas orsaka ca 500 dödsfall per år. Det är enligt regeringen främst ökat trafikarbete, ökad inflyttning till städerna och ökat byggande i bullerutsatta miljöer som orsakar att antalet personer som utsätts för buller ökar. Trafikverket genomförde under 2021 bulleråtgärder för totalt ca 3 800 personer, varav för 1 600 personer längs statliga vägar respektive för 2 200 personer längs järnvägar. Detta är nästan en halvering jämfört med 2020. Regeringen uppger att Trafikverket arbetar systematiskt med att minska störningarna för de mest bullerutsatta med fokus på de ca 55 000 personer som utsätts för buller som överstiger riktvärdena med mer än 10 decibel.

Budgetpropositionen för 2023

I budgetpropositionen för 2023 betonar regeringen att ett väl fungerande och långsiktigt hållbart transportsystem har en avgörande roll för Sveriges klimat-omställning. Enligt regeringens bedömning av målpuppfyllelsen behöver takten ökas för att transportförsörjningen ska bli långsiktigt hållbar, även om transporterernas växthusgasutsläpp har minskat över tid. En snabbare elektrifiering av transportsektorn är viktig för att Sverige ska nå etappmålet för transportsektorn till 2030 samt att utsläppen i sektorn ska kunna vara i princip noll senast 2045. Laddinfrastrukturen för tunga transporter, för personbilstrafiken och på hamnar och kajer behöver byggas ut. Regeringen föreslår därför satsningar på förbättrad tillgänglighet till laddinfrastruktur och ökad laddkapacitet i hela landet (utg.omr. 21 Energi och utg.omr. 20 Allmän miljö och naturvård). Vidare anger regeringen att planeringen av elvägar fortsätter utifrån den tidigare utbyggnadsplanen. Arbetet med att elektrifiera landets regionala flygplatser för att snabbt introducera elflyg ska intensifieras och inhemsk produktion av hållbart flygbränsle främjas (utg.omr. 20).

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om ett långsiktigt hållbart transportsystem behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU16 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till de initiativ som hade tagits av den dåvarande regeringen och branschen. Utskottet

framhöll vidare att det förutsätter att det pågår ett aktivt arbete för att nå målen. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Vidare har utskottet hållit offentliga utfrågningar inom området, senast i juni 2022 om transportsektorns klimatmål (rapport 2021/22:RFR17).

Utskottets ställningstagande

Utskottet välkomnar inledningsvis den syn på infrastrukturen som regeringen redovisar, dvs. att pålitliga och miljövänliga transporter och en modern infrastruktur är viktiga förutsättningar för jobben och en hållbar tillväxt i hela landet. Utskottet vill här också uppmärksamma den glädjande utvecklingen att alla trafikslag nu ställer om och blir fossilfria och samtidigt betona att det är viktigt att ta höjd för detta i planeringen av transportsystemet.

När det gäller motioner om mål och om att insatser inom infrastrukturområdet måste vara förenliga med målen vill utskottet påminna om att de transportpolitiska målen är och ska vara en utgångspunkt för inriktningen på de satsningar som görs i transportinfrastrukturen de kommande åren. Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. Det transportpolitiska hänsynsmålet innebär bl.a. att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Vidare har riksdagen beslutat om ett etappmål för inrikes transporter inom miljömålssystemet som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010, och detta mål är även ett transportpolitiskt etappmål. Utskottet vill även uppmärksamma att regeringen har framfört att ett väl fungerande och långsiktigt hållbart transportsystem har en avgörande roll för Sveriges klimatomställning. Regeringen konstaterar att takten behöver ökas för att transportförsörjningen ska bli långsiktigt hållbar, även om transporterernas växthusgasutsläpp har minskat över tid. Utskottet välkomnar denna inriktning och bedömer liksom regeringen att en snabbare elektrifiering av transportsektorn är viktig för att Sverige ska nå etappmålet för transportsektorn till 2030 samt att utsläppen i sektorn ska kunna vara i princip noll senast 2045. Utskottet kan konstatera att det redan vidtas en rad olika åtgärder för att nå målen och att regeringen arbetar vidare med dessa frågor. Utskottet välkomnar särskilt regeringens satsning på förbättrad tillgänglighet till laddinfrastruktur och ökad laddkapacitet i hela landet och att planeringen av elvägar fortsätter. Utskottet utvecklar sin syn på dessa frågor i nästföljande avsnitt om infrastruktur för elfordon.

När det gäller motioner om behovet av en handlingsplan, ytterligare styrmedel, transporteffektivitet och utfasning av fossila bränslen vill utskottet påminna om att regeringen enligt det klimatpolitiska ramverket ska lämna en klimatpolitisk handlingsplan året efter det att ordinarie val till riksdagen har hållits. Utskottet konstaterar bl.a. att Trafikanalys har tagit fram underlag till

handlingsplanen, där även behovet av styrmedel diskuteras. Utskottet utgår från att flera av de frågor som tas upp i motionerna övervägs av regeringen, t.ex. i samband med att handlingsplanen tas fram. Utskottet ser fram emot resultatet av regeringens beredning av frågan. När det gäller motionsförslag om att bl.a. främja ökad användning av klimateffektiva biodrivmedel pekar utskottet på behovet av ökad produktion av biodrivmedel för att klara omställningen av vägtransporterna. Viktigast för vägtransporterna är dock elektrifieringen eftersom biodrivmedel har ett större värde för andra trafikslag som har svårare att ställa om, inte minst flyget.

När det gäller motionsförslaget om arbetet med att hantera förorenade områden förutsätter utskottet att myndigheternas arbete för en långsiktigt hållbar utveckling fortsätter. Utskottet välkomnar att myndigheterna arbetar med förorenade områden och genomför riktade miljöåtgärder inom flera områden. Vidare tas Agenda 2030 och FN:s globala mål upp i en motion. Utskottet konstaterar att Sverige ligger långt framme i genomförandet av agendan och de globala målen och vill betona att transportpolitiken spelar en viktig roll i detta arbete.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att det pågår ett aktivt arbete för att nå målen om en långsiktigt hållbar transportförsörjning. Utskottet välkomnar de initiativ som tas av regeringen och konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade. Det finns därför inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2022/23:3 (V) yrkandena 1 och 5, 2022/23:36 (MP) yrkande 22, 2022/23:853 (C) yrkandena 1, 4 och 5, 2022/23:998 (SD) yrkande 21, 2022/23:1233 (V) yrkandena 3, 4 och 6, 2022/23:2112 (S) yrkande 9, 2022/23:2140 (S) yrkandena 5–7 och 19 samt 2022/23:2190 (C) yrkande 71.

Infrastruktur för elfordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om arbetet med infrastrukturen för elfordon. Utskottet hänvisar bl.a. till att det pågår ett aktivt arbete med att utveckla de olika delarna av denna infrastruktur. Utskottet slår fast att elektrifieringen av transporter är central för klimatomställningen och välkomnar regeringens satsning på laddinfrastrukturen. Utskottet lyfter bl.a. fram hamnarnas viktiga roll som nav för elektrifieringen av flera trafikslag. Utskottet konstaterar att frågan om transportsektorns elektrifiering är väl uppmärksammas och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 16 (S), 17 (V), 18 (C) och 19 (MP).

Motionerna

Följdmotionen

I kommittémotion 2022/23:3 anför Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) att regeringen snarast bör återkomma med ett finansierat förslag till en satsning på elektrifiering av transportsektorn med en fungerande laddinfrastruktur i hela Sverige (yrkande 19). Motionärerna menar att det är samhällets ansvar att tillse behovet av laddinfrastruktur i hela landet och att utbyggnaden bör ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn.

Motioner från allmänna motionstiden 2022/23

I partimotion 2022/23:1672 betonar Annie Lööf m.fl. (C) behovet av att se över möjligheterna att säkerställa att det finns en publik snabbaddstation minst var tionde mil längs våra stora vägar, bygga ut det gröna avdraget och göra det enklare för samfälligheter att installera laddplatser (yrkande 60). Motionärerna pekar även på behovet av att analysera möjligheten till stöd till driften av snabbaddstationer i glesbygden och på landsbygden (yrkande 61). Motionärerna vill satsa ytterligare resurser för att förbättra laddinfrastrukturen och se över förordningen för stödet för att möjliggöra stöd inte bara för byggandet utan också för driften av snabbaddstationer.

I partimotion 2022/23:2190 anser Annie Lööf m.fl. (C) att regeringen successivt bör överväga ytterligare incitament för att påskynda laddinfrastrukturutbyggnaden och riva de hinder som i dag försvårar utbyggnaden av laddinfrastruktur (yrkande 76.1). Ett likalydande förslag finns i kommittémotion 2022/23:853 yrkande 7.1 av Ulrika Heie m.fl. (C). Motionärerna vill bl.a. att det ska bli lättare och billigare att uppföra laddstationer nära hemmet. Vidare uppmärksammar motionärerna behovet av att analysera möjligheten till stöd till driften av snabbaddstationer i glesbygd och på landsbygd (yrkande 96). Ett likalydande förslag finns i kommittémotion 2022/23:853 yrkande 8 av

Ulrika Heie m.fl. (C). Motionärerna konstaterar att det än i dag finns ”vita fläckar”, och därför behövs ytterligare åtgärder för att möjliggöra för fler snabbbladdstationer. Dessutom behöver möjligheten till stöd även för driften av snabbbladdstationer i glesbygden och på landsbygden utredas. Motionärerna menar också att ytterligare satsningar bör övervägas för att Trafikverket ska kunna förbättra laddinfrastrukturen i glesbygd och på landsbygd genom etableringsstöd för snabbbladdstationer (yrkande 97). Vidare föreslår motionärerna att nationella mål för täthet av laddinfrastruktur ska tas fram (yrkande 103). Ett likalydande förslag finns i kommittémotion 2022/23:853 yrkande 44 av Ulrika Heie m.fl. (C). Slutligen uppmärksammar motionärerna vikten av att verka för att utbyggnaden av laddinfrastrukturen för tunga fordon utvecklas genom regelförenklingar och incitament och genom att använda befintliga undantag från nuvarande lagstiftning (yrkande 104). Ett likalydande förslag finns i kommittémotion 2022/23:853 yrkande 45 av Ulrika Heie m.fl. (C). Motionärerna konstaterar att betalningsviljan för laddpunkter för tunga transporter är låg och pekar på vikten av att nyttja alla tillämpliga undantag när det gäller bl.a. nätföretags ägande av laddpunkter för att snabbt få på plats en utbyggd infrastruktur och snabba på den gröna omställningen inom den tunga fordonsflottan.

I partimotion 2022/23:36 yrkande 30 anser Per Bolund m.fl. (MP) att laddboxar som installeras genom det gröna teknikavdraget och elbilar som får bonus bör uppfylla standarden ISO 15118 för att bl.a. möjliggöra att elkunder enklare kan sälja överskott genom att mata tillbaka el från t.ex. ett batteri i en bil när det är brist på kapacitet i elnätet.

I partimotion 2022/23:2175 yrkande 41 menar Per Bolund m.fl. (MP) att det bör tas fram en nationell plan för utbyggnaden av laddinfrastrukturen i hela landet och pekar på behovet av ett ökat statligt ansvar för ”vita fläckar” på kartan över laddstolpar.

I kommittémotion 2022/23:2140 uppmärksammar Gunilla Svantorp m.fl. (S) att regeringen förutsätts genomföra elektrifieringsstrategin därför att det behövs en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering för att transportsektorn ska ställa om till i princip nollutsläpp av växthusgaser till 2045 och därmed bidra till att Sverige ska nå klimatmålen (yrkande 13). Vidare anför motionärerna att utbyggnaden av laddinfrastruktur måste ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn (yrkande 14).

I kommittémotion 2022/23:834 yrkande 65 uppmärksammar Ulrika Heie m.fl. (C) behovet av att verka för en nationell strategi för en ökad elektrifiering av Sveriges transporter, med elinfrastruktur till aktuellt vägnät, en utbyggnadsplan för lastbilsanpassad laddinfrastruktur, översyn av beslutsprocesser samt samarbete med andra länder för att sätta en standard. Motionärerna uppmärksammar bl.a. att Trafikverket i högre utsträckning måste prioritera kommersialisering och utrullning av system för eldrift och att regeringen utreder hur en snabb och effektiv utbyggnad av strategiska elvägar ska gå till.

I kommittémotion 2022/23:853 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att den nationella strategin för en ökad elektrifiering av Sveriges transporter – med elinfrastruktur till aktuellt vägnät, en utbyggnadsplan för laddinfrastruktur anpassad till tunga transporter, översyn av beslutsprocesser samt samarbete med andra länder för att sätta en standard – ska genomföras så snart som möjligt (yrkande 18). Motionärerna framhåller vidare behovet av att underlätta laddning av elfordon via befintlig infrastruktur, såsom via lyktstolpar, samt att ta fram standardiserade betalningsmöjligheter (yrkande 41). För att öka takten i elektrifieringen av transportsektorn är en utbyggd infrastruktur för laddning avgörande, och därför är det viktigt att utveckla möjligheterna till laddning av elfordon via gatubelysningen. Motionärerna betonar dessutom vikten av att underlätta laddning av elfordon genom att den privatperson, det företag eller den bostadsrättsförening som äger en laddpunkt enkelt ska kunna tillgängliggöra den för uthyrning (yrkande 42). Motionärerna vill göra laddning till en del av delningsekonomi genom att göra det enkelt för privatpersoner, företag och bostadsrättsföreningar att tillgängliggöra laddpunkter för uthyrning.

I kommittémotion 2022/23:1124 yrkande 20 föreslår Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) att nationella mål för täthet av laddinfrastruktur med hög kapacitet ska tas fram och att man i dessa bör ge akt på besöksnäringens behov. Motionärerna framhåller besöksnäringens behov och vikten av en god infrastruktur, och till denna hör att kunna stanna och ladda sin bil.

Bakgrund

Gällande rätt

Direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (AFID-direktivet) ställer krav på att medlemsstaterna ska ta fram handlingsprogram för utbyggnaden av infrastruktur för alternativa drivmedel. Bland annat ska medlemsstaterna säkerställa att gemensamma tekniska standarder uppfylls för laddstationer för fordon, för tankstationer och för landströmsanläggningar. AFID-direktivet har genomförts genom lagen (2016:915) om krav på installationer för alternativa drivmedel och förordningen (2016:917) om krav på installationer för alternativa drivmedel. Lagen innehåller bestämmelser om hur installationer för alternativa drivmedel ska vara utformade och om information till användarna av sådana installationer. Bland annat anges att avgifter för att ladda elfordon vid laddpunkter som är tillgängliga för allmänheten ska vara skäliga, objektiva och icke-diskriminerande. Med laddpunkt avses ett gränssnitt där ett elfordon i taget kan laddas eller där ett batteri på ett elfordon i taget kan bytas ut. En laddpunkt ska enligt lagen anses vara tillgänglig för allmänheten om användarna har icke-diskriminerande åtkomst till den.

Allmänt om elektrifiering, elfordon och laddning

Elfordon

Elfordon är ett samlingsbegrepp för fordon som på något sätt kan drivas med en elmotor. Ett laddbart fordon är ett fordon som kan ladda sitt batteri med el från elnätet. Det finns två olika typer av laddbara fordon: helelektriska och laddhybrider. Laddbara fordon består främst av personbilar, men det finns även elbussar, elfärjor och andra typer av fordon. Enligt Sveriges nationella statistik för elbilar och laddinfrastruktur, elbilsstatistik.se, utgjorde laddbara bilar 8 procent av personbilsflottan i september 2022. Enligt statistiken fanns det i september 2022 följande antal elfordon:

- 387 772 laddbara personbilar
- 869 elbussar
- 11 236 lätta lastbilar
- 2 618 motorcyklar
- 169 tunga lastbilar.

Trafikverket uppger att under 2021 var nära varannan nyregistrerad personbil laddbar. I Regeringskansliets sammanfattning av Elektrifieringskommisionens arbete uppges att de laddbara personbilarnas andel av nybilsförsäljningen har ökat från 31 procent 2020 till över 50 procent under första halvåret 2022. Under första halvåret 2022 nyregistrerades över 75 000 laddbara personbilar, varav 40 000 var elbilar, vilket innebär att det såldes fler elbilar än laddhybrider. Under november 2022 nyregistrerades 10 970 elbilar, vilket enligt Trafikanalys är det högsta antalet någonsin under en enskild månad. Därmed var eldrift vanligast under november med 42 procent av alla nyregistrerade personbilar, följt av laddhybrider (22 procent) och bensin (16 procent). Fordonsbranschen uppskattar att minst 50 procent av lastbilsförsäljningen kommer att vara helelektrisk 2030.

Laddning av elfordon

Elfordon kan laddas konduktivt (med kabel) eller induktivt (trådlöst). De kan vidare laddas genom statisk laddning (som snabbladdning eller hemmaladdning) eller genom dynamisk laddning (som elväg).

Det finns olika typer av laddstationer. Det kan handla dels om icke-publik laddning, dvs. en laddstation som är placerad vid bostaden eller vid arbetsplatsen, dels om publik laddning, dvs. en laddstation som står placerad där vem som helst kan ladda bilen. En laddstation består av en eller flera individuella laddpunkter. Enligt elbilsstatistik.se fanns det i september 2022 2 989 publika laddstationer och 16 774 laddpunkter, varav 1 992 med snabbladdning. Det finns vidare två typer av laddeffekter: normalladdning (mindre än 22 kilowatt) och snabbladdning (mer än 22 kilowatt). Närmare 90 procent av laddningen av elfordon sker vid hemmet eller på arbetet när bilen står parkerad.

En elväg innebär att elfordon laddas genom dynamisk laddning, dvs. att elfordon får möjlighet att tillgodogöra sig el för framdrivning och laddning av batterier under körning. Det pågår tester av elvägar i en rad länder, bl.a. Sverige.

En nationell elektrifieringsstrategi

Hösten 2020 inleddes arbetet med att ta fram en nationell elektrifieringsstrategi. Den dåvarande regeringen beslutade den 3 februari 2022 om Nationell strategi för elektrifiering – en trygg, konkurrenskraftig och hållbar elförsörjning för en historisk klimatomställning (I2022/00299). Ambitionen är att ta ett helhetsgrepp om förutsättningarna i energisektorn för en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering. Elektrifieringsstrategins syfte är att lägga grunden för att kunna realisera en omfattande elektrifiering som bidrar till att klimatmålen nås. Förslaget till strategin togs fram av en arbetsgrupp ledd av Infrastrukturdepartementet, där ett flertal departement och myndigheter deltog. Strategin ska tydliggöra inriktningen för det fortsatta arbetet och omfattar ett flertal åtgärder som ska genomföras under 2022–2024. Elektrifieringsstrategin innehåller sammantaget tolv punkter med 69 åtgärder. En av åtgärderna i strategin är att inrätta ett elektrifieringsråd (se nedan). Arbetet med elektrifieringsstrategin respektive Elektrifieringskommissionen ska komplettera varandra, framför allt när det gäller elektrifiering av transportsektorn.

Elektrifieringskommissionen

Hösten 2020 inrättade den dåvarande regeringen en elektrifieringskommission för att påskynda arbetet med elektrifiering av de tunga vägtransporterna och transportsektorn som helhet. Kommissionen består av infrastrukturministern och 16 ledamöter och ska vara ett rådgivande organ för löpande utbyte av erfarenheter mellan regeringen och företrädare för exempelvis näringsliv, intresseorganisationer, forskningsinstitut, universitet och högskolor, kommuner och regioner. I kommissionens uppdrag ingår bl.a. att analysera och beakta hur digitalisering, uppkoppling och innovativa lösningar ytterligare kan påskynda och effektivisera elektrifieringen inom transportområdet.

Kommissionen ska i sitt arbete ha ett trafikslagsövergripande perspektiv och beakta vikten av hög energieffektivitet i hela transportsystemet. Elektrifieringskommissionen ska särskilt fokusera på hur regionala gods-transporter, de statliga vägarna, stråk som är viktiga för industrin och transporter i bygg- och anläggningsprojekt kan elektrifieras i en nära framtid, exempelvis i s.k. regionala elektrifieringspiloter som har fokus på statisk laddinfrastruktur. I kommissionens uppdrag ingår också att i samråd med berörda aktörer identifiera åtgärder som de kan vidta för att öka takten i elektrifieringen på transportområdet. Kommissionen ska tillsammans med näringslivet och berörda aktörer så snart det går ta fram en handlingsplan för elektrifiering av de mest trafikerade vägarna i Sverige. Handlingsplanen ska peka ut den övergripande inriktningen för hur samhället gemensamt kan ställa

om transporter till eldrift genom att tydliggöra ansvarsfördelning och redovisa åtaganden från berörda aktörer. Kommissionen ska vidare belysa finansieringsfrågor och möjliga affärsmodeller när det gäller elektrifiering inom samtliga trafikslag och belysa frågor om miljöeffekter i bred bemärkelse av elektrifiering inom samtliga trafikslag. Dessutom ska kommissionen belysa hur el vid behov snabbt kan dras fram till elvägar och laddinfrastruktur för snabbbladning samt ange uppskattade kostnader för detta vid olika ambitionsnivåer och hur elektrifiering via vätgasdrift kan medverka till att uppnå en omställning till elektrifiering av transportsektorn. Slutligen ska kommissionen belysa effekterna på elförsörjningen av att transportsystemet ställer om till eldrift och genomlys andra möjligheter till elektrifiering inom transportområdet.

I december 2021 överlämnade Elektrifieringskommissionen sin handlingsplan för elektrifiering av de mest trafikerade vägarna i Sverige. Handlingsplanen pekar ut den övergripande inriktningen för hur eldrivna fordon ska kunna laddas och hur vätgas ska kunna tankas längs större vägar genom att tydliggöra ansvarsfördelning och redovisa åtaganden från berörda aktörer.

I september 2022 publicerade Regeringskansliet en sammanfattning av utvecklingen på elektrifieringsområdet och Elektrifieringskommissionens arbete under de senaste två åren. Där konstateras bl.a. att kommissionen i sin helhet har sammanträtt fyra gånger per år. Under de två år som Elektrifieringskommissionen verkat har takten i elektrifieringen av transportsektorn ökat dramatiskt. Nya tekniska landvinningar och en ökad medvetenhet om behovet av att minska transporternas klimatpåverkan har varit viktiga förutsättningar för utvecklingen. Både privata och offentliga aktörer arbetar för att öka takten i omställningen. Elektrifieringskommissionen har bl.a. arbetat med att

- undanröja hinder för övergången till laddbara personbilar, bl.a. har arbete utförts för att minska tiden det tar att installera laddinfrastruktur till elnätet, öka tillgång till och delning av data för att bl.a. möjliggöra en mer effektiv användning av existerande laddinfrastruktur, påskynda utbyggnaden av laddinfrastruktur hos bostadsbolag och för att det ska finnas en publik laddinfrastruktur i hela landet, utan s.k. vita fläckar
- mobilisera aktörer och arbeta med att undanröja hinder för övergången till ellastbilar samt utveckla offentliga aktörers strategiska arbete i frågan
- bidra med kunskap som är viktig i arbetet med offentlig upphandling och föra dialog med aktörer kring frågor om hur takten kan öka
- utveckla det institutionella ramverk som krävs inför en utbyggnad av elvägar, skapa samsyn och erfarenhetsutbyte om elvägar med andra länder i Europa och få fram underlag för investeringsbeslut om elvägar
- inom sjöfartsområdet fokusera på hamnens roll för att möjliggöra elektrifiering av farkoster, fordon och arbetsmaskiner vid hamnområdet samt förtydliga roll- och ansvarsfördelning
- inom elflygsområdet fokusera på att utveckla statens strategiska arbete samt tydliggöra ansvarsfördelningen.

Elektrifieringskommissionen har tillsammans med bl.a. regioner, länsstyrelser och näringsliv tagit fram 17 regionala och ett nationellt elektrifieringslöfte med konkreta åtaganden från över 260 aktörer som ska påskynda elektrifieringen av regionala godstransporter i Sverige. I juni 2022 arrangerade Elektrifieringskommissionen en konferens för att uppmärksamma arbetet med regionala elektrifieringslöften.

Elektrifieringsrådet

I juni 2022 beslutade den dåvarande regeringen att tillsätta ett elektrifieringsråd, bl.a. för att säkerställa ett helhetsperspektiv och ett effektivt genomförande av den ovan nämnda elektrifieringsstrategin. Rådet ska vara rådgivande till regeringen och stödja genomförandet av elektrifieringsstrategin. Elektrifieringsrådets uppdrag gäller för perioden juni 2022–december 2024. Elektrifieringsrådet ska inom ramen för sitt uppdrag

- bidra till ökad samsyn och förankring av den övergripande inriktningen för elsystemets utveckling
- utgöra en plattform för bred samverkan vid genomförandet av vissa åtgärder i elektrifieringsstrategin
- stödja regeringens arbete med att utvärdera förutsättningarna för elsystemet att utvecklas i takt med behoven samt tydliggöra behov och insatser som görs eller planeras i olika delar av samhället som kan bidra till en gynnsam utveckling.

Särskilt om laddinfrastruktur

Stöd för utbyggnad av laddinfrastrukturen

I den klimatpolitiska handlingsplanen (prop. 2019/20:65) bedömde den dåvarande regeringen att marknaden inte på egen hand eller med de då tillgängliga investeringsstöden i tillräckligt god tid skulle täcka de vita fläckar i landet där tillgången till snabbladdning saknas för att klimatmålen ska kunna nås. I handlingsplanen aviserades att ett nytt stöd för laddinfrastruktur längs större vägar borde införas. I juni 2020 beslutade den dåvarande regeringen om förordningen (2020:577) om statligt stöd för utbyggnad av publika laddstationer för snabbladdning av elfordon. Den reglerar att Trafikverket får i uppdrag att besluta om utbetalning av det statliga stödet. Syftet är att säkerställa en grundläggande tillgång till laddinfrastruktur för snabbladdning av elfordon i hela landet. Stödet uppgår till 50 miljoner kronor per år. Stödet kan finansiera hela investeringskostnaden för snabbladdaren. Utgångspunkten för valet av platser är det funktionellt prioriterade vägnät för långväga personresor som Trafikverket definierar. Stödet gäller vissa platser i anslutning till större vägar som saknar snabbladdare och där sådan infrastruktur annars inte byggs ut. Som en följd av att EU:s gruppundantagsförordning ändrades under 2021 behövde förordningen korrigeras. I juni 2022 beslutade den dåvarande regeringen om en förordningsändring som gör att stödet för att täcka de vita fläckarna på publika snabbladdare kan

fortsätta. I och med korrigeringen kunde resterande medel för 2022 lysas ut. Förordningsändringen gör det också möjligt för eventuella framtida stödsatsningar på laddinfrastruktur.

Trafikverket genomförde en ny utlysning i oktober 2022. Den handlade om 28 platser längs större vägar där snabbaddstationer saknas, och i utlysningen ingick Dalarnas, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län. De stationer som ges stöd ska vara färdigställda och i drift senast den 31 oktober 2023. Det innebär att såväl tillståndsansökningar som bygge av snabbaddstationerna behöver hanteras av de sökande under en kort tidsperiod. För att en vägsträcka ska vara vit ska den sakna likströmsladdning på 150 kilowatt eller mer, och det ska vara mer än tio mil mellan befintliga snabbaddstationer. Trafikverket konstaterar att antalet vita vägsträckor överstiger tillgängliga medel. Se vidare under rubriken Budgetpropositionen för 2023 nedan.

Naturvårdsverket erbjuder liknande stöd för publika laddstationer via Klimatklivet och icke-publika laddstationer via Ladda bilen.

Elektrifiering av tunga transporter

I februari 2021 redovisade Trafikverket ett uppdrag om bl.a. infrastruktur för snabbaddning av tunga fordon (2021:012). Resultaten från regeringsuppdraget visar att bristen på laddinfrastruktur för stationär laddning utgör ett hinder för elektrifiering av tunga lastbilar. Laddinfrastruktur för stationär laddning avsedd för tunga fordon behöver enligt Trafikverket byggas ut i närtid för att motverka detta hinder. Trafikverket betonar vikten av att helheten fungerar för elektrifieringen av tunga lastbilar. Det krävs en laddinfrastruktur för stationär laddning som möter fordonsägarens hela logistikbehov. Denna struktur behöver bestå av laddning med lägre effekt vid depåer eller andra platser där fordonen står stilla över längre perioder eller vid destinationer där lastbilarna ändå stannar under ett arbetspass såsom logistikcentraler samt publik snabbaddning med högre effekter längs större vägar och vid andra strategiskt utvalda punkter.

Som framgår ovan presenterade Elektrifieringskommissionen 2021 elektrifieringslöften som innebär att sammantaget fler än 260 aktörer har gjort åtaganden för att bidra till att de regionala godstransporterna med lastbil ska elektrifieras under de kommande åren.

Den tidigare regeringen har beslutat om förordningen (2022:107) om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter. Regionala elektrifieringspiloter är projekt där aktörer såsom logistikfirmor, laddoperatörer, fordonstillverkare och offentliga aktörer går samman för att bygga infrastruktur med bl.a. strategiskt placerade laddstationer. Tanken är att möjliggöra tunga elektrifierade lastbilstransporter och optimerade logistikflöden inom ett område med omfattande behov av godstransporter. Syftet med stödet är att skynda på omställningen till elektrifierade tunga transporter och att ge utvecklingen av eldrivna tunga transporter mer kraft framåt genom att påbörja en snabb och smart utbyggnad av laddstationer. Eldrivna transporter

ska möjliggöras i hela landet genom en snabb, samordnad och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av ändamålsenlig laddinfrastruktur och tankstationer för vätgas. Eftersom en stor del av landets godstransporter sker inom samma region bedöms elektrifiering av relativt korta regionala vägtransporter ha en stor potential att bidra till att uppnå miljö- och klimatmålen. Stödet täcker hela investeringskostnaden och riktar sig till aktörer som vill bygga upp elektrifierade regionala distributionskedjor av laddstationer. Energimyndigheten hanterar ansökningar om och utbetalningar av stödet och ska vidare bl.a. främja samverkan, lärande och informations-spridning mellan de regionala elektrifieringspiloterna som sökt och beviljats stöd i syfte att öka kunskapsspridningen om elektrifieringen av tunga transporter. Energimyndigheten ska senast den 1 mars 2024 lämna en slutredovisning till Regeringskansliet av hur uppdraget har genomförts.

Vidare har Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) fått i uppdrag att understödja det pågående arbetet och de initiativ som hör till elektrifieringen av regionala godstransporter genom att ta fram och förmedla forskningsbaserad kunskap som kan bidra till att öka förutsättningarna för en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering av de regionala godstransporterna (I2021/02212).

I april 2022 presenterade Elektrifieringskommissionen sin kartläggning av laddinfrastruktur och nätkapacitet. Kartläggningen handlar om tunga lastbilers behov av publika snabbladdpunkter och hur elnäten möter behoven. Bland annat ingår en kartläggning av platser där det finns behov av att etablera laddinfrastruktur för tunga fordon och förutsättningarna för anslutning av laddpunkter till elnätet vid dessa platser på kort och lång sikt. För att möta behovet av laddinfrastruktur behöver elnätet förstärkas på vissa platser. Kartläggningen är ett steg i Elektrifieringskommissionens handlingsplan för att möjliggöra eldrivna transporter på större vägar. Den har tagits fram av en arbetsgrupp med deltagare från Eon Energidistribution, Vattenfall Eldistribution, Power Circle, Scania och Volvo.

Se vidare under rubriken Budgetpropositionen för 2023 nedan.

Tillgång till laddinfrastruktur för olika boendeformer

I den klimatpolitiska handlingsplanen (prop. 2019/20:65) uppmärksammades att åtgärder bör vidtas för att skapa tillgång till laddinfrastruktur för olika boendeformer. I handlingsplanen bedömdes att byggreglerna borde kompletteras med nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon som ett led i genomförandet av direktivet om byggnaders energiprestanda.

Direktiv 2010/31/EU av den 19 maj 2010 om byggnaders energiprestanda har reviderats och innehåller nu nya bestämmelser om elektromobilitet. I direktivet ställs långtgående krav på installation av ledningsinfrastruktur vid nybyggnad och större renoveringar. Det ställs också krav, men mer återhållsamma sådana, på installationer av laddpunkter. Från och med den 1 januari 2025 ställs också retroaktiva krav på laddpunkter för befintliga byggnader som

inte är avsedda för bostäder. Medlemsländerna får själva bestämma kravets omfattning i fråga om lägsta antal laddpunkter.

Boverket har haft i uppdrag att lämna förslag om hur svenska byggregler bör kompletteras med krav på laddinfrastruktur för elfordon. Boverket genomförde uppdraget i samarbete med Energimyndigheten och Energi-marknadsinspektionen (2019:15). Bland annat föreslog Boverket att alla uppvärmda bostadshus och byggnader som inte är avsedda för bostäder ska omfattas av kraven på laddinfrastruktur och att Sverige inte genomför de undantag som energiprestandadirektivet medger i svensk lagstiftning. Boverket föreslog vidare bl.a. att kraven på laddinfrastruktur ska gälla dels för bilparkeringar i byggnaden, dels för bilparkeringar som befinner sig utanför byggnaden på byggnadens tomt.

I maj 2020 fick Boverket i uppdrag att utreda konsekvenserna av höjda kravnivåer på laddinfrastruktur vid ny- och ombyggnad. I uppdraget ingick bl.a. att utreda hur regeringen kan gå vidare för att ytterligare höja kraven på laddinfrastruktur vid ny- och ombyggnad, utöver de miniminivåer som slås fast i EU-direktivet. Uppdraget rapporterades i september 2020 (2020:18). Boverket bedömde att ökade kravnivåer i fråga om laddinfrastruktur kan leda till en minskning av utsläpp av växthusgaser, men minskningen bedömdes vara mycket liten i förhållande till de totala utsläppen i transportsektorn. Bedömningen var att de ökade kostnaderna troligtvis inte vägs upp av klimatvinsten. Boverket bedömde vidare att kostnaderna riskerar att bli orimligt höga för enskilda fastighetsägare, och detta gäller även om de undantag som direktivet medger skulle tillämpas.

Den dåvarande regeringen har konstaterat att förutsättningarna för hemmaladdning skiljer sig åt mellan olika boendeformer. För boende i flerbostadshus, för boende med parkering i en samfällighet och för dem som parkerar på gatan är det i dag ofta svårare att få tillgång till laddinfrastruktur än för boende i villa med egen parkering. I januari 2021 fick Energimyndigheten i uppdrag att redovisa vilka hinder som finns för att ladda bilen för boende i flerbostadshus och boende i övrigt som har bilparkering ordnad gemensamt med andra i exempelvis samfälligheter. I november 2021 redovisades uppdraget i rapporten Analys och förslag för bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemmaladdning oavsett boendeform (2021:24). När det gäller samfälligheter gör man i rapporten bedömningen att det går att komma till rätta med de problem som förknippas med lagstiftningen, handläggningstiden och förrättningskostnaden utan några ändringar i relevanta regelverk. Dock föreslås att man ska undersöka om förrättningskostnader ska ingå som stödgrundande kostnad i de olika stöd som finns för att ytterligare minska kostnaderna och förenkla för samfällighetsföreningar som vill etablera laddinfrastruktur. Vidare tas kommunernas roll upp, och förutsättningarna för laddinfrastruktur på allmän platsmark och kvartersmark belyses samtidigt som tidigare oklarheter om t.ex. möjligheten för kommunen att ta betalt för el behandlas. Rapporten visar att det finns förutsättningar att ta betalt men att det ser olika ut för kommunen som förvaltning och dess olika bolag. Inom området

allmän platsmark lämnar Energimyndigheten förslag till förbättringar och förtydliganden i regelverken. Vidare behandlas möjligheten att minska risken för den som inte har egen rådighet att bli nekad tillgång till laddning. En genomgång av andra länders lagstiftning på området redovisas, vilken föreslås ligga till grund för fortsatt arbete. I rapporten analyseras mer övergripande vilka hinder för laddning som finns i olika boendeformer samt även till viss del när det gäller arbetsplatsladdning. Vidare föreslår Energimyndigheten ett antal ytterligare åtgärder för att förbättra den nuvarande situationen.

För att fler hyresgäster ska få tillgång till hemmaladdning tog Elektrifieringskommissionen och sex bostadsbolag under våren 2022 initiativ till Klart för laddplats. Ytterligare sju bostadsbolag har därefter anslutit sig till initiativet. Initiativet lyfter bostadsbolagens roll för att påskynda elektrifieringen av transportsektorn. En förutsättning för att skaffa elbil kan för många vara att bilen kan laddas nära hemmet. Kommissionen konstaterade i september 2022 att antalet elbilar ökar, men att takten i omställningen behöver gå snabbare för att nå klimatmålen. Inom ramen för Klart för laddplats har bostadsbolagen manifesterat sina ambitioner att ge sina hyresgäster möjlighet att gå före i omställningen till ett fossilfritt samhälle och åtagit sig att bl.a. alltid undersöka möjligheten att tillmötesgå hyresgästens önskemål om tillgång till laddningsmöjlighet av elbil och att erbjuda en laddplats. Under våren 2022 anordnade Elektrifieringskommissionen en seminarierie för att utbyta erfarenheter och sprida kunskap om utbyggnaden av laddinfrastrukturen bostadsbolag emellan.

I Klimaträttsutredningen (SOU 2022:21) uppmärksammas att farhågor har framkommit om att den förväntade utbyggnaden av laddinfrastruktur för personbilar kan försväras i samfälligheter på grund av att lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter är otydlig och att denna otydlighet kan hindra den förväntade utbyggnaden av infrastruktur för laddning av elfordon inom befintliga parkeringsplatser som är samfälliga för de fastigheter som deltar i en gemensamhetsanläggning och som förvaltas av en samfällighetsförening, och detta har även uppmärksamats av Utfasningsutredningen (SOU 2021:48). Klimaträttsutredningen konstaterar att en ändring av regelverket som rör samfällighetsföreningar och anläggningsbeslut skulle innebära omfattande och komplexa analyser av fastighetsrättslig karaktär. Det är utredningens uppfattning att sådana analyser bör utredas av relevant kompetens. Utredningen lämnar därför inte något förslag hur man kan underlätta utbyggnaden av laddinfrastruktur i samfälligheter.

Myndigheters övriga arbete med laddinfrastrukturen

Energimyndigheten har i uppdrag att vara nationell samordnare för laddinfrastruktur. Uppdraget innebär att Energimyndigheten ska samordna stöd till laddinfrastruktur och informera om laddstationers placering.

Energimyndigheten och Trafikverket har fått i uppdrag att ta fram ett nationellt handlingsprogram för en snabb, samordnad och samhälls-ekonomiskt effektiv utbyggnad av ändamålsenlig publik och icke-publik

laddinfrastruktur samt tankinfrastruktur för vätgas för lätta och tunga fordon (I2022/01562). Inom ramen för uppdraget ska myndigheterna även genomföra en översyn av befintliga uppdrag, regelverk, statliga stöd, avdrag och krav i fråga om laddinfrastruktur. Uppdraget ska slutredovisas den 1 november 2023.

Energimyndigheten har vidare haft i uppdrag att redovisa vilka hinder som finns för att ladda bilen för boende i flerbostadshus och boende i övrigt som har bilparkering ordnad gemensamt med andra i exempelvis samfälligheter (I2021/00109). Uppdraget redovisades den 30 augusti 2021.

Vidare ska Boverket redovisa sin bedömning av hur utbyggnaden av laddinfrastruktur för väg- och sjötransporter kan komma att påverka myndighetens verksamhetsområde, t.ex. behovet av regeländringar och förändrad vägledning som rör fysisk planering och byggnader (Fi2021/03809).

Trafikverket har fått i uppdrag att tillsammans med andra parter genomföra insatser för att öka kunskapen om att äga och köra eldrivna fordon. Särskilda insatser ska göras mot bilhandlare och aktörer med verksamhet som riktar sig till trafikanter längs större vägar. I uppdraget ingår att tillhandahålla information om att äga och köra eldrivna fordon. På sin webbplats har Trafikverket samlat tips, vanliga frågor och länkar för mer information.

Vidare kan nämnas att den dåvarande regeringen i uppdraget till Trafikverket i juni 2020 om att ta fram ett inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för en ny planperiod framhöll att förutsättningar måste skapas för en snabb elektrifiering av transporter.

Energimyndigheten och Trafikverket har haft ett uppdrag om hållbara nordiska städer med fokus på klimatsmart mobilitet. Inom ramen för uppdraget skulle myndigheterna bl.a. hitta lösningar för laddning av elfordon i städer. I slutrapporten från mars 2021 konstateras bl.a. att byggandet av laddinfrastruktur är ett exempel på sätt för nordiska städer att påskynda omställningen till klimatsmart mobilitet.

Dessutom har Energimarknadsinspektionen fått i uppdrag att analysera och sammanställa ledtider och kostnader för anslutningar av laddpunkter till elnätet utifrån erfarenheter från olika delar av landet. I uppdraget ingick att analysera hur ledtiderna kan förkortas. I december 2022 redovisade inspektionen rapporten Kortare ledtider för anslutning av nya laddpunkter till elnätet (Ei R2022:08). Enligt Energimarknadsinspektionen är arbetet med att förstärka nätet och handläggningstiden hos elnätsföretagen de viktigaste orsakerna till långa ledtider för anslutning av laddpunkter. Ledtiderna varierar mellan 4 och 36 månader, och en stor del av variationen beror på hur stor effekt anläggningen ska anslutas på. På grund av ett högt ansökningstryck för anslutning av laddpunkt uppstår en lång handläggningstid. Det drabbar både laddoperatörer, andra elektrifieringsprojekt och nya anläggningar för elproduktion. I de fall där nätet behöver förstärkas blir anslutningstiden fördröjd på grund av både arbetet som ska utföras, resursbrist och långa leveranstider av komponenter. I rapporten identifieras ett antal åtgärder som kan bidra till att förkorta ledtiderna för anslutning av laddpunkter:

- Elnätsföretag kan ta ut en avgift för ansökningar eller utredningar om elnätsanslutning i syfte att minska andelen ansökningar som riskerar att inte genomföras.
- För att öka takten i utbyggnaden av laddinfrastruktur kan en digital och publik kapacitetskarta fungera som verktyg. För att utreda hur kapacitetskartor kan utformas föreslås att regeringen ska överväga att tilldela ett regeringsuppdrag till lämplig myndighet.
- Elmarknadsinspektionens pågående arbete med utformning av föreskrifter när det gäller nätutvecklingsplaner kommer att underlätta dels nät-företagens möjlighet att motivera en mer proaktiv nätutbyggnad, dels samordning och effektivisering av nätutbyggnaden.
- Elmarknadsinspektionen utreder vilken roll villkorade avtal kan ha i energiomställningen för att använda elnätet mer flexibelt. Ett villkorat avtal mellan kund och elnätsföretag kan exempelvis innebära att kunden accepterar att ha en begränsad effekt i sin anläggning under vissa perioder när nätet är särskilt hårt belastat, men får i stället snabbare tillträde till elnätet. Resultatet av arbetet kommer att presenteras första halvan av 2023.

Vidare har Energimyndigheten, Energimarknadsinspektionen, Affärsverket svenska kraftnät och Trafikverket haft i uppdrag att göra en myndighetsgemensam uppföljning av samhällets elektrifiering under 2022–2024 (I2022/01060). I uppdraget ingår bl.a. att följa upp utbyggnaden av laddinfrastruktur i hela landet och bedöma om det finns brister i utbyggnaden som utgör hinder för transportsektorns elektrifiering. I uppdraget ingår också att ta fram statistik när det gäller laddinfrastruktur för vägtransporter inklusive metodutveckling för att kunna kvantifiera antalet icke-publika laddpunkter i Sverige. Även en uppföljning av hur arbetet går med att halvera ledtider för nya elnät senast 2025 ska redovisas. I denna ska ledtiderna för regionnät respektive lokalnät för laddinfrastruktur redovisas separat. Uppföljningen kan inkludera förslag till ytterligare åtgärder. Uppdraget ska redovisas i rapporter i december 2022, 2023 och 2024. I rapporten från december 2022 bedömer man bl.a. att det finns stora utmaningar som behöver hanteras för att säkerställa den storskaliga elektrifieringen av flera olika sektorer i samhället. Det handlar dels om tillräcklighet i produktionskapacitet och förutsättningarna för att snabbt öka kapaciteten i tillräcklig omfattning, dels om möjligheten att bygga effektiva elnät i tillräckligt snabb takt. Elmarknaden behöver därtill utvecklas för att säkerställa en välfungerande marknad, som ger rätt signaler till marknadens aktörer och som bidrar till ett effektivt system för att kunna möta samhällets behov på kort och lång sikt. Det framförs bl.a. att långa ledtider är en utmaning för utbyggnaden av laddinfrastruktur, där ledtider för tillgång till elnätet är ett problem. I tidsspannet fram till 2030 är utbyggnaden av laddinfrastruktur, i tillräcklig omfattning och takt, avgörande för transport-systemets elektrifiering. De fyra myndigheterna konstaterar att det finns flera stöd och avdrag som främjar utbyggnaden av laddinfrastruktur. För närvarande pågår en översyn av dessa stöd i syfte att bättre stödja en samhällsekonomiskt

effektiv och ändamålsenlig utbyggnad av laddinfrastrukturen i hela landet. Vidare konstateras att officiell statistik för laddinfrastruktur saknas, vilket försvårar uppföljning av utvecklingen. Energimyndigheten har tagit fram en plan som beskriver tillvägagångssätt för att producera ny statistik. För att följa upp och bedöma brister i utbyggnaden av laddinfrastruktur krävs enligt rapporten nya indikatorer. Under arbetets gång kommer en avvägning att göras mellan behov och vilken statistik som kan tas fram på ett resursmässigt rimligt sätt med tillräcklig god kvalitet.

Dessutom kan nämnas att Energimyndigheten, Naturvårdsverket och Statens geologiska undersökning (SGU) har haft i uppdrag att utveckla samverkan för Sveriges delar av en hållbar batterivärdekedja i EU (I2020/02025/E). Myndigheterna ska utveckla myndighetssamverkan för att stödja utvecklingen av verksamheter i Sverige som kan utgöra delar av en hållbar och konkurrenskraftig värdekedja. Samverkan ska utgå från behov av ökad batterianvändning och energilager som en del av samhällets elektrifiering genom exempelvis elektrifiering av transportsektorn. I rapporten Utveckla myndighetssamverkan för Sveriges delar av en hållbar europeisk värdekedja för batterier från oktober 2022 konstaterar de tre myndigheterna att Sverige behöver accelerera omställningen för att nå klimatmålen, dvs. nettonoll senast 2045. Batterier är en nyckelteknik för elektrifiering och behövs för att fasa ut fossila drivmedel, möjliggöra mer intermittent elproduktion och öka elnätets flexibilitet. Myndigheterna konstaterar att utvecklingen går mycket snabbt och för att främja utvecklingen på batteriområdet krävs koordinerade och långsiktiga satsningar i närtid som bygger på de styrkor som Sverige har.

Branschöverenskommelse om enklare elbilsladdning

En branschöverenskommelse mellan Drivkraft Sverige, Energiföretagen Sverige och Mobility Sweden syftar till att det ska bli enklare att ladda på publika snabbaddstationer. Överenskommelsen presenterades i början av maj 2022 och innebär att kunder ska kunna snabbadda på ett enkelt sätt, och betala med kort, utan att vara avtalskund. Enligt Mobility Sweden har flera laddoperatörer ställt sig bakom dessa åtaganden som nu uppges gälla för närmare 90 procent av Sveriges publika snabbaddstationer.

Ägande av laddpunkter

I januari 2021 framförde dåvarande statsrådet Anders Ygeman i sitt svar på fråga 2020/21:1178 att det nya elmarknadsdirektivet ger viss möjlighet till undantag från huvudregeln att nätföretag inte ska äga, utveckla, förvalta eller driva laddpunkter för elfordon. Statsrådet hänvisade till att Energimarknadsinspektionen hade lämnat förslag för genomförande av elmarknadsdirektivet. I propositionen Genomförande av elmarknadsdirektivet när det gäller nätverksamhet (prop. 2021/22:153) behandlas bl.a. förslag till ändringar i ellagen (1997:857) när det gäller elnätsverksamhet, som bl.a. innebär att distributionsnätsföretag ska ta fram en plan för hur nätverksamheten ska utvecklas (nätutvecklingsplan) där även transportsektorns behov ingår.

Propositionen innebar också att regeringen ska få meddela föreskrifter om att nätmyndigheten får bevilja dispens i enskilda fall från förbudet mot att distributionsnätsföretag äger, utvecklar, förvaltar eller driver ett gränssnitt där el kan överföras till ett elfordon i taget eller batteriet på ett elfordon i taget kan bytas ut (laddpunkt). Detta kan ha betydelse för elnätsbolagens möjligheter att bidra till en snabb utbyggnad av laddinfrastruktur. Riksdagen sa ja till förslaget (bet. 2021/22:NU21).

Laddning vid belysningsnätet

För att tillgängliggöra belysningsnätet för elbilsladdning beslutade den dåvarande regeringen i oktober 2021 om ändringar i 22 b § 1 förordningen (2007:215) om undantag från kravet på nätkoncession enligt ellagen (1997:857) som möjliggör detta. Den nya bestämmelsen trädde i kraft den 1 januari 2022.

Arbetet inom EU och internationellt

I april 2021 publicerade Europeiska revisionsrätten en särskild rapport (05/2021) om infrastrukturen för laddning av elfordon. Där konstateras att EU fortfarande är långt ifrån att nå sitt mål om 1 miljon laddstationer fram till 2025. Revisionsrätten framhåller att trots framgångar med att t.ex. främja en gemensam EU-standard för kontakter för laddning av elfordon och förbättrad tillgång till olika laddnät finns det fortfarande hinder för resor med elfordon inom EU. Revisorerna konstaterar att tillgången på offentliga laddstationer varierar kraftigt mellan länderna, att betalsystemen inte är harmoniserade och att användarna inte får tillräckligt med realtidsinformation.

I juli 2021 presenterade EU-kommissionen ett förslag till förordning om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel (AFIR-förordningen) som ska ersätta AFID-direktivet (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. Förslaget är en del av lagstiftningspaketet för att nå EU:s skärpta klimatmål till 2030, det s.k. Fit for 55-paketet. Det nuvarande AFID-direktivet ställer krav på att medlemsstaterna ska ta fram handlingsprogram för utbyggnaden av infrastruktur för alternativa drivmedel. Handlingsprogrammet ska innehålla nationella syften och mål för utbyggnaden av ladd- och tankstationer för olika typer av alternativa drivmedel, såsom elektricitet, vätgas och naturgas samt åtgärder för att nå målen. Utöver krav på att ta fram en handlingsplan anges i direktivet att medlemsstaterna ska säkerställa att gemensamma tekniska standarder uppfylls för laddstationer för fordon, tankstationer och landströmsanläggningar. AFID-direktivet har genomförts genom lagen (2016:915) om krav på installationer för alternativa drivmedel och förordningen (2016:917) om krav på installationer för alternativa drivmedel.

I EU-kommissionens förslag görs bedömningen att det behövs en ambitionshöjning för att nå unionens klimatmål för 2030. Det övergripande syftet med förslaget till EU-förordning är att det ska finnas en tillgänglig och användbar infrastruktur för alternativa drivmedel i hela EU. Kommissionens

förslag till förordning om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (AFIR), COM(2021) 559, syftar till att säkerställa: (a) en minimiinfrastruktur för att stödja spridningen av fordon som drivs med alternativa bränslen, (b) att infrastrukturen är helt driftskompatibel och (c) att fullständig användarinformation om lämpliga betalningsalternativ gäller inom EU. Förslaget innehåller bl.a. bindande mål för medlemsstaterna när det gäller utbyggnad av publik laddinfrastruktur längs vägnätet. AFIR-förordningen innehåller en del specifika bestämmelser för den tunga trafiken. Senast 2030 ska det finnas minst en laddpunkt på områden för säker och skyddad parkering som är avsedd för tunga fordon. Senast 2025 ska det i varje urban knutpunkt finnas laddpunkter som är tillgängliga för allmänheten, som är avsedda för tunga fordon och som tillhandahåller en effekt på minst 600 kilowatt, och senast 2030 ska det finnas laddpunkter som tillhandahåller en sammanlagd effekt på minst 1 200 kilowatt.

Den dåvarande regeringen framförde i faktapromemoria 2020/21:FPM141 att den ansåg att utbyggnaden av laddinfrastruktur bör ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. En väl fungerande publik laddinfrastruktur med god geografisk täckning i hela EU är en viktig förutsättning för att säkerställa omställningen till elektrifiering. Den dåvarande regeringen var därför positiv till EU-gemensamma mål för medlemsstaterna när det gäller att åstadkomma en sammanhängande publik laddinfrastruktur i hela EU. Den menade dock att det behövs fortsatta analyser för att ta ställning till de detaljerade förslagen om exempelvis bindande mål för avstånd och kapacitet hos laddinfrastruktur och tankinfrastruktur samt hur rättsakten på ett kostnadseffektivt sätt kan bidra till omställningen till ett fossilfritt transportsystem i EU.

Trafikutskottet överlade med den dåvarande regeringen tre gånger om förslaget, nämligen i september och december 2021 samt i maj 2022. Förhandlingar pågår för närvarande mellan ministerrådet och Europaparlamentet. Efter behandling i Europaparlamentets transport- och turismutskott (TRAN) antogs parlamentets förhandlingsmandat i oktober 2022, och detta bedöms genom olika tillägg vara mer ambitiöst än rådets. Enligt parlamentet bör det 2026 finnas minst en laddpunkt för bilar var sjätte mil längs TEN-T-vägar.

Vidare kan nämnas att EU-kommissionen har utlyst en möjlighet att ansöka om medel för infrastrukturprojekt som bidrar till utbyggnaden av infrastruktur för alternativa bränslen och till utfasningen av fossila bränslen i transportsektorn längs det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Trafikverket har samordnat ansökningsprocessen i Sverige och regeringen tar slutgiltig ställning till projekten innan ansökningarna lämnas in till EU:s fond för ett sammanlänkat Europa. Kostnaden för projekten är minst 36 miljoner euro, varav 12,4 miljoner euro söks i bidrag. I början av november 2022 beslutade den dåvarande regeringen att tillstyrka två ansökningar om medel ur EU:s fond för ett sammanlänkat Europa. Båda projekten rör investeringar i alternativa bränslen. Ett av dessa projekt, Electrifying transport: expanding the Nordic

charging network, omfattar inrättandet av 342 laddstationer i Sverige och Finland, varav 156 i Sverige.

I november 2022 antog Sverige ett antal internationella deklARATIONER om elektrifiering av transporter på klimatmötet COP 27 i Sharm el-Sheikh, Egypten. Deklarationerna ska påskynda den globala elektrifieringen av transporter. En av deklARATIONERNA innebär att Sverige kommer att ingå i och stötta Accelerating to Zero Coalition (A2Z coalition) som har en ambition om 100 procents försäljning av elbilar 2035 på ledande marknader och 2040 globalt. Sverige har också valts ut till att ingå i ZEV Government Leaders, som samlar fem föregångsländer på elektrifieringsområdet. Sverige deltar också i Zero Emission Vehicle Transition Council (ZEVTC) som under COP 27 presenterade sin handlingsplan för 2023. Handlingsplanen innehåller prioriterade områden för att gemensamt påskynda omställningen till elektrifierade fordon. Bland annat kommer förutsättningarna för att elektrifiera fordonsflottor att analyseras. Sverige har också ställt sig bakom de prioriteringar som har tagits fram inom Glasgow Breakthroughs på vägtransportområdet som syftar till att elbilar ska utgöra det nya normala och finnas tillgängliga, hållbara och till ett överkomligt pris i alla regioner 2030. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson har i en kommentar framfört att elektrifiering av transporter är centralt för klimatomställningen, både i Sverige och globalt.

Särskilt om elvägar

Elvägar

Elvägar innebär att elfordon kan ta emot el för framdrivning av fordonet och för laddning av batterier under körning. Elvägar är ett komplement till stationär laddning och kan bidra till transporteffektivitet och minskat behov av stora batterier i fordonen. Sverige är ett av de ledande länderna i världen när det gäller utveckling av elvägar. Trafikverket har sedan 2016 arbetat med fyra demonstrationsanläggningar på allmänna vägar och planerar att den första permanenta elvägen ska stå färdig mellan Örebro och Hallsberg i slutet av 2025 (se närmare nedan).

Elvägsutredningen

I oktober 2020 tillkallades en särskild utredare med uppdrag att analysera och föreslå hur en reglering av elvägar kan utformas och hur drift och underhåll av dem kan finansieras. Elvägsutredningens betänkande Regler för statliga elvägar (SOU 2021:73) lades fram i augusti 2021. Utredningen anför bl.a. att den snabba utbyggnaden av laddinfrastruktur som elektrifieringen av transportsektorn kräver innebär att elvägar kan bli ett viktigt komplement till stationär laddning för att förhindra flaskhalsar i transportsystemet och bidra till transporteffektivitet. Utredningen konstaterar att Sverige och Tyskland är ledande i utvecklingen av elvägar och har demonstrationsanläggningar av elvägar på allmänna vägar sedan några år tillbaka. Utredningen konstaterar att

inget land ännu har fattat beslut om att anlägga elvägar i större skala. Det finns heller inga regelverk som är särskilt utformade för anläggande och användande av elväg. Däremot har EU-kommissionen föreslagit en definition av elvägar inom ramen för den revidering som pågår av AFID-direktivet. Arbetet pågår också inom standardiseringsorganisationerna för att etablera standarder för olika elvägstekniker, både i Europa och på global nivå.

Utredningen föreslår ett regelverk för statliga elvägar men tar inte ställning till i vilken omfattning eller var elvägar ska byggas. Utredningen menar bl.a. att den existerande väglagen är tillämplig för byggande, drift och underhåll av elvägar men föreslår ett förtydligande om att elvägsanläggningen är en väganordning. När det gäller villkor för användande av elväg, vilket bl.a. inkluderar utformning av en brukaravgift för användare av statliga elvägar, föreslår utredningen bl.a. att en ny lag införs. I september 2021 skickades utredningsbetänkandet på remiss, och remisstiden gick ut den 22 december 2021. Betänkandet bereds i Regeringskansliet.

Elektrifieringskommissionens arbete med elvägar

Elektrifieringskommissionen ska bl.a. påskynda arbetet med elektrifieringen av de tunga vägtransporterna. I kommissionens uppdrag ingår bl.a. att särskilt belysa elvägars funktion och betydelse i omställningen till eldrivna transporter.

Trafikverkets arbete med elvägar

I oktober 2020 fick Trafikverket i uppdrag att inleda planeringen för en utbyggnad av elvägar längs det statliga vägnätet (I2020/02590). I nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 som beslutades i juni 2022 framgår att Trafikverket ska fortsätta den mer detaljerade planeringen av anläggandet av den första etappen av elväg utifrån den tidigare planeringen. Planeringen ska redovisas senast i december 2024.

I februari 2021 överlämnade Trafikverket två regeringsuppdrag: dels om att analysera förutsättningar och planera för utbyggnad av elvägar (2021:013), dels om att analysera behovet av laddinfrastruktur för snabbladning av tunga fordon längs större vägar (2021:012). I rapporterna framkommer bl.a. att utvecklingen av batterier och eldrivna lastbilar har gått mycket snabbt, vilket har förändrat förutsättningarna för Trafikverkets arbete med elvägar. Även bränsleceller är i dag ett mycket mer realistiskt alternativ än när Trafikverkets arbetsprogram Elvägar startade 2015. Som en konsekvens har programmet bytt namn till Elektrifiering av det statliga vägnätet för tunga transporter.

Trafikverket framhåller att de godstransporter på väg som bedöms ha störst nytta av ett elvägskoncept är den s.k. fjärrtrafiken som har stora energibehov i kombination med att man gärna vill slippa stanna för att ladda. Trafikverket framhåller att den snabba batteriutvecklingen har bidragit till att man bedömer att den fordonsflotta som antas nyttja en elväg är betydligt mindre än vad man bedömde för bara något år sedan. Bedömningen är att den andel av den tunga trafiken som förväntas använda elvägar har gått från 60–80 procent till knappt

25 procent 2040 vid ett utbyggt elvägssystem. Trafikverkets förslag till den fortsatta planeringen för en utbyggnad av elvägar innehåller bl.a. följande punkter:

- fortsatt arbete under de närmaste åren med att ta fram kunskapsunderlag för att klargöra osäkerheter om hur vägtransportsektorn kan elektrifieras så effektivt som möjligt
- en etappvis utbyggnad av elvägar där de mest trafikerade stråken, inklusive viktiga anslutningsvägar till hamnar och terminaler, prioriteras i ett första skede
- en storskalig utbyggnad av elvägar som synkroniseras med en anpassning av reduktionsplikten och eventuellt en översyn av olika styrmedel för att få en hög nyttjandegrad av anläggningen så att potentiella nyttor kan realiseras
- en samordnad planering och särskild tillämpning av planläggningsprocessen för att åtgärderna ska kunna genomföras på ett effektivt sätt.

Vidare lyfter Trafikverket fram att helheten behöver fungera för elektrifieringen av tunga lastbilar. Det krävs en laddinfrastruktur för stationär laddning som möter fordonsägarens hela logistikbehov. Med en hög reduktionsplikt och därmed snabbare ökande pris på drivmedel kan stationär laddning vara företagsekonomiskt lönsamt till 2035 utan ytterligare statligt stöd. Sådana statliga stöd fram till denna tidpunkt kan vara höjda drivmedelspriser, en miljölastbilspremie eller stöd för att bygga laddinfrastruktur för stationär laddning. Trafikverket framhåller även att tekniska system måste väljas harmoniserat och i samverkan med resten av EU eller en global marknad. För stationär laddning bedöms inte detta utgöra någon betydande risk eftersom stationärt laddade tunga fordon för framför allt lokal och regional distribution redan finns på marknaden i Sverige och i andra länder. Andra former av elektrifiering bedöms ha större risker i detta hänseende. Speciellt för elektrifiering av tunga fordon som används över större områden, som har längre körsträckor eller som har ett högre energibehov är teknikutvecklingen mer osäker.

Trafikverket fattade i juli 2021 beslut om att bygga Sveriges första permanenta elväg på E20 mellan Hallsberg och Örebro där en elvägpilot ska testas. Region Örebro län uppger att man arbetar aktivt för att elektrifiera tunga transporter och har i samarbete med Trafikverket, kommuner, näringsliv och Örebro universitet identifierat förutsättningar, byggt kunskap och delat information mellan parterna. Ytterligare upptrappning av arbetet kring elvägpiloten sker enligt uppgift i nära samarbete med Trafikverket från hösten 2021 och framåt. I beslutet om den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022–2033 (skr. 2021/22:261) slås det fast att planeringen för att bygga Sveriges första permanenta elväg på sträckan Hallsberg–Örebro fullföljs. Elvägen förväntas vara i drift kring årsskiftet 2025–2026. Beräknad totalkostnad för objektet är 500–600 miljoner kronor och slutkostnaden beror på bl.a. val av teknik. Trafikverket ges i planbeslutet i uppdrag att fortsätta

planeringen av elvägar och utifrån den tidigare utbyggnadsplanen identifiera lämpliga sträckor. En möjlig etapp ska redovisas senast december 2024.

Vidare kan Evolution Road i Skåne nämnas, där forskare, elvägsbolag, kommun, region, fordonstillverkare och energibolag på uppdrag av Trafikverket arbetar för att skapa kunskap om framtidens elvägar.

Transportstyrelsens arbete med elvägar

Transportstyrelsen har haft i uppdrag att föreslå avgiftssystem för statliga elvägar (I2022/00772). I uppdraget konstateras att Sverige ligger långt fram när det gäller utvecklingen av elvägar, och elektrifieringen av transportsektorn är viktig för att minska Sveriges beroende av fossila bränslen. I november 2022 redovisade Transportstyrelsen uppdraget i rapporten Förslag till ett avgiftssystem för statliga elvägar (dnr TSG 2022-3082). Förslaget innebär att fordonsägare kommer att kunna teckna avtal digitalt, alternativt ansöka om tillstånd, för att ladda fordon på elvägar. Transportstyrelsen föreslår inledningsvis ett förenklat avgiftssystem i samband med att den första statliga elvägen öppnas för trafik 2026. Innan ett fordon kan köra på elvägen måste det först kontrolleras att fordonet har behörighet för det. Förslaget innebär att Transportstyrelsen ansvarar för att meddela Trafikverket vilka fordon som är behöriga att ladda på elvägen och skickar ut avier för betalning på motsvarande sätt som gäller för trängselskatt och infrastrukturavgifter. Trafikverket föreslås få ansvar för att genomföra tillträdeskontroller vid vägen för att identifiera unika fordons-id:n. Kontrollen görs via utrustning som antingen kommer att finnas i fordonet eller i elvägsanläggningen. Information om vilket fordons-id som har anslutit till vilken anläggning, vid vilken tidpunkt och vilken mängd el som har tagits ut kommer att skickas till Transportstyrelsen, som via fordonets id identifierar fordonsägaren med hjälp av vägtrafikregistret. Tjänsten ska enligt förslaget vara utformad så att ägare både till svensk- och utlandsregistrerade fordon kan använda den. Bara fordon som inte har användnings- eller körförbud kan få tillstånd att ladda el från statliga elvägar. Vidare föreslår Transportstyrelsen att fordonsägare som sedan tidigare har skulder när det gäller brukaravgifter för elvägar inte ska få tillstånd att ladda sina fordon. Det förenklade avgiftssystemet som föreslås i samband med den första statliga elvägen 2026 baseras på en abonnemangslösning med en fast månadskostnad. Under en övergångsperiod, när antalet användare av elvägen är relativt begränsat, är bedömningen att ett sådant system är tillräckligt.

Samarbete om elvägar med andra länder

De senaste åren har intresset för elvägar ökat i flera länder. Det finns eller planeras teststräckor och demonstrationsanläggningar i en rad länder, bl.a. Italien, Storbritannien, USA och Indien. Tyskland och Sverige har redan demonstrationsanläggningar på allmänna vägar och Frankrike planerar att upphandla en pilotsträcka med elväg.

Sedan flera år pågår ett erfarenhetsutbyte mellan Sverige, Tyskland och Frankrike genom myndighets- och forskningssamarbeten om elvägar. Sverige

har sedan januari 2017 ett innovationspartnerskap med Tyskland, där elvägar utgör ett av sex samarbetsområden. Sverige har också ett innovationspartnerskap med Frankrike, som omfattar flera prioriterade områden, bl.a. gröna lösningar för transporter och smarta städer, där målet är att fokusera på att utveckla innovativa lösningar som städer och samhällen kan använda för att ta itu med nya miljöförhållanden. Det arbete som genomförs med elvägar inom ramen för det fransk-svenska innovationspartnerskapet samordnas med arbetet med elvägar inom ramen för det tysk-svenska innovationspartnerskapet som ett trepartssamarbete.

Både det tysk-svenska och det fransk-svenska partnerskapet samordnas av Trafikverket i de delar som avser elvägar. Trafikverket fick 2019 i uppdrag att ta fram en handlingsplan för de konkreta åtgärder som ska vidtas inom ramen för samarbetet under den kommande tvåårsperioden. I mars 2022 fick Trafikverket i uppdrag att fortsätta samordna Sveriges samarbete med Tyskland och Frankrike när det gäller elvägar. Trafikverket ska ta fram en handlingsplan för de konkreta åtgärder som ska genomföras inom ramen för samarbetet under de kommande tre åren. Trafikverket ska sedan årligen redovisa uppdraget från 2023 och slutredovisa det senast den 30 oktober 2025. I april 2022 träffades representanter från Frankrike, Tyskland och Sverige för ett möte om elvägar inom ramen för innovationspartnerskapen mellan länderna. Vid mötet i Stockholm låg fokus på erfarenhetsutbyte och det fortsatta samarbetet.

Andra insatser för elektrifiering

För att ytterligare påskynda elektrifieringen av transportsektorn fick Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i augusti 2021 i uppdrag att bidra till kunskapsuppbyggnaden kring en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering av transportsektorn (I2021/02212). Inom ramen för uppdraget ska VTI ta fram kunskapsunderlag inom följande fem områden: (i) digitalisering, (ii) samspel mellan energi- och transportsystemet, (iii) kostnader, samhällsekonomiska effekter, finansieringsfrågor och affärsmodeller, (iv) eventuella kunskapsunderskott samt (v) elektrifieringen av sjöfart. I regeringsuppdraget ingår även att genomföra pilotprojekt och ta fram modeller för hur elektrifieringen av transportsektorn kan utvecklas. Uppdraget innebär att VTI ska bidra till kunskapsuppbyggnaden kring en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering av transportsektorn. VTI ska även genomföra pilotprojekt och ta fram modeller för hur data i praktiken på bästa sätt kan tillgängliggöras, delas och nyttiggöras för att optimera planering, utveckling och drift av laddinfrastruktur. För att Elektrifieringskommissionens arbete ska ha goda förutsättningar att genomföras med utgångspunkt i aktuell forskning finns det enligt den dåvarande regeringen ett behov av att ta fram kunskapsunderlag om elektrifieringen på de områden där sådana i dag saknas. Under 2022 skulle VTI vid tre olika tillfällen redovisa sina resultat och under uppdragets gång löpande föra dialog med och hämta in synpunkter från flera

myndigheter, organisationer och näringslivsaktörer. Det sista deluppdraget redovisades till regeringen i januari 2023 (VTI rapport 1158). Studien avslutas med ett antal rekommendationer för att aktörer inom elektrifierade transporter effektivt ska kunna samverka digitalt kring laddinfrastruktur, allt från planering och utveckling till drift. Bland annat lämnas följande rekommendationer:

- Fordonen måste kunna identifiera sig automatiskt till laddsystemet för att hindra obehörig användning.
- Det behövs politiska beslut som ställer krav på att system och processer är digitaliserade, t.ex. digitaliserade elnät.
- Organisationer kommer att vilja ha kontroll över de data de delar, vilket innebär att de behöver kunna uppnå datasuveränitet.
- Det finns ett fortsatt behov av fler studier för att gå vidare med viktiga frågeställningar.

I februari 2022 inleddes arbetet med elektromobilitetslabbet Swedish Electric Transport Laboratory (Seel). Huvudinriktningen för Seels anläggning i Nykvarn ska vara forskning och provning inom batteriteknik samt dynamisk provning av komponenter för tyngre fordon och farkoster. Seel är en öppen testbädd för forskning och utveckling inom elektromobilitet som ägs gemensamt av det statliga forskningsinstitutet Research Institutes of Sweden (Rise) och Chalmers tekniska högskola. Seel ska bidra till akademisk forskning av hög kvalitet och påskynda utvecklingen av framtidens elektrifierade transportmedel, främst för fordon men även för elektrifierade fartyg, luftfartyg och arbetsmaskiner. Testbädden planeras vara i drift 2023. Anläggningen i Nykvarn är en av tre planerade Seel-anläggningar. Övriga etableringar sker i Borås där säkerhetstester ska vara i fokus och i Säve, Göteborg där huvudanläggningen ska ligga.

Vidare kan nämnas att Naturvårdsverket ska redovisa en analys av miljöeffekterna av elektrifieringen av transporter (M2021/01846). Uppdraget ska redovisas senast den 1 mars 2023.

Dessutom har Energimyndigheten fått i uppdrag att samordna en nationell kraftsamling kring kompetensförsörjning för elektrifieringen. Myndigheten ska i sitt arbete utgå från inriktningen för kompetensförsörjning i den nationella strategin för elektrifiering (I2022/00299) och främja närmare samverkan mellan näringslivet och den offentliga sektorn, inklusive utbildningsväsendet (I2022/01665). Uppdraget ska slutredovisas den 1 december 2024.

Vidare har Trafikanalys haft i uppdrag att redovisa en analys av den eldrivna fordonsflottan som innehåller en nulägesbeskrivning, inklusive analys av regional spridning, och en beskrivning av möjlig utveckling fram till 2030 med avseende på tekniska egenskaper (I2021/03292). Uppdraget redovisades den 17 maj 2022.

Budgetpropositionen för 2023

I budgetpropositionen för 2023 (prop. 2022/23:1) anför regeringen att transportsektorn ska ställas om, bl.a. genom ökad elektrifiering och att utbyggnaden av laddinfrastruktur ska påskyndas. En snabbare elektrifiering av transportsektorn är viktig för att Sverige ska nå etappmålet för transportsektorn till 2030 samt att utsläppen i sektorn ska kunna vara i princip noll senast 2045. Regeringen menar att laddinfrastrukturen för tunga transporter, för personbilstrafiken och på hamnar och kajer behöver byggas ut. Inom utgiftsområdena 21 Energi och 20 Allmän miljö och naturvård föreslår regeringen därför satsningar på förbättrad tillgänglighet till laddinfrastruktur och ökad laddkapacitet i hela landet. Regeringen utökar satsningen för stöd till publika laddstationer för lätta fordon, laddstationer för tunga fordon samt tankinfrastruktur för vätgas till tunga transporter. Satsningen ska bidra till att minska utsläppen från transportsektorn och nå klimatmålen genom att säkerställa en förbättrad tillgänglighet till laddinfrastruktur och ökad laddkapacitet i hela landet. Regeringen betonar att tillgången på laddstationer ska vara så god att elbilar är ett bra alternativ för alla invånare i allt från gles- och landsbygder till städer. För de tunga transporterna behöver laddinfrastrukturen byggas ut med början för de regionala godstransporterna för att successivt bilda sammanhängande stråk i hela landet. Regeringen anför vidare att hamnar har en viktig roll som nav för elektrifiering av flera trafikslag, och därför behöver även laddinfrastrukturen byggas ut i hamnar och på kajer. Regeringen anger vidare att planeringen av elvägar fortsätter utifrån den tidigare utbyggnadsplanen.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagens tillkännagivande 2021

Riksdagen gjorde i juni 2021 ett tillkännagivande till den dåvarande regeringen som innebär att den dels snarast bör återkomma till riksdagen med ett finansierat förslag till en satsning på elektrifiering av transportsektorn med en fungerande laddinfrastruktur i hela Sverige, dels bör sätta tydliga mål för 2030 för utbyggnaden av laddinfrastruktur i anslutning till vägar, rastplatser, tankställen, hamnar, företag och bostäder och dels bör arbeta aktivt inom ramen för EU för en harmonisering av elektrifiering av all infrastruktur (bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). Utskottet ansåg att elektrifieringen av transportsektorn är en viktig del av de åtgärder som behövs för att utsläppen från transporter ska minska i snabbare takt än hittills för att nå transportsektorns klimatmål till 2030 och det långsiktiga klimatmålet till 2045.

Den dåvarande regeringen hänvisade i skrivelse 2021/22:75 bl.a. till att den i budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1 utg.omr. 20) föreslog att det s.k. Klimatklivet för bl.a. stöd till laddinfrastruktur skulle förstärkas kraftigt. Den dåvarande regeringen föreslog vidare i propositionen att medel skulle tillföras för att genomföra en elektrifieringsstrategi, i vilken man tar ett

helhetsgrepp om förutsättningarna för att möjliggöra en omfattande elektrifiering (prop. 2021/22:1 utg.omr. 21). I propositionen föreslogs dessutom att tidigare aviserade stöd under 2022 skulle tillföras medel för att påskynda elektrifieringen av tunga vägtransporter inom de mest trafikerade områdena och dessutom medel för stöd till publika stationer för snabbbladdning av elfordon för tillgänglighet längs större vägar (prop. 2021/22:1 utg.omr. 21). Den dåvarande regeringen konstaterade att riksdagen emellertid fattade beslut om att bl.a. flytta anslaget för dessa satsningar till utgiftsområde 20 och inom det utgiftsområdet skapa ett nytt anslag benämnt Laddinfrastruktur (bet. 2021/22: MJU1, rskr. 2021/22:110). I november 2021 redovisade Trafikverket ett förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. I förslaget redogör Trafikverket för hur det fortsatta genomförandet av den plan för elektrifiering av delar av det statliga vägnätet som Trafikverket redovisade i februari 2021 bör ske. Den dåvarande regeringen hänvisade vidare till Elvägsutredningen som i september 2021 överlämnade betänkandet Regler för statliga elvägar (SOU 2021:73). Betänkandet har remitterats. Dessutom hänvisas till att EU-kommissionen i juli 2021 presenterade ett förslag till förordning om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel som ska ersätta Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. Den tidigare regeringen informerade om att förslaget behandlades i rådet under hösten 2021 och att det var en fortsatt behandling under våren 2022. Vidare informerades om att trepartsförhandlingar mellan rådet, Europaparlamentet och EU-kommissionen, s.k. triloger, förväntades inledas under hösten 2022. Punkten är inte slutbehandlad.

Tidigare riksdagsbehandling av motioner om infrastruktur för elfordon

Motionsyrkanden om en strategi för elektrifiering, laddinfrastruktur och elvägar behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU7 Väg- och fordonsfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Utskottet hänvisade bl.a. till redan pågående arbete med att ta fram en elektrifieringsstrategi och underströk att den ska bidra till att ge förutsättningar för en snabb och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering. Utskottet betonade att elektrifiering är en viktig åtgärd för transportsystemets omställning till fossilfrihet. Utskottet betonade vidare att möjligheten till laddning är viktig för att nå klimatmålen och hänvisade till att det pågår ett intensivt arbete med att elektrifiera transportsektorn. Utskottet underströk dessutom vikten av att utbyggnaden av laddinfrastrukturen bör ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. Utskottet hänvisade även till pågående arbete med elvägar och menade att elvägar kan bidra till att effektivisera godstransporterna och minska utsläppen av växthusgaser. Utskottet välkomnade de försöksverksamheter som bedrivs. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis slå fast att elektrifieringen av transporter är central för klimatomställningen. Utskottet välkomnar därför regeringens satsning på laddinfrastrukturen i budgetpropositionen för 2023. Utskottet delar regeringens bedömning att denna satsning kommer att bidra till minskade utsläpp från transportsektorn. Utskottet vill, i likhet med regeringen, framhålla vikten av ett väl fungerande och långsiktigt hållbart transportsystem som skapar tillgänglighet för människor i hela landet, bidrar till stärkt konkurrenskraft, ökat bostadsbyggande och har en avgörande roll för Sveriges klimatomställning. Utskottet vill i sammanhanget bl.a. betona vikten av att de åtgärder som vidtas ger klimateffekter. Utskottet delar regeringens syn att transportsektorn ska ställas om genom bl.a. ökad elektrifiering och att det är mycket viktigt att utbyggnaden av laddinfrastruktur påskyndas.

När det gäller motioner om stöd till utbyggnad och drift samt behovet av en nationell handlingsplan och mål för utbyggnaden av laddinfrastruktur vill utskottet först framhålla att inriktningen på regeringens insatser är att laddinfrastrukturen behöver byggas ut och att det är viktigt med tillgängligheten till laddinfrastruktur och ökad laddkapacitet i hela landet. Utskottet delar regeringens syn att tillgången på laddstationer ska vara så god att elbilar blir ett fullgott alternativ för alla invånare i Sverige – både i glesbygden, på landsbygden och i städerna. Utskottet vill vidare påminna om att regeringen enligt det klimatpolitiska ramverket ska lämna en klimatpolitisk handlingsplan året efter det att ordinarie val till riksdagen har hållits. Dessutom ska Energimyndigheten och Trafikverket ta fram ett nationellt handlingsprogram för en snabb, samordnad och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av ändamålsenlig publik och icke-publik laddinfrastruktur. Utskottet påminner även om att det finns ett stöd för utbyggnad av publika laddstationer för snabbaddning av elfordon, och efter regeringsbeslutet 2022 kan stödet för att täcka de vita fläckarna fortsätta.

När det gäller motionsförslagen om utbyggnad av laddinfrastrukturen för tunga fordon vill utskottet understryka att det delar regeringens syn att det är viktigt att bygga ut laddinfrastrukturen för de tunga transporterna för att successivt bilda sammanhängande stråk. Elektrifieringen är en mycket viktig del av att ställa om transportsektorn, och det är i sammanhanget viktigt att peka på behovet av att se till att det finns fossilfri el. Utskottet välkomnar dessutom att regeringen betonar hamnarnas viktiga roll som nav för elektrifieringen av flera trafikslag.

När det gäller frågan om att undanröja hinder för utbyggnaden av laddinfrastrukturen vill utskottet bl.a. peka på att Energimyndigheten och Trafikverket har i uppdrag att inom ramen för uppdraget om ett nationellt handlingsprogram bl.a. se över befintliga regelverk och krav i fråga om laddinfrastruktur. Även Boverket ska undersöka behovet av regeländringar, och Energimarknadsinspektionen har nyligen redovisat ett uppdrag om ledtider och kostnader för anslutning av nya laddpunkter till elnätet. Utskottet utgår med tillförsikt från att regeringen arbetar vidare med att underlätta

utbyggnaden av laddinfrastrukturen. När det gäller motionsförslaget om att underlätta laddning via befintlig infrastruktur såsom lyktstolpar vill utskottet påminna om att det numera finns undantag i regelverket för att tillgängliggöra belysningsnätet för elbilsaddning.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att det pågår ett aktivt arbete med att utveckla de olika delarna av infrastrukturen för elfordon. Utskottet välkomnar de initiativ som tas av regeringen och konstaterar att frågan om transportsektorns elektrifiering är mycket väl uppmärksammas. Det finns därför inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2022/23:3 (V) yrkande 19, 2022/23:36 (MP) yrkande 30, 2022/23:834 (C) yrkande 65, 2022/23:853 (C) yrkandena 7.1, 8, 18, 41, 42, 44 och 45, 2022/23:1124 (C) yrkande 20, 2022/23:1672 (C) yrkandena 60 och 61, 2022/23:2140 (S) yrkandena 13 och 14, 2022/23:2175 (MP) yrkande 41 och 2022/23:2190 (C) yrkandena 76.1, 96, 97, 103 och 104.

Ett robust transportsystem

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om arbetet med ett robust transportsystem. Utskottet hänvisar bl.a. till att det pågår ett aktivt arbete. Att samhällsviktig transportinfrastruktur och transporter fungerar är enligt utskottet en förutsättning för att andra samhällsviktiga funktioner ska kunna upprätthållas vid allvarliga händelser och kriser i fredstid samt vid höjd beredskap och ytterst krig. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 20 (C) och 21 (MP).

Motionerna

I kommittémotion 2022/23:832 lyfter Ulrika Heie m.fl. (C) fram behovet av att analysera och utreda om regeringens transportpolitiska mål klarar kriser som slår hårt mot mobilitet och transporter (yrkande 1). Vidare pekar motionärerna på att en lägsta nivå för transporter även under en kris bör säkerställas (yrkande 2). Motionärerna menar att det i dag saknas en plan för hur en miniminivå av transporter inom de olika trafikslagen ska se ut, vilket skapar osäkerhet för både allmänhet och näringsliv. Motionärerna framhåller dessutom behovet av att säkerställa att systemkritiska trafik- och säkerhets-system fungerar även i en kris (yrkande 6). Slutligen föreslår motionärerna att regeringen via Trafikverket ska se över möjligheten att direktupphandla järnvägsunderhåll i tider när ordinarie trafik ligger nere så att den lägre trafikvolymen kan utnyttjas för underhåll (yrkande 8). Motionärerna konstaterar att coronapandemin ledde till en kraftig nedgång i trafikarbetet och

att det innebar att det fanns möjlighet att utföra bl.a. underhåll och reparationer men att detta uteblev, och därför bör upphandlande myndigheter få ett mer flexibelt regelverk.

I kommittémotion 2022/23:2262 anför Emma Berginger m.fl. (MP) att Trafikverket bör ges i uppdrag att ta ett helhetsgrepp om transportfrågan och försörjningstryggheten vid kris och krig på samma sätt som Energimyndigheten i dag tar ett helhetsgrepp om energisystemet (yrkande 35). Motionärerna konstaterar att det finns stora behov av godstransporter som är avgörande för försörjningstryggheten och att järnvägsnätet har en viktig roll för att snabbt kunna förflytta många människor vid kris. Motionärerna föreslår vidare att Trafikverket ska ta fram ett system för ansvarsfördelning och fortsatt drift av transportsystemet som fungerar i både kris och krig (yrkande 36). Motionärerna betonar att det finns behov av att ett sådant system tas fram.

Bakgrund

Krisberedskap och civilt försvar i Sverige

Krisberedskap och civilt försvar handlar om att stärka samhällets förmåga att förebygga och hantera kriser och krig. Ansvaret för uppgifterna delas mellan ett stort antal offentliga och privata aktörer som myndigheter, kommuner, regioner och företag. Krisberedskapen i Sverige regleras i lagar och förordningar och ansvarsförhållanden styrs bl.a. av grundläggande principer. Vissa myndigheter har mer ansvar än andra för Sveriges krisberedskap och att planera för totalförsvaret, men alla statliga myndigheter har ett ansvar för att minska sårbarheter i samhället. Även näringsidkare har viktiga roller inom totalförsvaret. Den 1 oktober 2022 trädde en myndighetsreform för civilt försvar och krisberedskap i kraft. Den ska stärka landets motståndskraft under fredstida krissituationer, höjd beredskap och ytterst krig.

Det civila försvaret

I propositionen Totalförsvaret 2021–2025 (prop. 2020/21:30) behandlas bl.a. det civila försvaret, och frågor om att säkerställa de viktigaste samhällsfunktionerna, bl.a. transporter och transportsystemet, tas upp. I propositionen betonas att bevakningsansvariga myndigheter inom transportområdet – Luftfartsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket – pekar på att det finns behov av förstärkt säkerhetsskydd, informationssäkerhet och säkra kommunikationssystem som bygger på nationellt samordnade lösningar. I detta ingår bl.a. behov av att förstärka skyddet av trafikledningscentraler och andra viktiga anläggningar. Grundläggande förutsättningar för de fyra transportmyndigheternas möjligheter att utveckla det civila försvaret är åtgärder för organisatorisk uppbyggnad och säkerställande av en robust it-infrastruktur. Förslagen i propositionen innebär att medel tillförs myndigheterna för att påbörja det arbete som beskrivs ovan.

I budgetpropositionen för 2023 (prop. 2022/23:1 utg.omr. 6) betonas att den väsentligt försämrade säkerhetspolitiska utvecklingen i Sveriges närområde understryker behovet av ett starkt civilt försvar och en stärkt krishanteringsförmåga. Den pågående utvecklingen av det civila försvaret och samhällets krisberedskap behöver fortsätta och påskyndas under kommande år. Totalförsvarspropositionen 2020/21:30 och efterföljande inriktande beslut från regeringen ger den huvudsakliga inriktningen för det fortsatta arbetet med civilt försvar. Slutsatser och resultat från utredningar och uppdrag på området kommer att utgöra andra viktiga underlag för den fortsatta inriktningen och utvecklingen.

Den nationella säkerhetsstrategin

I den nationella säkerhetsstrategin från 2017 aviserade den dåvarande regeringen en översyn av vilka författningsändringar som kan behöva göras för att bättre tillgodose statens behov av att kunna värna totalförsvarets intressen på olika områden i samhället. En parlamentariskt sammansatt kommitté fick därför i uppgift att kartlägga det regelverk som syftar till att skydda totalförsvarsverksamheten mot yttre hot. Utifrån kartläggningen skulle kommittén analysera det befintliga regelverket och bedöma om det finns behov av författningsåtgärder när det gäller ansvarsförhållandet mellan staten, kommunerna och enskilda (dir. 2017:31).

Ett delbetänkande presenterades i april 2018 (SOU 2018:26). Kommitténs förslag innebär att skyddslagens uppräkningslista av möjliga skyddsobjekt utvidgas något. I juni 2019 redovisade kommittén sitt slutbetänkande (SOU 2019:34). De huvudsakliga förslagen innebär i korthet följande. Ett statligt kontrollsystem införs med möjlighet för staten att granska och ytterst villkora eller förbjuda överlåtelser och upplåtelser av utpekad egendom som är av väsentlig intresse för totalförsvaret. Det gäller hamnar, flygplatser och fastigheter i områden med geografiska förhållanden av väsentlig betydelse för det militära försvaret. Det införs också ett krav på att fysiskt skyddade anläggningar som inrättats för behov inom civilt försvar endast får avvecklas, överlåtas eller upplåtas av en kommun eller en region efter medgivande från staten. Vidare införs det en generell uttrycklig skyldighet i lag för kommuner och regioner att beakta totalförsvarets krav i sin verksamhet. Slutligen ges staten genom länsstyrelsen en utökad möjlighet att tillvarata totalförsvarets intressen i den fysiska planeringsprocessen.

Den nationella planen för transportinfrastruktur 2022–2033

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2020/21:151) konstateras att ett robust 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. Trafikverket är en viktig myndighet inom totalförsvaret. I propositionen framförs bl.a. att det behövs en ökad motståndskraft och redundans samt förstärkt säkerhetsskydd, informationssäkerhet och

säkra kommunikationssystem inom transportområdet. I propositionen uppmärksammas att Trafikverket har framfört att det behövs säkerhetshöjande åtgärder i den egna anläggningen samt att en rad förmågehöjande insatser behöver genomföras så att objekt som har pekats ut som verksamhets- eller samhällskritiska i väg- och järnvägsanläggningen och som är byggda under andra förutsättningar kan anpassas till dagens och morgondagens förutsättningar och hotbild. Därutöver förutses behov av andra åtgärder. Den dåvarande regeringen menade att det i sammanhanget bör beaktas att efter förslag i propositionen om totalförsvaret 2021–2025 har anslagsmedel avsatts för 2021–2025 för att utveckla det civila försvaret på transportområdet.

I juni 2022 fastställdes den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur för perioden 2022–2033. I skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 betonas att det behövs en ökad motståndskraft och redundans, dvs. att det t.ex. finns alternativa färdvägar eller transportsätt, samt förstärkt säkerhetsskydd, informationssäkerhet och säkra kommunikationssystem inom transportområdet. Det framförs att Trafikverket har betydelsefulla uppgifter inom totalförsvaret och att verket den 1 oktober 2022 blev sektorsansvarig myndighet för beredskapssektorn Transporter. Ett pålitligt, robust och långsiktigt hållbart transportsystem är en förutsättning för människor, näringslivet och ett starkt samhälle. I planen slås fast att fungerande transporter och transportinfrastruktur är en nödvändig förutsättning för att viktiga samhällsfunktioner, inklusive totalförsvaret, ska kunna upprätthållas vid kriser i fredstid, höjd beredskap och ytterst i krig. Centrala myndigheter, länsstyrelser, regioner och kommuner har alla olika ansvarsområden, men även företag och civilsamhället är en betydelsefull del av det svenska samhället och upprätthåller många grundläggande samhällsfunktioner och har en viktig roll i det svenska totalförsvaret. Den nationella infrastrukturplanen ska enligt skrivelsen bidra i detta arbete.

Krisberedskap inom transportsektorn

Enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket är verket beredskapsmyndighet och sektorsansvarig myndighet enligt förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap.

Från och med den 1 oktober 2022 är Trafikverket sektorsansvarig myndighet för beredskapssektorn Transporter. Det innebär att verket har fått ansvar för att driva på och stärka samordningen i beredskapssektorn. Det nya sektorsansvaret ska enligt Trafikverket bidra till att transportområdets förmåga vid fredstida krissituationer och höjd beredskap stärks. Trafikverket uppger på sin webbplats att man kommer att arbeta för en bred samverkan på regional och nationell nivå och för att tydliggöra ansvar och roller. Enligt Trafikverket kommer privata och statliga aktörer att bli involverade i arbetet för att tillsammans stärka transportområdets förmåga.

För att stärka och kraftsamla totalförsvaret har det inrättats en högre regional nivå genom att dela in landets 21 länsstyrelser i sex civilområden. Dessa ska underlätta samordning och samverkan inom staten, t.ex. när det gäller att analysera problem och identifiera insatser. I maj 2022 gavs Trafikverket i uppdrag att redovisa hur myndighetens regionala indelning behöver förändras för att överensstämja med de civilområden som ska inrättas på regional nivå inom det civila försvaret. Trafikverket redovisade uppdraget i november 2022 (TRV 2022/124574). Trafikverket konstaterar bl.a. att en gemensam regional indelning kan fungera som en plattform för samverkan, där olika myndigheter och andra aktörer kan analysera problem, ta fram lägesbilder och identifiera behov av insatser. Att få en gemensam regional indelning underlättar samordning och samverkan, både inom staten, mellan stat, region och kommun samt med medborgare och företag. Detta gäller såväl i normalt läge som vid kris, i planering för höjd beredskap och i övergång till höjd beredskap. Trafikverket för dialog med Försvarmakten om den nya regionala indelningen som ska ge förutsättningar för en god samordning och samverkan med civilområdena om utveckling av totalförsvarsfrågorna och civil planering för höjd beredskap. Trafikverkets verksamhet och organisation kommer att justeras och den nya regionala indelningen träder i kraft den 1 januari 2024. Den geografiska indelningen förändras för flertalet nuvarande regioner i Trafikverket:

- Norra området: Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län
- Mellersta området: Uppsala, Södermanlands, Västmanlands, Värmlands, Örebro, Dalarnas och Gävleborgs län
- Östra området: Stockholms och Gotlands län
- Sydöstra området: Jönköpings, Kalmar och Östergötlands län
- Västra området: Hallands och Västra Götalands län
- Södra området: Kronobergs, Blekinge och Skåne län.

Vidare kan nämnas att Trafikverket tillhandahåller strategiska insatsvaror för järnväg i huvudsak i form av betongslipers och räls. Motivet har hittills varit att med utgångspunkt i samhällsekonomisk effektivitet minska statens utgifter genom att Trafikverket upphandlar större mängder materiel och tillhandahåller denna till de entreprenörer som på myndighetens uppdrag bygger eller underhåller det statliga järnvägsnätet. Trafikverket har ett särskilt bemyndigande för detta i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket. I totalförsvarspropositionen (prop. 2020/21:30) konstaterades att en grundläggande funktionalitet inom transportområdet är en förutsättning för försörjning och för att viktiga samhällsfunktioner ska kunna upprätthållas vid kriser i fredstid, höjd beredskap och då ytterst krig. I propositionen aviserades bl.a. att Trafikverket skulle ges i uppdrag att redovisa vad som behövs för att åstadkomma en ändamålsenlig beredskap för totalförsvaret baserat på identifierade behov av t.ex. varor och materiel. I mars 2022 fick Trafikverket i uppdrag att lämna en redogörelse för vilka olika typer av materiel som bör

definieras som strategiska insatsvaror och lämna förslag på hur tillgången till dessa varor ska säkerställas vid såväl normala omständigheter som vid fredstida kriser, höjd beredskap och då ytterst krig för att myndigheten ska kunna uppfylla sina åtaganden med att bygga, underhålla och driva statliga vägar och järnvägar.

Uppdraget redovisades i början av oktober 2022. Trafikverket betonar att en föränderlig omvärld och det säkerhetspolitiska läget gör att strategiska insatsvaror som är unika för Trafikverkets produktion och underhåll blir allt viktigare. På vägsidan handlar det om varor som inte kan ersättas med substitut, t.ex. bitumen som är ett bindemedel i asfalt, och cement. På järnvägsidan är det tekniska komponenter, t.ex. delar till växlar och kontaktledning. Trafikverket uppger att man på sikt kan ha lager i egen regi för strategiska insatsvaror inom vägområdet. I redovisningen föreslår verket att man ska få befogenheter att upphandla och tillhandahålla material för vägområdet genom ett bemyndigande. Syftet är att verket ska kunna ha insatsvaror i lager i egen regi vid kriser, höjd beredskap och krig. En omvärld som förändras i allt snabbare takt och det säkerhetspolitiska läget motiverar till lager i egen regi som komplement till företagsplanläggningen, det civila försvaret och marknadens materielleveranser till Trafikverket. Trafikverket ska också teckna avtal med entreprenörerna som säkerställer tillgång till maskiner, personal och material. Under pandemiåren och Ukrainakriget har Trafikverket haft utmaningar med tillgången på insatsvaror både inom väg- och järnvägsområdet. De största utmaningarna har rört bitumen och cement. Trafikverket betonar att järnvägsområdet är mer komplext eftersom det är beroende av tusentals unika komponenter och de flesta av dem kan definieras som strategiska insatsvaror. Trafikverket har ett bemyndigande att upphandla och tillhandahålla materiel för järnvägen. Verket har också ett eget lager för järnvägskomponenter samt egen produktion av långräl. Trots detta har allt längre leveranstider för vissa komponenter inom tekniskt godkänt materiel varit en utmaning.

Dessutom kan nämnas att Trafikverket uppger att verket har etablerat en nationell kriskoordinerings för att hantera eventuell påverkan på transportsystemet med anledning av Rysslands invasion av Ukraina. Verket uppger att man noga följer hur transportsystemet påverkas med anledning av Rysslands invasion och arbetar kontinuerligt med de situationer som kan uppstå kopplat till bl.a. materialförsörjning och bränslepriser. Trafikverket betonar att utgångspunkten är att verket även i tider av kris ska klara samhällskritiska leveranser. I den mån någon av verkets entreprenörer eller leverantörer gör bedömningen att Rysslands invasion av Ukraina påverkar befintliga avtal med Trafikverket ska det även fortsättningsvis hanteras i de enskilda kontrakten och med de i kontrakten utsedda kontaktpersonerna samt utifrån föreskrivna kommunikationssätt.

Transporter under pandemin

I infrastrukturpropositionen konstateras att resandet förändrades under pandemin. Inte minst resor med flyg, färjetrafik till och från Sverige och kollektivtrafik minskade kraftigt. Godstrafiken har påverkats i mindre grad än persontrafiken. I propositionen framförs att det råder en stor osäkerhet om i vilken grad förändringarna kommer att bli bestående. Det är osäkert vilka effekter som pandemin ger på framtida efterfrågan på och utbud av transporter. Det betonas att godstransporterna har stor betydelse för att hela Sverige ska fungera, även vid påfrestningar.

I budgetpropositionen för 2023 konstaterar regeringen att användningen av transportsystemet förändrades under 2020 och 2021 till följd av pandemin. Resandet 2021 präglades fortfarande av pandemin, och den minskning som noterades 2020 höll i sig. Det är främst för resorna till och från arbetsplats eller skola, eller i tjänsten, som minskningen sedan pandemins start syns. Resorna med kollektivtrafik minskade tydligt under pandemin. Under 2019 uppgick resandet till ca en timme per person och dag. År 2021 var den tiden ca 45 minuter. Regeringen informerar om att den interregionala tillgängligheten har haft en negativ utveckling främst på grund av effekter av pandemin. Under 2021 slog pandemin fortfarande hårt mot många transportföretag. Det kraftigt minskade resandet syns genom att såväl transportföretagens omsättning som lönsamhet försämrats. Särskilt utmanande har detta varit för de företag inom kommersiella och småskaliga marknadssegment som dels inte tar emot offentlig ersättning, dels ofta har sämre motståndskraft mot längre perioder av intäktsbortfall. Det gäller bl.a. taxitrafik och kommersiell buss- och järnvägstrafik. För att minska risken för trängsel och smittspridning i kollektivtrafiken har det enligt regeringen varit väsentligt att upprätthålla kapacitet och turtäthet, trots att efterfrågan minskat. Under 2021 gavs särskilt riktat stöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som ersättning för minskade biljettintäkter till följd av pandemin. Enligt regeringen bedöms detta ha ökat tillgängligheten under året.

Transportstyrelsen uppger att man följer rekommendationer från Folkhälsomyndigheten och andra berörda myndigheter när det gäller pandemin. Transportstyrelsen aktiverade sin krisorganisation för att lättare skapa en gemensam inriktning för åtgärder och prioriteringar. Transportstyrelsen uppger att man följer händelseutvecklingen när det gäller coronaviruset och anpassar åtgärder löpande utifrån aktuell lägesbild. Vidare fattade EU beslut om tillfälliga lättnader och undantag från regler inom transportområdet. Förändringarna påverkar både personer och företag verksamma inom vägtrafik-, järnvägs- och sjöfartsområdet. Bland annat förlängdes giltighetstiden för olika personliga behörigheter, som körkort och yrkeskompetensbevis. Trafikanalys har haft i uppdrag att redovisa trafikutveckling med anledning av coronapandemin. En rapport om de förändrade resmönstren under coronapandemins första halvår publicerades i december 2020. I februari 2022 redovisades en studie om hur resandet i Sverige utvecklats fram till augusti 2021. Trafikanalys har även på sin webbplats publicerat indikatorer på

trafikutvecklingen inom de olika trafik- och transportslagen. Även VTI forskar om kort- och långsiktiga konsekvenser och möjligheter i fråga om mobilitetsmönster, tillgänglighet, planering, styrning och omställning till följd av coronapandemin.

Budgetpropositionen för 2023

I budgetpropositionen för 2023 konstaterar regeringen att en grundläggande funktionalitet för transportområdet är både betydelsefull och en förutsättning för att flera andra samhällsviktiga funktioner ska kunna upprätthållas vid olika händelser och situationer i fredstid samt inför och vid höjd beredskap och då ytterst i krig. Att transportinfrastruktur och transporter fungerar i väsentliga delar är enligt regeringen bl.a. betydelsefullt för Försvarsmaktens verksamhet. I propositionen Totalförsvaret 2021–2025 (prop. 2020/21:30) anges att det behövs en ökad motståndskraft och redundans samt förstärkt säkerhetsskydd, informationssäkerhet och säkra kommunikationssystem inom transportområdet. Mot bakgrund av förslagen i propositionen har medel fördelats för att myndigheterna inom transportområdet successivt ska kunna utveckla det civila försvaret ytterligare. Regeringen informerar om att arbetet med att utveckla det civila försvaret och förmågan när det gäller transportområdet fortsatte under 2021, bl.a. i fråga om organisatorisk uppbyggnad och planering. Vidare informerar regeringen om att Sveriges samarbete med Finland om transportberedskap har utvecklats, baserat på befintligt samförståndsavtal mellan Trafikverket och det finländska Transport- och kommunikationsverket.

Regeringen betonar att det civila försvaret och krisberedskapen när det gäller transportområdet behöver stärkas för att bättre kunna möta det försämrade säkerhetspolitiska läget i Europa och Sveriges närområde och för att kunna hantera olika risker, hot och situationer som samhället kan ställas inför. Att samhällsviktig transportinfrastruktur och transporter fungerar är enligt regeringen en förutsättning för att andra samhällsviktiga funktioner ska kunna upprätthållas vid allvarliga händelser och kriser i fredstid samt vid höjd beredskap och ytterst krig. Transportinfrastruktur och transporter är också betydelsefulla för Försvarsmaktens verksamhet. Den nuvarande situationen med kriget i Ukraina accentuerar behovet av förstärkningar och förmågeutveckling. Därför föreslår regeringen att transportområdet tilldelas ytterligare medel 2023–2025. För att fortsätta att tillgodose behovet av samhällsviktig luftfart för bl.a. hälso- och sjukvård, ambulansflyg, räddningstjänst, brandflyg, kustbevakningsflyg och totalförsvaret, föreslår regeringen en varaktig satsning för att bibehålla den nuvarande nivån av systemet med beredskapsflygplatser. Vidare menar regeringen att Luftfartsverkets förmåga att kunna leverera flygtrafiktjänst och andra tjänster kopplade till lufrummet och dess brukare behöver förstärkas. Regeringen föreslår därför ytterligare medel till Luftfartsverket för att bygga upp ett system och förmåga för obemannad luftfart i hela det svenska lufrummet och

för att kunna tillhandahålla bl.a. de gemensamma informationstjänster som avses i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/664 av den 22 april 2021 om ett regelverk för U-space. Dessutom betonar regeringen att trafikavtal är en bred verksamhet med avtal om transportpolitiskt motiverad trafik inom samtliga trafikslag. Regeringen konstaterar att framför allt på grund av omvärldsfaktorer har kostnaderna för bränsle ökat. Därför satsar regeringen ytterligare resurser för att trygga den upphandlade trafiken. Det är enligt regeringen viktigt för att upprätthålla en god tillgänglighet i hela landet och att säkerställa ett transportsystem som kan uppfylla totalförsvarets behov.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om ett robust transportsystem behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU16 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till de initiativ som hade tagits av den dåvarande regeringen och branschen. Utskottet framhöll vidare att det förutsätter att det på pågår ett aktivt arbete för att förstärka robustheten inom transportområdet. Riksdagen biföll utskottets förslag.

I yttrande 2020/21:TU3y över propositionen Totalförsvaret 2021–2025 (prop. 2020/21:30) framförde trafikutskottet att propositionen identifierar ett mycket angeläget behov av att förstärka och vidareutveckla den civila försvarsförmågan och robustheten inom transporter, elektronisk kommunikation och post. Utskottet ansåg att det är av stor vikt att tillräckliga medel anslås för att understödja detta arbete och ställde sig bakom den aviserade inriktningen i propositionen i denna del. Utskottet framhöll bl.a. att Sverige ska ha en robust, miljöanpassad och pålitlig transportinfrastruktur som ligger i framkant när det gäller innovativa och effektiva lösningar. Coronapandemin visar tydligt på betydelsen av transportsystemets olika delar i att säkerställa försörjningen av nödvändiga varor och tjänster till och i hela landet. Utskottet ansåg att en grundläggande funktionalitet inom transportområdet är en förutsättning för att flera andra samhällsviktiga funktioner ska kunna upprätthållas vid kriser, höjd beredskap och ytterst i krig.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att alla trafikslag behövs, och det är genom att nyttja varje trafikslags speciella fördelar som Sverige får robusta transporter. Att samhällsviktig transportinfrastruktur och transporter fungerar är en förutsättning för att andra samhällsviktiga funktioner ska kunna upprätthållas vid allvarliga händelser och kriser i fredstid samt vid höjd beredskap och ytterst krig. Utskottet välkomnar därför att regeringen i budgetpropositionen för 2023 tilldelade transportområdet ytterligare medel för att stärka det civila försvaret och krisberedskapen.

När det gäller motioner om vikten av att klara kriser och Trafikverkets roll vid kris och krig vill utskottet peka på att detta är frågor som har

uppmärksammas under senare år, bl.a. till följd av coronapandemin och Rysslands krig mot Ukraina. Regeringen har i budgetpropositionen för 2023 betonat att det civila försvaret och krisberedskapen inom transportområdet behöver stärkas. Utskottet delar regeringens bedömning. Utskottet vill särskilt framhålla att Trafikverket är en viktig myndighet inom totalförsvaret och välkomnar att det i den nationella planen betonas att det behövs en ökad motståndskraft och redundans. Utskottet påminner vidare om att Trafikverket sedan oktober 2022 är sektorsansvarig myndighet för beredskapssektorn Transporter.

När det gäller motionsförslaget om att nyttja en situation med lägre trafikvolym som kan uppkomma under en kris då ordinarie järnvägstrafik ligger nere för utökade underhållsinsatser utgår utskottet från att detta är en fråga som hanteras av regeringen och Trafikverket. Utskottet kan i sammanhanget påminna om att initiativ till sådana insatser har vidtagits under coronapandemin.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att det pågår ett aktivt arbete för att göra transportsystemet mer robust. Utskottet välkomnar detta arbete och konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade. Det finns därför inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2022/23:832 (C) yrkandena 1, 2, 6 och 8 samt 2022/23:2262 (MP) yrkandena 35 och 36.

Ett gränsöverskridande transportsystem

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om arbetet med ett gränsöverskridande transportsystem. Utskottet hänvisar bl.a. till att det pågår insatser och understryker betydelsen av att ha ett internationellt perspektiv i infrastrukturplaneringen. Utskottet betonar vikten av god tillgänglighet för både näringslivet och privatpersoner när det gäller transporter till och från andra länder. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 22 (S), 23 (SD), 24 (C) och 25 (MP).

Motionerna

Följdmotionen

I motion 2022/23:9 pekar Daniel Helldén och Emma Berginger (båda MP) på behovet av att öka resurserna till utbyggnad av järnvägsnätet för att snabbare kunna bygga ut ett antal viktiga objekt (yrkande 2 i denna del). Motionärerna betonar att en snabb järnvägsförbindelse Stockholm–Oslo skulle kunna ersätta

många flygresor och att sträckan Oslo–Köpenhamn/Hamburg är viktig för Norden och hela norra Europa.

Motioner från allmänna motionstiden 2022/23

I kommittémotion 2022/23:2140 uppmärksammar Gunilla Svantorp m.fl. (S) att det behövs mer av gränsöverskridande i vår planering och att vi behöver se möjligheterna med att bygga ihop länder med hjälp av infrastruktur (yrkande 9). Vidare anför motionärerna att de kapacitetsutmaningar som järnvägsnätet ställs inför när Fehmarn Bält-förbindelsen står färdig 2029 måste beaktas (yrkande 39). Motionärerna konstaterar att med denna förbindelse kan godstrafiken öka kraftigt mellan Skandinavien och kontinenten.

I kommittémotion 2022/23:1016 framhåller Patrik Jönsson m.fl. (SD) betydelsen av en ny förbindelse mellan Sverige och Danmark (yrkande 21). Motionärerna betonar att en utredning behövs om vilket geografiskt läge som lämpar sig bäst och nämner att sträckningen mellan Landskrona och Köpenhamn, det s.k. Europaspåret, bör utredas innan beslut fattas om var förbindelsen ska förläggas samt att samtalen med den danska regeringen bör intensifieras. Vidare menar motionärerna att ett arbete bör inledas för förbättrade järnvägskommunikationer mellan Sverige och Norge (yrkande 23). Motionärerna framhåller att det finns behov av förbättrade förbindelser med vårt grannland Norge, både sträckan Oslo–Göteborg–Köpenhamn och sträckan Oslo–Stockholm.

I kommittémotion 2022/23:1120 yrkande 4 pekar Catarina Deremar m.fl. (C) på behovet av att underlätta samplanering av infrastrukturprojekt samt behovet av ett ministerråd för transportfrågor. Motionärerna betonar kommunikationernas betydelse för den fria rörligheten i Norden och menar att det behövs former för ett tätare samarbete över nationsgränserna mellan såväl nationella infrastrukturmyndigheter som kommuner och regioner, vilket också understryker behovet av att ett nordiskt ministerråd för transportfrågor inrättas.

I motion 2022/23:137 tar Niklas Karlsson (S) upp behovet av ökad godstågskapacitet över Öresund. Motionären konstaterar att Fehmarn Bält-förbindelsen kommer att skapa helt nya möjligheter för tågtrafiken och att det är viktigt för både svenskt näringsliv och klimatomställningen att nya Öresundsförbindelser mellan Sverige och Danmark bidrar till att knyta ihop Sverige med kontinenten och ökar kapaciteten för både person- och gods-transporter.

I motion 2022/23:384 menar Joakim Sandell m.fl. (S) att regeringen bör uppmanas att bredda utredningen om kapacitet och redundans för transporter över Öresund för att även ta hänsyn till andra samhällseffekter, såsom regional tillväxt. Motionärerna menar att det är positivt att regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att genomföra en utredning, men det är av största vikt att regeringen breddar utredningen så att den även tar hänsyn till de arbetsmarknads- och tillväxtseffekter som de olika alternativen skapar samt vilka

förutsättningar som finns för att genomföra projektet tillsammans med Danmark.

I motion 2022/23:811 uppmärksammar Ida Karkiainen (S) behovet av att stärka förutsättningarna för gränsöverskridande järnvägstrafik mellan Sverige och Finland. Motionären menar att Trafikverket inte har prioriterat frågan trots regeringens ambitioner att koppla ihop järnvägsnäten i Norden, och därför behövs det en tydligare signal från regeringen om den gränsöverskridande järnvägstrafiken och att Trafikverket ges i uppdrag att bedriva dagtågtrafik och nattågtrafik i öst-västlig riktning.

I motion 2022/23:1997 pekar Denis Begic m.fl. (S) på behovet av att fortsätta utreda sträckan Oslo–Stockholm tillsammans med Norge samt förstärka dialogen med Norges regering i ärendet. Motionärerna menar att regeringen tillsammans med den norska regeringen nu bör ge det uppdrag som myndigheterna i både Norge och Sverige efterfrågar, inte minst utifrån den kraftiga klimatnytta som en överflyttning av resenärer från flyget till tåget skulle ge i förhållande till kostnaden.

I motion 2022/23:185 anför Jörgen Grubb och Nima Gholam Ali Pour (båda SD) att utredningen om kapacitet och redundans för transporter över Öresund bör breddas och även ta hänsyn till andra samhällseffekter såsom regional tillväxt. Motionärerna menar att det är positivt att regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att genomföra en utredning, men det är av största vikt att regeringen breddar utredningen så att den även tar hänsyn till de arbetsmarknads- och tillväxteffekter som de olika alternativen skapar samt vilka förutsättningar som finns för att genomföra projektet tillsammans med Danmark.

I motion 2022/23:102 yrkande 1 lyfter Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M) fram betydelsen av Mäljarbanan och en snabbare förbindelse mellan Stockholm och Oslo. Motionärerna betonar att med förbättringar av befintlig infrastruktur och några nya länkar skulle det vara möjligt att binda samman Stockholm och Oslo med en restid på under tre timmar.

I motion 2022/23:670 betonar Magnus Resare (M) betydelsen av förbättrade tågförbindelser mellan Stockholm och Oslo. Motionären konstaterar att Norge är Sveriges viktigaste handelspartner och att möjligheten till goda relationer mellan våra huvudstäder därmed är central för den svenska ekonomin.

I motion 2022/23:1028 yrkande 5 tar Johan Hultberg (M) upp frågan om att förbättra den gränsöverskridande infrastrukturen. Motionären betonar att infrastrukturen behöver förbättras för att öka integrationen mellan de nordiska länderna. Ett särskilt viktigt stråk där dagens järnvägsinfrastruktur är undermålig är Oslo–Göteborg.

I motion 2022/23:1100 pekar Ann-Sofie Alm (M) på behovet av att utreda nyttan med en dubbelspårig järnväg mellan Göteborg och Oslo. Motionären menar att en sådan järnvägslänk behövs för människornas, jobbens, utbildningsmöjligheternas, välfärdens och inte minst klimatets skull och betonar

vidare att ett nordiskt infrastrukturråd inom Nordiska ministerrådet skulle vara till stor hjälp för att få samsyn kring gemensamma gränsövergångar och arbetspendlingsstråk.

I motion 2022/23:1791 tar Ulrika Heindorff m.fl. (M) upp vikten av att undersöka möjligheten till en ny fast förbindelse mellan Sverige och Danmark (yrkande 1) och att överväga att en eventuell förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör (HH-förbindelsen) ska ingå i en sådan översyn och de utredningar som redan gjorts ska tas till vara (yrkande 2). Motionären betonar att en ny fast förbindelse blir en viktig del i ett robust och hållbart transport-system. Möjligheterna för ytterligare en fast förbindelse mellan Danmark och Sverige bör därför undersökas med redan genomförda utredningar om tänkbara förbindelser som grund.

I motion 2022/23:2114 framhåller Borian Åberg m.fl. (M) vikten av en fast förbindelse och att resultatet av utredningen kring en HH-förbindelse ska tas med i det fortsatta arbetet med en ny fast förbindelse mellan Sverige och Danmark (yrkande 3) och om Öresundsmetro mellan Köpenhamn och Malmö (yrkande 4). Motionärerna anför vidare att det bör inrättas en infrastrukturkommission tillsammans med Danmark för att säkerställa en samlad gränsöverskridande planering av infrastrukturen i Öresundsregionen (yrkande 11). Motionärerna konstaterar att infrastrukturplaneringen i Sverige och Danmark fungerar på olika sätt och att en dansk-svensk infrastrukturkommission bl.a. skulle kunna säkerställa att planeringen sker utifrån gemensamma förutsättningar och prognoser, att stora investeringar kan planeras gemensamt och att kommissionen kan bli en plattform för informations- och idéutbyte mellan de båda länderna.

I motion 2022/23:353 pekar Jonny Cato m.fl. (C) på det angelägna i att fortsätta arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Motionären betonar att ytterligare en fast förbindelse skulle bli en viktig del i infrastrukturen, förhindra flaskhalsproblematik och minska trafikproppar såväl inom som till och från Öresundsregionen.

I motion 2022/23:362 menar Niels Paarup-Petersen (C) att regeringen bör överväga att skapa nya förbindelser över Öresund (yrkande 1). Motionären betonar att två nya förbindelser över sundet inte bara skulle gynna Öresundsregionen utan även våra länder som helhet. Vidare menar motionären att det behövs en gemensam finansiering av förbindelser över Öresund (yrkande 2). Motionären framför att Öresundsbron, HH-förbindelsen och Öresundsmetron bör finansieras gemensamt med statsgaranterade lån.

I motion 2022/23:1611 betonar Niels Paarup-Petersen och Jonny Cato (båda C) vikten av Öresundsmetron (yrkande 1) och anför att Öresundsmetron bör ingå i infrastrukturplaneringen i Sverigeförhandlingen (yrkande 3). För att säkra framtidens transporter av människor och varor måste ytterligare en förbindelse skapas mellan Malmö och Köpenhamn som kan säkra effektiva persontransporter.

I motion 2022/23:1928 lyfter Alireza Akhondi m.fl. (C) upp behovet av att vidta åtgärder när det gäller tågförbindelsen mellan Stockholm och Oslo.

Motionärerna lyfter fram tågförbindelsens betydelse för att öka förutsättningarna för rekrytering av spetskompetenser, öka handel och godstransporter, arbetspendling samt förbättra miljö och klimat.

I motion 2022/23:627 betonar Cecilia Engström och Larry Söder (båda KD) vikten av att fortsätta arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Motionärerna pekar på att HH-förbindelsen skulle bl.a. minska sårbarheten i trafiksystemet över Öresund och skapa nya jobb.

I motion 2022/23:657 menar Magnus Berntsson (KD) att det bör tas fram en gemensam plan för Sverige och Norge om förbättrad tågtrafik mellan Göteborg och Oslo. Motionären konstaterar att det finns ett behov och att det finns möjlighet till delfinansiering via EU-medel om initiativ tas i närtid.

I motion 2022/23:1528 tar Kjell-Arne Ottosson (KD) upp arbetet med Oslo–Sthlm 2.55 och en gemensam avsiktsförklaring. Motionären betonar att en ny järnvägslinje leder till miljöförbättringar, förbättrade pendlingsmöjligheter med tåg och att Sverige och Norge byggs ihop igen efter coronapandemin. Därför bör en avsiktsförklaring skrivas mellan de båda ländernas regeringar för att på ett tydligt sätt peka på att detta projekt ska bli verklighet.

I motion 2022/23:37 pekar Rasmus Ling (MP) på behovet av att utreda en ny fast förbindelse med en metro mellan Malmö och Köpenhamn. En ny metro behövs enligt motionären för att avlasta Öresundsbron i framtiden, och den skulle ha fördelar för hela Sverige, inte minst genom att mer transporter kan gå på järnväg.

I motion 2022/23:738 yrkande 3 anför Nicklas Attefjord m.fl. (MP) att det behövs en etappvis utbyggnad av järnvägen mellan Göteborg och Oslo för att uppnå full intercitystandard. Motionärerna betonar att Norge är Sveriges näst viktigaste handelspartner, och när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar har Oslo–Göteborg möjlighet att ingå i samma gröna megaregion som Köpenhamn och Hamburg. Sträckan Göteborg–Oslo är dessutom utpekad som en av de högst prioriterade förbindelserna i TEN-T, vilket möjliggör en betydande medfinansiering och förväntningar om utbyggnad.

I motion 2022/23:1256 föreslår Camilla Hansén m.fl. (MP) att svenska regeringen ska driva att Oslo–Stockholm pekas ut som en viktig korridor i EU:s tåginfrastruktur (yrkande 4). Vidare menar motionärerna att regeringen tillsammans med norska regeringen bör ge lämpliga myndigheter i uppdrag att genomföra de resterande utredningar och analyser som krävs för att kunna starta de regionala projekt som behövs för att kunna åka tåg hela sträckan mellan Oslo och Stockholm på under tre timmar (yrkande 5). Motionärerna betonar vikten av att kunna åka tåg snabbt, bekvämt och hållbart mellan Stockholm och Oslo så att ohållbara flygresor blir överflödiga.

I motion 2022/23:713 framför Louise Eklund (L) att det tidigare påbörjade dansk-svenska initiativet till en utredning kring möjliga framtida Öresunds-förbindelser bör fortsätta. Motionären betonar att en fungerande infrastruktur är en nödvändighet för handel och utbyte, och det gäller i högsta grad för ett så exportberoende land som Sverige.

I motion 2022/23:1694 pekar Robert Hannah och Cecilia Rönn (båda L) på vikten av att överväga att göra snabba tågförbindelser på sträckan Oslo–Köpenhamn och vidare söderut till en del av EU:s TEN-T-nätverk (yrkande 1). Motionärerna framhåller att Sverige aktivt behöver driva frågan om att göra snabba tågförbindelser på sträckan Oslo–Köpenhamn och vidare söderut till en del av TEN-T. Vidare menar motionärerna att förutsättningarna för länken Oslo–Göteborg–Köpenhamn bör genomlysas när ett framtida nät av höghastighetsbanor i Sverige planeras (yrkande 2). Slutligen menar de att förutsättningarna för dubbelspår på hela tågsträckan Oslo–Göteborg–Köpenhamn bör övervägas (yrkande 3). Motionärerna betonar att den svenska västkusten sammanbinder fyra av Skandinaviens allra största och mest expansiva städer, Oslo–Göteborg–Malmö–Köpenhamn.

Bakgrund

Den nationella infrastrukturplanen för 2022–2033

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2020/21:151) betonas att Sverige är ett exportberoende industriland med behov av god tillgänglighet till Europa och resten av världen. I propositionen anges att inriktningen för de gränsöverskridande transportererna är att de i framtiden ska fungera väl och upplevas som smidiga och effektiva. Den svenska transportinfrastrukturplaneringen behöver utifrån ett brett synsätt samspela med den internationella transportinfrastrukturplaneringen. Den dåvarande regeringen konstaterade att det svenska näringslivet har ett starkt utbyte på global nivå, inte minst inom EU. En viktig del för Sverige i EU-samarbetet på transportområdet är därför genomförandet av det transeuropeiska nätverket för transporter (TEN-T) – se nedan. I propositionen bedöms att det är angeläget att intensivifiera 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.

I propositionen framhålls även att de överenskommelser om samarbeten som Sverige ingår inom transport- och infrastrukturuområdet bör inkludera exportfrämjande samt främjande av forskning och innovation. I infrastrukturpropositionen konstateras att ökad tillgänglighet genom t.ex. goda pendlingsmöjligheter med tåg och annan kollektivtrafik över landsgränserna mot såväl Norge som Finland och Danmark ger möjligheter till utvidgade, men också integrerade, arbetsmarknadsregioner, till gagn för såväl företag som anställda. I infrastrukturpropositionen betonas att regeringen, regioner, kommuner och Trafikverket sedan lång tid tillbaka har ett fortlöpande samarbete med sina nordiska motsvarigheter genom att samarbeta kring exempelvis gränsöverskridande infrastruktur. Det behövs god samverkan med andra länder i samband med planering, finansiering och genomförande av infrastruktur för gränsöverskridande transporter.

I juni 2022 fastställde den dåvarande regeringen den nationella planen för transportinfrastruktur för 2022–2033. I planen konstateras att Sverige och

Norge för dialog om behovet av att utveckla infrastrukturen för gränsöverskridande transporter, och detta behöver ske i dialog mellan departementen i de båda länderna samt mellan de myndigheter som ansvarar för transportsystemet i respektive land (se nedan).

Det transeuropeiska nätverket

I december 2013 fastställdes en ny transportpolitik för EU genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Syftet med TEN-T-förordningen är att få medlemsstaternas transportsystem att hänga samman på ett bättre sätt, eliminera flaskhalsar och minska tekniska barriärer, exempelvis skilda standarder för järnvägstrafik. För att understödja en samordnad gränsöverskridande utveckling har det inrättats s.k. stomnätskorridorer inom EU och grannländerna.

I december 2021 presenterade kommissionen ett förslag till förordning med riktlinjer för genomförandet av TEN-T (COM(2021) 812). Syftet med förordningen är enligt förslaget att utveckla ett transeuropeiskt transportnät som är tillförlitligt, heltäckande och håller hög kvalitet. Det ska därigenom säkerställa hållbara förbindelser genom hela unionen utan fysiska luckor, flaskhalsar eller saknade länkar till 2050. Detta nätverk kommer enligt kommissionen att bidra till att den inre marknaden fungerar väl, till den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen i unionen och till att uppfylla målen för den europeiska gröna given. Nätverket bör utvecklas stegvis, med mellanliggande etappmål 2030 och 2040. I förslaget pekas i ett antal kartbilagor ut vilka noder och länkar i transportsystemet som ska ingå i TEN-T. Olika typer av standardkrav anges för infrastrukturen för järnvägs-transporter, transporter på inre vattenvägar, vägtransporter, sjötransporter, lufttransporter samt för infrastruktur för multimodala transporter och transporter i urbana noder. Utskottet överlade med den dåvarande regeringen två gånger, i mars och maj 2022. Kommissionen presenterade i juli 2022 ett förslag till ändring av detta förslag (COM(2022) 384). Ändringsförslaget ansågs nödvändigt på grund av Rysslands anfallskrig mot Ukraina och bereds separat.

Vid rådsmötet den 5 december 2022 behandlades revideringen av regelverket för unionens riktlinjer för utbyggnad av TEN-T, och rådet beslutade vid mötet om sin ståndpunkt, en s.k. allmän riktlinje, om revideringen av TEN-T-förordningen. Europaparlamentet förväntas anta sitt utlåtande i februari 2023. Trepartsförhandlingar väntas under våren och hösten 2023.

Till stöd för genomförandet av TEN-T finns det finansiella instrumentet Fonden för ett sammanlänkat Europa (Connecting Europe Facility, CEF). Trafikverket ska enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket vara regeringen behjälpligt med ansökningar från Sverige.

Vidare kan i sammanhanget nämnas att det i den nationella godstransportstrategin från 2018 pekas på ett antal insatser inom området, bl.a. att Sverige

ska delta aktivt och med kraft i det europeiska samarbetet om infrastruktur, att rapportering till berörda myndigheter vid fartygsanlöp ska förenklas, att EU:s godskorridorer på järnväg ska utvecklas, att järnvägsförbindelserna till Norge ska utvecklas och att en ny fast förbindelse till Danmark ska analyseras.

Järnvägen mellan Stockholm och Oslo

Det har pekats på att järnvägen mellan Stockholm och Oslo har kapacitetsproblem, problem med punktligheten och stora tillgänglighetsbrister som bl.a. visar sig genom långa res- och transporttider. År 2018 fick därför Trafikverket i uppdrag att utreda stråket Stockholm–Oslo. Trafikverket redovisade uppdraget i rapporten *Utpekad bristanalys: Stockholm–riksgränsen–Oslo, kapacitetsproblem och långa restider* (publ. 2021:093). Bristanalysen visade att de mest betydande bristerna är kopplade till bristande kapacitet. Analysen visade på flera orsaker till den bristande kapaciteten och låga punktligheten. Det konstaterades att sträckningen över gränsen till Norge till sin natur är sådan att låg hastighet måste hållas och att stråkets västra del också har låg hastighet. Trafiken på stråket utgörs enligt analysen av blandad gods- och persontrafik. Trafikverket föreslog i rapporten att nästa steg bör vara en fördjupad utredning av stråket Stockholm–Oslo, där fokus föreslås ligga på delen mellan Karlstad och riksgränsen.

I juni 2022 fick Trafikverket i uppdrag att tillsammans med norska Jernbanedirektoratet utreda förutsättningarna för att etappvis utveckla järnvägen på stråket Stockholm–Oslo samt lämna förslag till hur åtgärderna kan finansieras. Utgångspunkten är att Trafikverkets åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen finansieras inom den ekonomiska ramen som beslutas av riksdagen efter regeringens förslag i en infrastrukturproposition. Valet av åtgärder ska ta sin utgångspunkt i de rekommendationer som Trafikverket redovisade i den ovan refererade rapporten. Andra utgångspunkter för uppdraget var att transportsystemet och transportinfrastrukturen ska utvecklas så att de transportpolitiska målen nås. Klimatomställningen ska genomsyra politiken och klimatmålen ska nås. Vidare skulle fyrstegsprincipen utgöra en utgångspunkt. Trafikverket skulle redovisa bedömningar av vilka åtgärder som ger bäst måluppfyllelse för de transportpolitiska målen och vilka som är mest angelägna, förutsättningarna för genomförande av dem, behov av fortsatt utredning samt konsekvenser.

I september 2022 redovisade Trafikverket och Jernbanedirektoratet rapporten *Mulighetsstudie Oslo–Stockholm* (TRV 2022/72849). I studien konstateras att med tanke på den korta tid som var tillgänglig för utredningen och mot bakgrund av att Trafikverket nyligen utrett möjliga åtgärder i Sverige inriktades studien på sträckan Arvika–Ski/Lilleström med vidare sträckning till Oslo. I arbetet framkom att om det läggs nya spår mellan Arvika och Lilleström eller Ski samt görs några mindre infrastrukturarbeten mellan Arvika och Karlstad skulle det vara möjligt att köra sträckan mellan Oslo och Stockholm på knappt fyra timmar med totalt tolv tåg per dag. Detta skulle innebära en

tidsbesparing på 77 minuter mellan Oslo och Arvika jämfört med nuvarande restid. För att få ned restiden ytterligare behövs det fler åtgärder i Sverige, vilket inte har ingått i studien. Möjliga sådana åtgärder har tidigare utretts av Trafikverket. I studien redovisas samhällsekonomiska analyser som visar att projektet har en hög trafikantnytta men att åtgärden inte blir samhälls-ekonomiskt lönsam på grund av de höga investeringskostnaderna. Vidare visar studiens beräkningar att driften skulle vara företagsekonomiskt lönsam, dvs. att biljettintäkterna överstiger driftkostnaderna. Det framgår också att investeringen kommer att vara klimatneutral efter relativt få år. Huvudslutsatsen är att med nya spår mellan Oslo och Arvika samt åtgärder mellan Arvika och Karlstad skulle restiden minska så mycket att antalet passagerare skulle öka betydligt. I studien rekommenderas ett uppdrag som utförs gemensamt och synkroniserat med ett norskt utredningsuppdrag:

For at utredninger på tvers av landegrensene skal lykkes er det helt avgjørende at transportetatene i landene samarbeider, og jobber mot et felles mål. Hvis det skal gjøres en mer komplett utredning vil det være viktig at Samferdselsdepartementet i Norge og Infrastrukturdepartementet i Sverige samarbeider om å utarbeide et felles mandat for prosjektet som helhet.

Vidare kan nämnas att EU:s lagstiftningsorgan för närvarande förhandlar om en ny förordning för TEN-T. I detta ingår diskussioner om att inkludera sträckan Stockholm–Oslo i de europeiska transportkorridorerna. Sträckan fanns inte med i kommissionens förslag till ny förordning men återfinns däremot i ministerrådets förhandlingsmandat som antogs den 5 december 2022. Europaparlamentet väntas komma med sitt förslag senare under 2023, varpå trepartssamtal om förslaget i sin helhet (inklusive Stockholm–Oslo) kan börja. Om sträckan ingår i de europeiska transportkorridorerna kan EU-medel via CEF sökas för projekt på sträckan.

Järnvägen mellan Göteborg och Oslo

Även järnvägen mellan Göteborg och Oslo har kapacitetsproblem och tillgänglighetsbrister som bl.a. visar sig genom långa res- och transporttider. År 2018 fick Trafikverket i uppdrag att utreda stråket Göteborg–Oslo. Trafikverket redovisade uppdraget i rapporten Utpekad bristanalys: Göteborg–Oslo, kapacitetsproblem och långa restider (publ. 2021:115). Trafikverket föreslog i rapporten olika åtgärds kombinationer med dubbelspår och förbigångsspår på sträckan Skålebol–Öxnared samt fortsatt utredning om kvarstående brister. Den dåvarande regeringen konstaterade att de åtgärder som Trafikverket hade föreslagit skulle ge stora effekter för att reducera de identifierade bristerna i järnvägsrelationen Göteborg–Oslo, men även de resterande delarna av järnvägen på såväl den svenska som norska sidan har betydande brister. Kvarstående brister på den svenska sidan är t.ex. hög restidskvot, låg medelhastighet för långväga persontåg, låg axellast och största tillåtna vikt per meter samt begränsad kapacitet vid utökad trafik för person- och godstrafik. För att

skapa en tydlighet i fortsatt utredning och planering bör Trafikverket i samverkan med Jernbanedirektoratet utreda förutsättningarna för etappvis utbyggnad och därigenom tydliggöra planeringsförutsättningarna för en utveckling av den gränsöverskridande infrastrukturen i stråket.

I juni 2022 fick därför Trafikverket i uppdrag att tillsammans med Jernbanedirektoratet i Norge utreda förutsättningarna för åtgärder på järnvägen på stråket Göteborg–Oslo för ökad kapacitet och tillgänglighet. Utgångspunkten ska vara att utreda de kvarstående brister som Trafikverket redovisat i den ovan refererade rapporten. Utgångspunkter för uppdraget är vidare att transportsystemet och transportinfrastrukturen ska utvecklas så att de transportpolitiska målen nås. Klimatomställningen ska genomsyra politiken och klimatmålen nås. Dessutom ska fyrstegsprincipen utgöra en utgångspunkt. Trafikverket ska redovisa bedömningar av vilka åtgärder som ger bäst måloppfyllelse för de transportpolitiska målen och vilka som är mest angelägna, förutsättningarna för genomförande av dem samt konsekvenser. I uppdraget ingår dessutom att fördjupa analysen av vilka förutsättningar och möjligheter som finns för medfinansiering från kommun, region eller företag av statliga åtgärder. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 1 oktober 2023.

Förbindelser mellan Danmark och Sverige

För att förbättra kunskapsläget om en ny fast förbindelse över Öresund inför framtiden beslutade den dåvarande regeringen i samband med att den nationella planen för transportinfrastrukturen för 2018–2029 fastställdes att en strategisk analys om en sådan förbindelse skulle tas fram. Studien har sedermera genomförts av Trafikverket i samarbete med danska Vejdirektoratet och Transportministeriet. Under tre år har svenska och danska myndigheter tillsammans utrett möjligheterna till en ny fast förbindelse över Öresund. I början av 2021 överlämnades deras utredning till regeringarna i Danmark respektive Sverige (rapport 2021:015).

Trafikverket konstaterar att Öresundsregionen är Skandinavien största storstadsregion med över 4 miljoner invånare. En växande befolkning pressar infrastrukturens kapacitet, påverkar mobiliteten och förlänger restiderna. Trafikverket menar bl.a. att en ny fast förbindelse över Öresund innebär nya möjligheter för pendlare, fritidsresenärer och transporter av godstrafik på väg mellan de två länderna. Förbindelsen skapar förutsättningar för medborgare och företag att transportera sig på nya sätt och nå en större arbetsmarknad. Den dansk-svenska utredningen har sett över möjligheterna både till en vägförbindelse och till en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse för persontrafik.

I sammanhanget kan även det s.k. Europaspåret nämnas. Det är ett förslag till järnvägsförbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn. Landskrona stad pekar bl.a. på behovet av ökad kapacitet för fjärr- och godståg, redundans för

godstrafiken samt regionförstoring och utökad regionaltågstrafik i Öresundsregionen.

Vidare kan också den s.k. Öresundsmetron nämnas. Det är ett förslag till tunnelbana under Öresund mellan Malmö och Köpenhamn, avsedd för pendlare och kollektivtrafikresenärer. Malmö stad menar att den föreslagna metron skulle komplettera Öresundsbron, frigöra spårkapacitet och erbjuda en alternativ färdväg över Öresund.

Med anledning av uppdraget till Trafikverket i beslutet om att fastställa den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för 2022–2033 (I2022/01294 m.fl.) pågår en utredning om helt nya förbindelser över Öresund. Av den nationella planen framgår att Trafikverket ska genomföra prioriterade utredningar, bl.a. när det gäller kapacitet och redundans för transporter över Öresund, inklusive en fortsatt fördjupning Helsingborg–Helsingör, och utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i Öresundsområdet. Utredningsarbetet bör ha som målsättning att bl.a. dessa stråk, noder eller motsvarande är så pass utredda att de kan övervägas i nästa planeringsomgång och planrevidering.

I den nationella infrastrukturplanen för 2022–2033 anges vidare att Trafikverkets bedömning är att järnvägskapaciteten på den fasta förbindelsen över Öresund ska räcka till omkring 2050. Trafikverket och Öresundsbrokonsortiet har i samarbete med Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB gemensamt identifierat vilka åtgärder i järnvägsnätet vid landanslutningen på den svenska sidan som skulle behövas för att motsvara kapaciteten hos den fasta förbindelsen över Öresund.

Vidare kan här nämnas Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland. Bygget av denna tunnel under Fehmarn Bält pågår och kommer att innehålla både väg och järnväg. Bygget av tunneln började 2020 på den danska sidan och 2021 på den tyska. Enligt uppgift kommer tunneln att vara klar 2029. Regeringen har nyligen gett Trafikverket i uppdrag att belysa nya alternativa åtgärder i järnvägssystemet i Skåne. I uppdraget anför regeringen att effekterna av att Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland öppnar kring 2029 ska beaktas.

Järnvägen mellan Finland och Sverige

Haparandabanan sträcker sig från Boden till Haparanda/Torneå och är enligt Trafikverket en internationellt viktig järnvägslänk som trafikeras med godståg. Trafikverket uppger att för att finländska elektrifierade tåg ska kunna gå till Haparanda via Torneå behöver spåren från Laurila till Haparanda elektrifieras och en ny plattform byggas på Haparanda station vid de finländska spåren. Det pågår därför ett samarbetsprojekt mellan svenska Trafikverket, finländska Trafikverket, Haparanda stad och Länsstyrelsen i Norrbottens län. Trafikverket bygger den nya plattformen och anpassar den till dagens krav och standard. Finländska Trafikverket elektrifierar spåren och anpassar bron över

Torne älv och andra anläggningsdelar. För närvarande förbereds en upphandling av bygghandlingen. Projektet är EU-finansierat.

Nordiskt samarbete

Nordiska ministerrådet är de nordiska regeringarnas officiella samarbetsorgan. Nordiska ministerrådet arbetar för gemensamma nordiska lösningar inom områden där de nordiska länderna kan uppnå större resultat genom att samarbeta än genom att lösa uppgifterna var för sig. Statsministrarna i Norden har som vision att Norden ska vara världens mest hållbara och integrerade region 2030. Samarbetet i Nordiska ministerrådet ska bidra till att nå målet.

Nordiska ministerrådet bildades 1971 och består av flera ministerråd. De nordiska statsministrarna har det övergripande ansvaret för det nordiska samarbetet. I praktiken är ansvaret för samarbetet delegerat till de nordiska samarbetsministrarna (MR-SAM) och Nordiska samarbetskommittén (NSK), som står för den löpande samordningen av det nordiska regeringssamarbetet. Det finns i dag elva konstellationer av fackministerråd samt samarbetsministrarnas ministerråd. Beslut i de nordiska ministerråden måste fattas enhälligt.

Nordiska rådet har 87 valda ledamöter från Danmark, Finland, Norge och Sverige som har 20 ledamöter var, varav Danmarks representanter utgörs av 2 från Färöarna och 2 från Grönland, medan Finland har 2 representanter från Åland. Island har 7 ledamöter. Det löpande politiska arbetet i Nordiska rådet sker i utskott och partigrupper. Nordiska rådet betjänas av ett sekretariat som är samlokaliserat med Nordiska ministerrådets sekretariat i Köpenhamn. Det finns dessutom nationella sekretariat i de nordiska parlamenten. Nordiska rådet har under många år bett regeringarna att stärka samarbetet genom att inrätta ett eget ministerråd för transporter. Hittills har regeringarna inte följt parlamentarikernas önskemål.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagens tillkännagivande 2022

Riksdagen har tillkännagett för den dåvarande regeringen det som utskottet anför om projektet Stockholm–Oslo (prop. 2021/22:83, bet. 2021/22:TU9 punkt 4, rskr. 2021/22:229). Enligt utskottet skulle en väl fungerande järnväg mellan huvudstäderna vara mycket positivt både för klimatet och för utvecklingen mellan städerna.

I skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 hänvisas till att den dåvarande regeringen i juni 2022 gav Trafikverket i uppdrag att tillsammans med norska Jernbanedirektoratet utreda förutsättningarna för att etappvis utveckla stråket Stockholm–Oslo samt ge förslag på hur åtgärderna kan finansieras. Samråd ska ske med berörda regioner och kommuner samt andra berörda aktörer. Det norska Samferdsels-

departementet har vidare gett ett motsvarande uppdrag till Jernbandedirektoratet som skulle redovisas i oktober 2022 för att Jernbandedirektoratet därefter ska kunna ta ställning till om och i så fall hur ett eventuellt fortsatt arbete ska genomföras. Trafikverkets uppdrag redovisades till Regeringskansliet i oktober 2022.

Mot den bakgrunden ansåg den dåvarande regeringen att riksdagens tillkännagivande om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda möjligheterna att utveckla stråket Stockholm–Oslo samt ge förslag på finansiering av åtgärderna är slutbehandlat.

Motioner om ett gränsöverskridande transportsystem

Motionsyrkanden om ett gränsöverskridande transportsystem behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU16 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till de initiativ som hade tagits av den dåvarande regeringen och branschen. Utskottet pekade på att det pågår ett kontinuerligt samarbete mellan myndigheterna i de nordiska länderna på ömse sidor om gränsen. Utskottet framhöll att det förutsätter att det pågår ett aktivt arbete för att nå målen och underströk betydelsen av gränsöverskridande transporter. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona vikten av god tillgänglighet när det gäller transporter till och från andra länder – för både näringslivet och privatpersoner. Utskottet vill särskilt lyfta fram att Sverige är ett exportberoende industriland med ett tydligt behov av god tillgänglighet till övriga Europa och resten av världen. Utskottet vill därför framhålla att en ökad rörlighet mellan Sverige och grannländerna är positiv och bra för Sverige, och gränsöverskridande trafik bör följaktligen främjas och underlättas. Det är enligt utskottets mening viktigt med ett gränsöverskridande transportsystem, och utskottet vill därför understryka att det är av stor betydelse att ha ett internationellt perspektiv i infrastrukturplaneringen. När det gäller motionsförslagen om mer gränsöverskridande planering vill utskottet peka på vikten av att den svenska planeringen fungerar i samspel med grannländernas infrastrukturplanering. Utskottet välkomnar därför att regeringen, Trafikverket och andra aktörer har ett fortlöpande samarbete med sina nordiska motsvarigheter. Utskottet vill även lyfta fram det transeuropeiska nätverket som bl.a. syftar till att få transportsystemen i EU:s medlemsstater att hänga samman på ett bättre sätt. Utskottet välkomnar det arbete som bedrivs inom EU.

När det gäller motionsförslagen om nya förbindelser mellan Sverige och Danmark kan utskottet konstatera att det bl.a. har genomförts en dansk-svensk utredning och med anledning av uppdraget till Trafikverket i beslutet om den nationella planen för 2022–2033 pågår en utredning om nya förbindelser över

Öresund. Utskottet välkomnar detta arbete. När det gäller kapacitetsutmaningarna som järnvägsnätet ställs inför när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar 2029 kan utskottet konstatera att regeringen nyligen har gett Trafikverket i uppdrag att belysa nya alternativa åtgärder i järnvägssystemet i Skåne. I uppdraget anför regeringen att effekterna av att Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland öppnar kring 2029 ska beaktas.

När det gäller järnvägstrafiken mellan Sverige och Finland konstaterar utskottet att det bl.a. pågår ett samarbetsprojekt i Tornedalen. När det slutligen gäller motionsförslagen om förbättrade järnvägskommunikationer mellan Sverige och Norge vill utskottet peka på att det har genomförts en norsk-svensk utredning om sträckan Stockholm–Oslo och att det pågår en motsvarande utredning om sträckan Göteborg–Oslo. Utskottet utgår från att arbetet utifrån dessa utredningar fortsätter. Vidare vill utskottet lyfta fram att riksdagen förra året gjorde ett tillkännagivande till den dåvarande regeringen om projektet Stockholm–Oslo. Utskottet har inget att invända mot redovisningen av det tillkännagivandet.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att det pågår olika insatser för att göra transportsystemet mer gränsöverskridande. Utskottet välkomnar det arbete som pågår och ser fram emot att fortsätta att följa utvecklingen inom området. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det därför inte finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2022/23:9 (MP) yrkande 2 i denna del, 2022/23:37 (MP), 2022/23:102 (M) yrkande 1, 2022/23:137 (S), 2022/23:185 (SD), 2022/23:353 (C), 2022/23:362 (C) yrkandena 1 och 2, 2022/23:384 (S), 2022/23:627 (KD), 2022/23:657 (KD), 2022/23:670 (M), 2022/23:713 (L), 2022/23:738 (MP) yrkande 3, 2022/23:811 (S), 2022/23:1016 (SD) yrkandena 21 och 23, 2022/23:1028 (M) yrkande 5, 2022/23:1100 (M), 2022/23:1120 (C) yrkande 4, 2022/23:1256 (MP) yrkandena 4 och 5, 2022/23:1528 (KD), 2022/23:1611 (C) yrkandena 1 och 3, 2022/23:1694 (L) yrkandena 1–3, 2022/23:1791 (M) yrkandena 1 och 2, 2022/23:1928 (C), 2022/23:1997 (S), 2022/23:2114 (M) yrkandena 3, 4 och 11 samt 2022/23:2140 (S) yrkandena 9 och 39.

Forskning och innovation

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om arbetet med forskning och innovation. Utskottet hänvisar bl.a. till att det pågår ett omfattande arbete och betonar att ett effektivt och tillgängligt transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar. Genom att forskning och innovation knyts närmare åtgärder i den ordinarie verksamheten kan ny kunskap snabbare komma till användning. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 26 (SD) och 27 (C).

Motionerna

I partimotion 2022/23:2190 yrkande 49 menar Annie Lööf m.fl. (C) att offentliga aktörer bör gå före och bygga resurseffektivt samt premiera ny och innovativ teknik i upphandlingsförfaranden. Motionärerna uppmärksammar att Trafikverket står för en mycket stor del av användningen av betong och cement och konstaterar att det finns ny teknik som kan minska utsläppen, och därför bör staten ta ansvar för att bidra till att pressa priserna och utveckla tekniken för mer klimatsmart cement.

I kommittémotion 2022/23:1014 yrkande 46 uppmärksammar Thomas Morell m.fl. (SD) behovet av att skapa tekniska testområden för utprovning av ny teknik. Motionärerna betonar att ny teknik ger nya möjligheter att lösa framtidens transportbehov, och för att främja utvecklingen behövs ett snabbare och förenklat tillståndsförfarande för tekniska tester av t.ex. autonoma fordon i verklig trafikmiljö.

I kommittémotion 2022/23:1016 betonar Patrik Jönsson m.fl. (SD) att utvecklingen av nya byggmetoder för järnväg bör öka (yrkande 53). Motionärerna uppmärksammar att i bl.a. Kina byggs järnväg på bropelare för att nyttja marken runt järnvägen mer effektivt samt för att slippa barriäreffekter, minska snöproblematik och minska risken för påkörning. Motionärerna tar vidare upp utvecklingen inom sektorn förarlösa tåg (yrkande 54). Utvecklingen av förarlösa tåg bör fortskrida, och på sikt kan de sänka kostnaderna för tågoperatörerna och därmed även för resenärerna. Dessutom menar motionärerna att utvecklingen av maglevtåg bör bevakas (yrkande 55). Maglevtåg finns i begränsad utsträckning, men allt eftersom tekniken har blivit billigare har kostnaden för maglevtåg minskat. Slutligen menar motionärerna att utvecklingen av hyperloop bör bevakas (yrkande 56). Hyperloopsystem skulle enligt motionärerna kunna transportera tåg eller kapslar i extremt höga hastigheter, och forskning om denna teknik skulle kunna användas i dagens infrastruktursystem.

Bakgrund

Det forskningspolitiska beslutet

I proposition 2020/21:60 Forskning, frihet, framtid – kunskap och innovation för Sverige presenteras forskningspolitiken för 2021–2024. När det gäller samhällsutmaningen klimat och miljö betonas att klimatförändringarna är vår tids ödesfråga och att Sverige ska vara ledande i klimatomställningen och bli ett fossilfritt föregångsland. Propositionen lyfter fram att utmaningarna är stora inom bl.a. transportsektorn. När det gäller olika satsningar på innovation framförs att innovationssystemet ska stärkas med satsningar som avser bl.a. strategiska innovationsprogram, forskningsinstitut, test- och demonstrationsmiljöer samt sänkta trösklar för nyttiggörande och kommersialisering. Dessa satsningar ska bidra till att möta samhällsutmaningarna, nyttiggöra forskningsresultat och stärka Sverige som kunskapsnation. Den dåvarande regeringen betonade att Sverige är ett av världens mest innovativa länder men att det behövs fortsatta investeringar för att behålla och utveckla innovationssystemet och konkurrenskraften. I propositionen nämns flera olika satsningar på transportområdet. Ett exempel är strategiska innovationsprogram där ambitionen är att nästa generations innovationsprogram i större omfattning ska ta sig an områden med bred samhällsrelevans utifrån Agenda 2030, bl.a. med tydligare fokus på fossilfrihet. Ett annat exempel är programmet Fordonsstrategisk forskning och innovation (FFI) som är en avtalsreglerad samverkan mellan fordonsindustrin och staten genom Verket för innovationssystem (Vinnova). I propositionen understryks att investeringar i forskning, utveckling och innovation behövs för att behålla fordonsindustrins konkurrenskraft. Vidare nämns flera olika satsningar och att en del av dem återfinns inom transportområdet.

Den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022–2033

I infrastrukturpropositionen (prop. 2020/21:151) framförs att arbetet med innovationer på transportområdet är avgörande för möjligheterna att nå klimatmålen. I propositionen betonas att ny kunskap behövs för att Sverige ska kunna bli världens första fossilfria välfärdsland, och en omställning av transportsektorn spelar då en central roll. Den dåvarande regeringen framhöll att det behövs forskning och innovation inom alla de tre ben som omställningen behöver stå på: ett mer transporteffektivt samhälle, energieffektiva fordon och farkoster samt högre andel förnybara drivmedel. I propositionen framförs att användningen av ny teknik som uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, fartyg och system, liksom en utbyggnad av elvägar, kommer att medföra att kraven på transportinfrastrukturen förändras. Ett väl fungerande och effektivt transportsystem innebär att trafikslagen samverkar och rätt transportsätt används för varje del av transportkedjan.

Trafikverket lämnade i november 2021 sitt förslag till nationell transportinfrastrukturplan för 2022–2033. Där uppger Trafikverket att myndigheten bidrar till ny teknik och genomför digitaliseringens möjligheter, vilket

utvecklar transportsystemets utformning, underhåll och användning. Verket konstaterar att mängden data och information ökar, blir alltmer tillgänglig och skapar nya tjänster i transportsystemets olika delar. Digitaliseringen möjliggör nya typer av åtgärder och beslutsstöd som bygger på interaktion mellan fordon och infrastruktur för att skapa nyttor. Trafikverket uppger att man under planperioden kommer att verka för att tillvarata digitaliseringens möjligheter genom att utvecklingen av informationsmängder och den digitala infrastrukturen beaktas, både inom ramen för den egna verksamheten och i samverkan med andra aktörer. Nya typer av åtgärder med tydliga inslag av digitalisering som ger direkta effekter i transportsystemet kan enligt Trafikverket underlätta omställningen till ett hållbart transportsystem. Prioriterade områden inom forskning och innovation anges vara ökad produktivitet, klimatpåverkan, effektivt inkluderande transportsystem och digitalisering av transportsystemet för ett hållbart samhälle.

I juni 2022 fastställde den dåvarande regeringen den nationella planen för transportinfrastruktur för 2022–2033. Enligt skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 fördelas totalt 6,7 miljarder kronor till forskning och innovation under planperioden. Insatserna omfattar samtliga trafikslag och relevanta ämnesområden. I den nationella planen betonas att forskning och innovation på transportområdet är avgörande för att nå de av riksdagen antagna transportpolitiska målen inklusive klimatmålen och övriga miljömål, skapa tillgänglighet för såväl medborgare som näringsliv i hela landet, bidra till ökad trafiksäkerhet samt öka produktiviteten och förbättra kostnadskontrollen. Trafikverkets forsknings- och innovationsverksamhet ska bidra till bl.a. samhällsekonomisk effektivitet, jämställdhet samt utvecklad samhällsplanering och bostadsbyggande. Den ska även understödja kunskapsuppbyggnaden för elektrifieringen av alla trafik- och transportslag. Vidare ska den bidra till utveckling av teknik, material och metoder för byggande, drift och underhåll av transportinfrastruktur med minskade kostnader och minskad klimatpåverkan.

I den nationella planen framhålls vidare att ett långsiktigt hållbart transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar inom samtliga trafikslag. Dessa lösningar måste kunna variera mellan olika delar av landet eftersom förutsättningarna kan skilja sig åt. Tiden från att ny kunskap förvärvas till att den omsätts i praktiken i transportsystemet behöver förkortas. Genom att forskning och innovation knyts närmare åtgärder i den ordinarie verksamheten kan innovationer snabbare komma till användning och bidra med nytta direkt. Förutsättningarna för detta kan enligt den dåvarande regeringen öka om forsknings- och innovationsmedel kombineras med andra åtgärders finansiering i den utsträckning som Trafikverket bedömer att det är möjligt. Det framhålls att Trafikverket har ett väl utvecklat samarbete med såväl näringsliv som myndigheter, bl.a. Verket för innovationssystem (Vinnova), Statens energimyndighet, Forskningsrådet för miljö, areella

näringar och samhällsbyggande (Formas) samt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), som kan fördjupas och effektiviseras och på så sätt ytterligare stärka den nationella sammantagna forskningen.

EU:s nuvarande forsknings- och innovationsprogram Horisont Europa, som är EU:s huvudsakliga instrument för att stödja forskning och innovation från idé till marknadsintroduktion, kommer enligt den dåvarande regeringen att få stort genomslag i framtida forskning och innovation. I skrivelse 2021/22:261 anförs att Trafikverket är aktivt inom olika EU-program, vilket skapar möjligheter till uppväxling av satsade nationella medel. Detta bidrar enligt skrivelsen i sin tur till att förstärka de svenska forskningsresurserna.

Forsknings- och innovationsverksamhet inom transportområdet

Trafikverket ska genom sin forsknings- och innovationsverksamhet bidra till att stärka svensk forskning och innovation inom transportområdet så att dessa bidrar till att de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, kan nås. Trafikverkets forsknings- och innovationsplan beskriver de övergripande målsättningarna, aktuella prioriteringar och de processer och regler som gäller.

Trafikverket uppger att myndigheten arbetar för att befintliga transportsystem utvecklas men också följer utvecklingen inom nya innovativa transportsystem som kan komplettera de klassiska redan existerande systemen. Trafikverket betonar att det är viktigt att bygga strategisk kunskap om teknikutveckling och digitalisering, och ett område som är viktigt är framtidens färdmedel och fordon. Trafikverket uppger vidare att fordon i dag till stor del är uppkopplade, vilket kan användas för att skapa en hållbar och säker miljö.

I april 2022 presenterade Trafikverket 34 konkreta åtgärder som ska öka takten i digitaliseringen av vägtransportsystemet. Färdplan 2022 visar Trafikverkets samlade riktning inom området digitalisering av vägtransportsystemet och speglar nya förutsättningar, utvecklingsbehov och åtgärdsförslag som bidrar till tillgänglighet i ett hållbart samhälle.

Vidare kan nämnas att Trafikverket uppger att cement som ingår i anläggningsbetong är en av byggsektorns största utsläppskällor av koldioxid. Därför är valet av betong en av flera delar i Trafikverkets arbete för att minska koldioxidutsläppen, bl.a. i bygget av Norrbotniabanan. Där används nu en nyutvecklad betong där en hög andel av cementen har ersatts med slagg. Resultatet blir enligt Trafikverket kraftigt reducerade koldioxidutsläpp.

I den nationella godstransportstrategin från 2018 betonas vikten av forskning och innovation, och för att stärka Sveriges konkurrenskraft krävs förmåga att skapa och producera innovativa lösningar och tekniker samt att utveckla befintliga och nya företag. Det ska vara möjligt för innovationer att efter test och utvärdering snabbt gå från pilot till verklighet. I strategin uppges även att det på transportområdet sker en utveckling som innebär att transportsystemet digitaliseras, automatiseras och elektrifieras. Enligt strategin kan

utvecklingen med rätt styrmedel skapa lösningar som kan bidra till att klimatmålet nås och att konkurrenskraften för svenskt näringsliv stärks.

I sammanhanget kan även EU-kommissionens förslag till direktiv om intelligenta transportsystem (COM(2021) 813) nämnas. Förslaget syftar till att stimulera en snabbare utbyggnad av nya och intelligenta transporttjänster, bl.a. genom att viktiga väg-, rese- och trafikdata görs tillgängliga i digitalt format, t.ex. data om hastighetsbegränsningar, trafikcirkulationsplaner och vägarbeten längs TEN-T-nätet. Ett första utkast till betänkande presenterades av Europaparlamentets rapportör i maj 2022. Utskottet överlade med den dåvarande regeringen två gånger, i mars och maj 2022.

Nya byggmetoder för järnväg

Trafikverket har uppgett att landbroar kan vara ett effektivt alternativ till konventionella anläggningsmetoder i vissa landskap, under förutsättning att de utformas på ett produktionsoptimerat och industrialiserat sätt. För att landbroar ska kunna vara ett kostnadseffektivt utformningsalternativ behöver det enligt Trafikverket finnas med redan tidigt i planläggningsprocessens arbete med val av lokalisering. Planläggning och tillståndsprocesser behöver också anpassas eftersom fler aspekter i utformningen blir låsta tidigt. Trafikverket menar att landbroar inte ska ses som en generell lösning som kan användas överallt. Dels är lösningen inte ekonomisk på alla platser, dels passar inte tillämpningen in i alla lokala landskap. Konkurrenskraften gentemot konventionellt utformad järnväg är helt beroende av landskapets topografi och geologi och de utmaningar som anpassningen till platsens förutsättningar innebär.

Självkörande tåg, maglevtåg och hyperloop

När det gäller självkörande tåg uppger Trafikverket att infrastrukturhållare i Europa samarbetar med systemleverantörer om att specificera självkörande tåg och att genomföra demonstration av det. I Sverige är huvudfokus på att lokföraren har ett stöd för tåγκörningen. Branschprogrammet Ökad kapacitet i järnvägstrafiken (KAJT) genomför forskning för att förbättra järnvägs-systemet.

Maglevtekniken innebär att tågen drivs framåt av ett magnetfält och svävar över en farbana av betong. Trafikverket uppger att maglevtekniken har många positiva egenskaper såsom hög toppfart, låg driftskostnad, lägre buller och låg energiåtgång. En del av dessa egenskaper är omdiskuterade, men tekniken har enligt Trafikverket fördelar samtidigt som maglev är oprövat i stor skala för höghastighetståg. Det finns enligt uppgift flera banor med maglev för låg hastighet i Kina, Japan och Sydkorea men bara en bana för hög hastighet. I Europa finns inget projekt för maglev i nuläget. Trafikverket uppger att man följer utvecklingen inom maglev.

Trafikverket betonar att det är viktigt att bygga strategisk kunskap om teknikutveckling och digitalisering, och ett område som är viktigt är fram-

tidens färdmedel och fordon. Ökad kunskap behövs om snabba landtransporters potential, och därför finansierar Trafikverket ett forskningsprojekt om snabba landtransporter såsom maglev och hyperloop. Studien genomfördes under 2020 och behandlar samhällseffekter av investeringar i snabba landtransporter med fokus på tre tekniker: höghastighetståg på järnväg, maglevtåg och hyperloop. Målsättningen var att utvärdera potentialen till måluppfyllnad för respektive teknik och därmed teknikernas framtidsutsikter i en svensk kontext. I studien bedöms höghastighetståg på järnväg vara den av de tre teknikerna som har störst potential för måluppfyllnad i generell mening, men att de andra teknikerna kan fylla ett syfte som nischtekniker eller komplement. Studien visar att höghastighetstågens fördel i hög grad ligger i möjligheten till integrering med befintligt system, och de alternativa teknikerna har därmed större konkurrenskraft i stråk där denna aspekt är mindre framträdande. Av studien framgår bl.a. att allt talar för att hyperloop är väsentligt dyrare än de andra teknikerna. Hur mycket dyrare är dock enligt studien svårt att säga.

Försöksverksamheter med självkörande fordon

Utvecklingen av automatiserad körning på väg är en del av en mer omfattande utveckling av automatisering och uppkoppling av transportsystemet och av samhället i stort. Automatiserad körning kan sägas innebära att ett automatiserat körsystem utför delar av eller hela den dynamiska köruppgiften.

Det pågår försöksverksamheter med autonoma eller självkörande fordon på olika håll i landet. Bland annat har Scania beviljats tillstånd av Transportstyrelsen för att testa självkörande lastbilar på E4 mellan Södertälje och Jönköping. Testerna kommer att genomföras tillsammans med företaget Tusimple som leder utvecklingen av autonoma fordon. Lastbilarna körs autonomt men övervakas av en förare, ett s.k. nivå 4-test. I både USA och Kina pågår redan tester av lastbilar enligt nivå 4 på allmän väg, men Scania är först i Europa med att testa tekniken på motorväg och med nyttolast.

Frågan om självkörande fordon i trafiken har behandlats i en rad utredningar av olika myndigheter under senare år. Sverige deltar även aktivt i flera stora EU-projekt inom området. Utredningen om självkörande fordon på väg lade i mars 2018 fram sitt slutbetänkande Vägen till självkörande fordon (SOU 2018:16). Utredningen pekar på behovet av en del ändringar i det juridiska regelverket för att underlätta en marknadsintroduktion av automatiserade fordon. Det handlar bl.a. om att anpassa reglerna i trafikförordningen, vägmärkesförordningen och kamerabevakningslagen för automatiserad körning. Vidare föreslår utredningen fortsatta analyser och att man uppmuntrar de försök och demonstrationsprojekt som behövs för att underlätta för självkörande fordon i trafiken.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om forskning och innovation behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU16 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till de initiativ som hade tagits av den dåvarande regeringen och branschen. Utskottet framhöll vidare att det förutsätter att det pågår ett aktivt arbete för att nå målen. Riksdagen biföll utskottets förslag.

I yttrande 2020/21:TU4y om proposition 2020/21:60 Forskning, frihet, framtid – kunskap och innovation för Sverige välkomnade trafikutskottet den dåvarande regeringens besked att innovationssystemet ska stärkas med satsningar som avser bl.a. strategiska innovationsprogram, forskningsinstitut, test- och demonstrationsmiljöer samt sänkta trösklar för nyttiggörande och kommersialisering. Utskottet lyfte fram att utmaningarna är särskilt stora inom transportsektorn. Det är därför av stor betydelse att forsknings- och innovationspolitiken bidrar till ökad kunskap för att kunna skapa ett system med fossilfria och resurseffektiva transporter och resor. Utskottet uppmärksammade behovet av ökad forskning och innovation när det gäller hållbara och gröna bränslen, såsom biobränslen, vätgas och biogas, för att transportsektorn ska kunna klara etappmålet för inrikes transporter och minska flygets klimatpåverkan. Utskottet konstaterade att den dåvarande regeringen i budgetpropositionen för 2021 hade framfört att bl.a. ökad användning av biodrivmedel, val av andra trafikslag samt utveckling av elflyg kan spela viktiga roller för att flygets miljö- och klimatpåverkan ska minska. Utskottet lyfte fram behovet av forskning om hållbara resmönster och betonade behovet av forskning som tillämpar ett trafikslagsövergripande perspektiv. Utskottet kunde konstatera att det inom ett antal transportområden finns särskilt stora behov av ökad forskning, inte minst i fråga om cykling och järnväg. Utskottet lyfte även fram att det är viktigt med forskning om bl.a. hur olika transportsätt och tjänster kan kombineras för att möta förändrade beteenden och krav från resenärerna.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på att arbetet med innovationer och nya smarta moderna transportlösningar är mycket viktigt för möjligheterna att nå de transportpolitiska målen. Satsningar på forskning och innovation är också angelägna för att fullt ut kunna tillvarata möjligheterna med den snabbt ökande digitaliseringen och ny teknik. Utskottet välkomnar därför att den nationella infrastrukturplanen innebär att betydande belopp avsätts för forskning och innovation och att insatserna omfattar samtliga trafikslag och relevanta ämnesområden.

När det gäller motionsförslaget om att offentliga aktörer bör gå före och bygga resurseffektivt kan utskottet konstatera att Trafikverket är en stor upphandlare, och utskottet utgår från att verkets upphandlingar görs på ett sätt som bidrar till att uppnå största möjliga klimatnytta. Som exempel kan nämnas

att valet av betong är en av flera delar i Trafikverkets arbete för att minska koldioxidutsläppen i bygget av t.ex. Norrbotniabanan. Genom att forskning och innovation knyts närmare åtgärder i den ordinarie verksamheten kan innovationer snabbare komma till användning. Utskottet kan även konstatera att Trafikverket har ett utvecklat samarbete med såväl näringsliv som myndigheter. Verket ska genom sin forsknings- och innovationsverksamhet bidra till att stärka svensk forskning och innovation inom transportområdet. När det gäller motionsförslaget om att skapa tekniska testområden för utprovning av ny teknik vill utskottet framhålla att det pågår utrednings- och försöksverksamheter som syftar till att ställa om till och förbereda transportsystemet för klimatsmarta, uppkopplade och automatiserade person- och godstransporter. Utskottet ser mycket positivt på att det bedrivs ett aktivt arbete för att utveckla transporterna. När det gäller motionsförslaget om transportteknik som självkörande tåg, maglevtåg och hyperloop välkomnar utskottet det arbete som görs inom Trafikverket och branschen. När det slutligen gäller motionsförslaget om utvecklingen av nya byggmetoder för järnväg kan utskottet konstatera att Trafikverket menar att landbroar kan vara en lösning i vissa fall.

Sammanfattningsvis vill utskottet understryka att ett effektivt och tillgängligt transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar. Utskottet konstaterar att det pågår ett omfattande arbete med forskning och innovation. Utskottet välkomnar detta och konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade, och det finns därför inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2022/23:1014 (SD) yrkande 46, 2022/23:1016 (SD) yrkandena 53–56 och 2022/23:2190 (C) yrkande 49.

Fyrstegsprincipen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om arbetet med fyrstegsprincipen. Utskottet betonar bl.a. att principen är en viktig utgångspunkt för utvecklingen av transportsystemet och att den ska vara vägledande för planeringen av infrastrukturåtgärder. Utskottet anser inte att det finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen.

Jämför reservation 28 (V) och 29 (MP).

Motionerna

Följdmotionen

I kommittémotion 2022/23:3 menar Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) att regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med det

första steget i fyrstegsprincipen, som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag (yrkande 6). Motionärerna konstaterar att det finns få steg 1-åtgärder som Trafikverket råder över.

Motion från allmänna motionstiden 2022/23

I motion 2022/23:2105 yrkande 7 uppmärksammar Emma Berginger m.fl. (MP) behovet av att ändra förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. för att öka Trafikverkets möjligheter att medfinansiera steg 1- och 2-åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipen samt att se över förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket. Motionärerna menar att tillämpandet av principen skulle kunna motivera större insatser för ökad cykeltrafik, särskilt om steg 1 och 2 tillämpades oftare, och för ett effektivt nyttjande av infrastrukturen och de skattemedel som läggs på om- och nybyggnad av infrastruktur behöver fyrstegsprincipen tillämpas på ett bättre sätt och de hinder som finns för Trafikverket att finansiera och genomföra steg 1 och 2 åtgärdas.

Bakgrund

Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis. Principen dokumenterades första gången 1997, och den senaste lydelsen är enligt Trafikverket följande:

- Tänk om: Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
- Optimera: Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
- Bygg om: Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.
- Bygg nytt: Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Riksrevisionens rapport om tillämpningen av fyrstegsprincipen

I Riksrevisionens rapport om tillämpningen av fyrstegsprincipen (RiR 2018:30) redovisades bl.a. att revisionens övergripande slutsats är att regeringens och Trafikverkets styrning inte stöder ett trafikslagsövergripande arbetssätt. Vidare framförde Riksrevisionen att regeringen i flera avseenden behöver förtydliga hur Trafikverket ska arbeta med fyrstegsprincipen. Se avsnittet om tidigare riksdagsbehandling nedan.

Den nationella infrastrukturplanen 2022–2033

Infrastrukturpropositionen

I den senaste infrastrukturpropositionen betonas att fyrstegsprincipen är en viktig utgångspunkt för utvecklingen av transportsystemet som riksdagen och regeringen upprepade gånger har uttalat stöd för (prop. 2020/21:151, bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). Att planera transportsystemet enligt fyrstegsprincipen förväntas bidra till kostnadseffektiva lösningar, och fyrstegsprincipen ska vara vägledande för planeringen av infrastrukturåtgärder. 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. Syftet ska vara att nå en god hushållning med både ekonomiska medel och naturresurser samt en hållbar samhällsutveckling.

När det gäller frågan om hur steg 1- och steg 2-åtgärder kommer in i infrastrukturplaneringen betonas i infrastrukturpropositionen att kostnads-effektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt i större utsträckning ska prioriteras (steg 1) samt åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur (steg 2). Statliga åtgärder enligt fyrstegsprincipens första steg är huvudsakligen åtgärder som inte hanteras inom ramen för infrastrukturplaneringen, exempelvis olika former av ekonomiska och administrativa styrmedel. Andra steg 1- och steg 2-åtgärder kan inrymmas i infrastrukturplaneringen, exempelvis prioritering av åtgärder som främjar kollektivtrafik, cykel- och gångtrafik samt krav på kommunala motprestationer vid åtgärder i anslutning till det kommunala vägnätet. Trafikverket ska, enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket, stegvis analysera val av åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipen. Den dåvarande regeringen konstaterade att flera steg 1- och steg 2-åtgärder ligger inom kommuners och regioners ansvarsområden, exempelvis stadsplanering, parkeringsavgifter eller ändrad turtäthet för kollektivtrafiken. Trafikverket ska aktivt verka för fyrstegsprincipens tillämpning i ett fungerande samspel mellan nationell transportinfrastrukturplanering och fysisk planering på lokal och i vissa län regional nivå. Staten möjliggör, genom den nationella planen, även bl.a. steg 1- och steg 2-åtgärder genom stadsmiljöavtalen, genom vilka kommuner och regioner kan få stöd till åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik eller till hållbara godstransportlösningar.

Trafikverkets förslag till nationell infrastrukturplan

I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 framför verket att fyrstegsprincipen är grundläggande för myndighetens arbete. Trafikverkets övergripande prioritering är att enligt fyrstegsprincipen i första hand vårda och utveckla den infrastruktur som redan finns samt vidta åtgärder som gör att den utnyttjas effektivt. Transportsystemets funktion, användning och miljöpåverkan påverkas även av en rad andra faktorer som

inte är en del av infrastrukturplanen, såsom styrmedel, regleringar och upphandlad trafik. För att nå de transportpolitiska målen är infrastrukturen en pusselbit bland flera. I förslaget framförs att Trafikverket arbetar med både steg 1- och steg 2-åtgärder, t.ex. trafikinformation, trafikledning, kapacitetstilldelning och hastighetsgränser. Myndigheten framför att majoriteten av dessa åtgärder handlar om annat än fysisk infrastruktur varför huvuddelen av detta arbete ligger utanför planförslaget.

Den nationella infrastrukturplanen 2022–2033

I skrivelsen 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 betonas att fyrstegsprincipen är vägledande för planeringen av infrastrukturåtgärder, och den är en viktig utgångspunkt för förslagen till ekonomiska ramar och deras fördelning. Statliga åtgärder enligt fyrstegsprincipens första steg, dvs. åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt, är huvudsakligen sådana som inte hanteras inom ramen för infrastrukturplaneringen, exempelvis olika former av ekonomiska och administrativa styrmedel. Sådana åtgärder ger i stället förutsättningar för infrastrukturplaneringen. Åtgärder enligt det andra steget är sådana som medför ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur. Vissa steg 1- och steg 2-åtgärder kan enligt skrivelsen inrymmas i infrastrukturplaneringen, främst inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder. Trafikverket har i sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen redogjort för hur fyrstegsprincipen har tillämpats för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärderna ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Principen är inbyggd i den metodik som Trafikverket tillämpar för de förberedande studier som ligger till grund även för föreslagna investeringar. Den dåvarande regeringen konstaterade att Trafikverket fortsättningsvis aktivt ska verka för fyrstegsprincipens tillämpning i ett fungerande samspel mellan nationell transportinfrastrukturplanering och fysisk planering på lokal och i vissa län regional nivå.

Uppdrag till Trafikverket

Av regleringsbrevet för Trafikverket för budgetåret 2022 framgår att myndigheten ska redovisa typer av åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt (steg 1-åtgärder) eller som innebär att befintlig infrastruktur används mer effektivt (steg 2-åtgärder). Fokus i uppdraget ska vara att analysera och redovisa vilka av dessa typer av åtgärder som kan finansieras med medel från den nationella planen för transportinfrastruktur respektive länsplanerna för regional transportinfrastruktur samt vilka som inte kan finansieras på så sätt och skälen till detta. Utgångspunkten för uppdraget är ambitionen att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva steg 1- och steg 2-åtgärder. Skatter ska undantas från uppdraget. Alla delar av uppdraget ska utföras i dialog med regionerna och SKR.

Uppdraget redovisades till Regeringskansliet i december 2022 (TRV 2022/136168). Trafikverket har i sin analys av relevanta förordningar dragit

slutsatsen att de statliga medel som hanteras genom förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur och förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur syftar till investeringar i fysiska åtgärder i statlig infrastruktur. De undantag som finns regleras i förordningar som beskriver vad som gäller för statlig medfinansiering till investeringar i fysiska åtgärder där annan huvudman har ansvaret (förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. och förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer). Den statliga medfinansieringen som hanteras i förordningarna sker från nationell plan och länsplanerna. Trafikverket uppger vidare att verket tidigare har redovisat förslag till konsekvensbedömda informations- och kunskapshöjande insatser i samband med revideringar av nationell plan. Det kan finnas ytterligare insatser som kan anses kostnadseffektiva och Trafikverket kan medverka i insatser för att fördjupa kunskapen om sådana i syfte att stödja ambitionen att kostnadseffektiva steg 1- och steg 2-åtgärder prioriteras i större utsträckning. Med dessa utgångspunkter redovisas i rapporten de typer av åtgärder som kan respektive inte kan finansieras med stöd av förordningarna.

Trafikanalys uppdrag att följa Trafikverkets arbete

Trafikanalys har i uppdrag att följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser. År 2022 fokuserades på Trafikverkets modeller för analys av fyrstegsprincipens steg 1- och steg 2-åtgärder. Trots att Trafikverket har utvecklat flera speciellt anpassade modeller för steg 1- och steg 2-åtgärder konstateras att Trafikverkets samhällsekonomiska modeller och effektsamband ger svagt modellstöd för steg 1-åtgärder i åtgärdsvalsprocessen. Situationen är bättre för steg 2-åtgärder med ett fokus på traditionella trafiktekniska åtgärder. Det finns inget modellstöd för det som kan kallas ”moderna” åtgärder, t.ex. kombinerad mobilitet, autonoma bussar eller laddinfrastruktur. Trafikanalys uppger att det är mer överraskande att modellstödet för de frekventa cykelåtgärder som diskuteras i åtgärdsvalsstudierna är svagt eller obefintligt. Vidare ges lokala logistikåtgärder inget modellstöd. Av de 30 steg 1- och steg 2-åtgärder som har analyserats kan Trafikverkets modeller analysera 4 eller 5. Trafikanalys betonar att effektsamband ger ett grundläggande underlag för att bedöma vilka effekter skilda åtgärder inom infrastrukturen får och ger underlag för samhällsekonomiska modeller och analyser. I effektkatalogen för steg 2-åtgärder finns det tydliga effektsamband för vissa åtgärder som har sin huvudsakliga grund i fordonen. För steg 1-åtgärder saknas en konsistent presentation och god kvalitet på effektsambanden. Utifrån de presenterade effektsambanden för främst steg 1-åtgärder finner Trafikanalys det svårt att kunna genomföra en analys av effekter och samhällsekonomi.

Klimatråtsutredningens förslag

Klimatråtsutredningens slutbetänkande Rätt för klimatet (SOU 2022:21) redovisar förslag till ändringar av lagstiftningen inom tre områden: främja bidrag till klimatomställningen, underlätta byggande av elnät och ett transport-effektivt samhälle. Utredningen föreslår bl.a. att inriktningen på den nationella planen respektive länsplanerna ska bestämmas med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande helhetsperspektiv på transportsystemet och fyrstegsprincipen. Förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. föreslås få ett tillägg som innebär att statlig medfinansiering får beviljas för åtgärder som kan minska behovet av nybyggnationer eller större ombyggnationer av transportinfrastruktur genom att påverka transportefterfrågan, val av transportsätt eller genom en effektivare användning av befintlig transportinfrastruktur. Dessutom föreslås Trafikverkets instruktion ändras så att det tydliggörs att myndighetens uppdrag är bredare än infrastrukturplanering.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagens tillkännagivande 2019

I samband med behandlingen av skrivelsen med anledning av Riksrevisionens rapport om fyrstegsprincipen (se ovan) och motioner om fyrstegsprincipens tillämpning i infrastrukturplaneringsprocessen beslutade riksdagen våren 2019 om ett tillkännagivande till den dåvarande regeringen om att vidta åtgärder för att säkerställa fyrstegsprincipens genomslag (skr. 2018/19:76, bet. 2018/19:TU18, rskr. 2018/19:277).

I Riksrevisionens rapport Fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastruktur – tillämpas den på avsett sätt? (RiR 2018:30) framkom bl.a. att revisionens övergripande slutsats är att regeringens och Trafikverkets styrning inte stöder ett trafikslagsövergripande arbetssätt. Vidare framförde Riksrevisionen att regeringen i flera avseenden behöver förtydliga hur Trafikverket ska arbeta med fyrstegsprincipen. Den dåvarande regeringen anförde i skrivelse 2018/19:76 bl.a. att den ansåg att Trafikverket har tillräckliga direktiv om hur fyrstegsprincipen ska tillämpas och att ett trafikslagsövergripande perspektiv ska vara vägledande i arbetet med den nationella planeringen av infrastrukturinvesteringar. Den dåvarande regeringen meddelade också att den avsåg att återkomma i de fall den såg behov av ytterligare justeringar.

Den dåvarande regeringen redovisade därefter i skrivelse 2021/22:75 att Trafikverket har genomfört ett omfattande utvecklingsarbete när det gäller arbetssätt och systemstöd kring trafikslagsövergripande åtgärdsvalsstudier i enlighet med fyrstegsprincipen och i linje med Riksrevisionens rekommendationer. Den dåvarande regeringen pekade på att den i uppdraget till Trafikverket att ta fram inriktningsunderlag underströk det trafikslagsövergripande perspektivet, och i uppdraget ingick även att Trafikverket ska ta fram scenarier

baserade på antaganden om bl.a. steg 1-åtgärder. Det anges också i uppdraget att den avsåg att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva steg 1-åtgärder och steg 2-åtgärder och att vikten av att effektivisera och optimera användningen av existerande infrastruktur har betonats. Den dåvarande regeringen pekade vidare på att den i den senaste infrastrukturpropositionen framfört att fyrstegsprincipen ska vara vägledande för planeringen av infrastrukturåtgärder och att den är en viktig utgångspunkt för förslagen till ekonomiska ramar och deras fördelning. Det anges vidare att ett trafikslagsövergripande synsätt på infrastrukturplanering, dvs. ett synsätt där alla trafikslag och transportsätt prövas förutsättningslöst, behöver genomsyra det kommande arbetet med åtgärdsplanering och framtagandet av en ny nationell plan.

I skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 anges att Trafikverket har genomfört ett omfattande utvecklingsarbete när det gäller arbetssätt och systemstöd kring trafikslagsövergripande åtgärdsvalsstudier i enlighet med fyrstegsprincipen i linje med Riksrevisionens rekommendationer i granskningsrapporten om tillämpningen av fyrstegsprincipen. I bl.a. proposition 2020/21:151 anges att fyrstegsprincipen ska vara vägledande för planeringen av infrastrukturåtgärder och att den är en viktig utgångspunkt för förslagen till ekonomiska ramar och deras fördelning. Vidare görs förtydliganden om fyrstegsprincipen, bl.a. att statliga åtgärder enligt det första steget huvudsakligen är åtgärder som inte hanteras inom ramen för infrastrukturplaneringen, exempelvis olika former av ekonomiska och administrativa styrmedel. Vidare konstateras att Trafikverket har framfört att fyrstegsprincipen har tillämpats för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärderna ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Dessutom anges att principen även är inbyggd i den metodik som Trafikverket tillämpar för de förberedande studier som ligger till grund för föreslagna investeringar. Som framgår ovan har den dåvarande regeringen vidare i Trafikverkets regleringsbrev för 2022 gett Trafikverket i uppdrag att senast den 21 januari 2023 redovisa vilka steg 1- och steg 2-åtgärder som kan finansieras med medel från den nationella planen respektive länsplanerna och vilka som inte kan finansieras på detta sätt och skälen till detta.

Mot den bakgrunden ansåg den dåvarande regeringen att riksdagens tillkännagivande om att regeringen bör vidta åtgärder för att säkerställa fyrstegsprincipens genomslag, arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna för infrastrukturinvesteringar och tydligt definiera vad som avses med trafikslagsövergripande anslag i arbetet med den kommande infrastrukturpropositionen är slutbehandlat.

Tidigare riksdagsbehandling av motioner om fyrstegsprincipen

Motionsyrkanden om fyrstegsprincipen behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU16 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att frågorna är

uppmärksammade och fann inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Utskottet påminde om att fyrstegsprincipen är en viktig utgångspunkt för utvecklingen av transportsystemet. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis lyfta fram att det vid upprepade tillfällen har framhållits att det är angeläget att tillämpa ett trafikslagsövergripande synsätt vid överväganden om vilka åtgärder som behöver vidtas för att utveckla transportsystemet och att de föreslagna åtgärderna ska analyseras utifrån fyrstegsprincipen. Utskottet vill betona att fyrstegsprincipen är en viktig utgångspunkt för utvecklingen av transportsystemet och att principen ska vara vägledande för planeringen av infrastrukturåtgärder. Utskottet vill framhålla vikten av att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt, dvs. steg 1- och 2-åtgärder. Utskottet uppmärksammar att Trafikverket har haft i uppdrag att redovisa typer av steg 1- och steg 2-åtgärder samt hur de kan finansieras.

Vidare kan utskottet konstatera att riksdagen 2019 riktade ett tillkännagivande till den dåvarande regeringen om att vidta åtgärder för att säkerställa fyrstegsprincipens genomslag. Utskottet har inget att invända mot redovisningen av tillkännagivandet.

Därmed anser inte utskottet att det finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen och avstyrker därför motionerna 2022/23:3 (V) yrkande 6 och 2022/23:2105 (MP) yrkande 7.

Trafikprognoser och samhällsekonomiska analyser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om arbetet med trafikprognoser och samhällsekonomiska analyser. Utskottet betonar att det är mycket viktigt att fokusera på infrastrukturinsatser som är samhällsekonomiskt lönsamma och att de samhällsekonomiska analyserna därför måste vara väl underbyggda och av god kvalitet. Utskottet anser att det inte finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen.

Jämför reservation 30 (V), 31 (C) och 32 (MP).

Motionerna

Följdmotionen

I kommittémotion 2022/23:3 menar Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att som komplement till dagens basprognoser utveckla målorienterade prognoser där man utgår från att transportplaneringen ska styras mot ett mer transporteffektivt samhälle (yrkande 12). Motionärerna menar att basprognoserna motverkar ambitionen att stärka arbetet med t.ex. steg 1- och 2-åtgärder och att klimatmålen inte får tillräckligt genomslag i infrastrukturplaneringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2022/23

I partimotion 2022/23:1233 yrkande 2 anför Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen bör tillse att de samhällsekonomiska bedömningarna vid transportinfrastrukturplaneringen i mindre grad ska användas för att viktiga klimatnyttan i monetära termer och mer söka de mest kostnadseffektiva alternativen för att utveckla tillgängligheten inom ramen för transportsektorns klimatmål till 2030. Motionärerna betonar vikten av att uppnå en transportplanering som är i enlighet med transportsektorns klimatmål.

I partimotion 2022/23:2175 yrkande 28 pekar Per Bolund m.fl. (MP) på behovet av att arbeta för att främja transporteffektivitet, bl.a. genom att Trafikverket ska arbeta målstyrt i stället för prognosbaserat. Motionärerna uppmärksammar att dagens planering utgår från prognoser som bygger på historiska data och antaganden om ständig tillväxt för vägtrafiken, vilket behöver ändras för att klara en hållbar omställning av transporterna.

I kommittémotion 2022/23:853 yrkande 11 av Ulrika Heie m.fl. (C) och kommittémotion 2022/23:1123 yrkande 8 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) uppmärksammas behovet av att göra en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna för att värdera industrins och godsflödets betydelse rätt. Motionärerna menar att nyttan av tillförlitliga godstransporter inte framgår i dagens kalkylmodeller,

och därför behöver det genomföras en samhällsekonomisk värdering av godsprojekt som på ett rättvisande sätt speglar deras betydelse för näringslivets och Sveriges konkurrenskraft.

I kommittémotion 2022/23:1124 yrkande 18 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) och i motion 2022/23:1632 yrkande 2 av Martina Johansson och Elisabeth Thand Ringqvist (båda C) föreslås att Trafikverket ska ta med besöksnäringen i sin nyttoutvärderingskalkyl. Motionärerna betonar att besöksnäringens utveckling är beroende av att besökare kan ta sig till och från platser på ett effektivt sätt och för att tillgodose en god infrastruktur bör Trafikverket få i uppdrag att i samarbete med besöksnäringen undersöka förslag till relevanta infrastruktur- och transportsatsningar som matchar besöksnäringens behov.

I motion 2022/23:1028 yrkande 6 menar Johan Hultberg (M) att en metod för trafikmodellering av gränsöverskridande järnvägstransporter bör utvecklas. För att kunna utveckla den gränsöverskridande infrastrukturen är det viktigt med bra beslutsunderlag som bl.a. innefattar samhällsekonomiska analyser och beräkningar, men i dag saknas en metod för trafikmodellering av gränsöverskridande transporter på järnväg.

Bakgrund

Transportpolitiska mål om samhällsekonomisk effektivitet

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Den samhällsekonomiska effektiviteten bedöms med hjälp av analyser som väger kostnader mot nyttor av olika åtgärder. Trafikverket har regeringens uppdrag att ta fram och tillhandahålla trafikprognoser för alla trafikslag inom såväl persontrafik- som godstransportsektorn. I budgetpropositionen för 2022 framförs att en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning förutom en effektiv prissättning förutsätter att de kvantifierbara nyttorna överstiger kostnaderna för de åtgärder som genomförs. Bedömningen av detta görs med hjälp av samhällsekonomiska kalkyler. Den dåvarande regeringen framhöll samtidigt att kalkylerna inte fångar allt som är relevant för att fatta beslut om vilka åtgärder som bör genomföras och därför endast är en del av beslutsunderlaget.

I skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 betonade den dåvarande regeringen att den genom infrastrukturplaneringen kan göra de prioriteringar som krävs för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Trafikverkets arbete med samhällsekonomiska analyser och trafikprognoser

Trafikverket ska utveckla och förvalta metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet samt ta fram och tillhandahålla trafikprognoser. Uppdraget gäller alla trafikslag, i olika faser i planeringsprocessen och för alla steg enligt fyrstegsprincipen.

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 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 ska visa 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.

Trafikverket ska bl.a. ansvara för arbetet med och publiceringen av rapporten Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn, även kallad ASEK-rapporten. Där presenteras de kalkylvärden och beskrivs den analysmetod som bör användas i transportsektorns samhällsekonomiska analyser. ASEK-arbetet är kopplat till en myndighetsövergripande samrådsgrupp som består av representanter för Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Naturvårdsverket, Energimyndigheten, Boverket, Region Stockholm/SL och Trafikanalys (adjungerad). ASEK-arbetet stöds av ett vetenskapligt råd. En översyn av ASEK-rapporten ska göras varje år och en ny version publiceras årligen den 1 april.

Samhällsekonomiska kalkylvärden för godstransporter

I Trafikverkets rapport Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg från september 2019 framförs att Trafikverkets sammantagna bedömning är att de samhällsekonomiska kalkylvärdena för godstransporter i saklig mening är rätt, även om det finns vissa delar som kan utvecklas och förbättras. Trafikverket framför att det bl.a. gäller beräkningar av kostnader för större störningar i transportsystemet, där i synnerhet störningar kopplade

till underhåll på järnvägssidan blivit alltmer frekvent på senare år. Trafikverket framför vidare att de samhällsekonomiska kalkylerna har en central roll i utredningarna, men att kalkylernas betydelse för investeringsbesluten inte ska överskattas. Trafikverket konstaterar att beräkningarna endast är ett av flera underlag i den samlade effektbedömningen och att det heller inte är självklart att överflyttningseffekterna alltid är samhällsekonomiskt lönsamma.

Trafikverkets uppdrag om trafikprognoser

Trafikverket har regeringens uppdrag att ta fram och tillhandahålla trafikprognoser för alla trafikslag inom såväl persontrafik- som godstransportsektorn. Syftet med dessa s.k. basprognoser är bl.a. att utgöra underlag för samhällsekonomiska analyser av åtgärder som påverkar transportsystemet. De utgör även grunden för de nationella och regionala transportplanerna. På regional och lokal nivå används trafikprognoser för exempelvis kapacitetsanalyser och dimensionering av infrastrukturprojekt.

Trafikprognoser utgör ett underlag för att kunna identifiera och värdera lämpliga åtgärder i transportsystemet. Prognoserna beräknar, utifrån beslutad politik och omvärldsfaktorer, hur trafik, resande och transporter kan förväntas utvecklas. Trafikverket uppger i förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 att prognoserna baseras på underlag från externa källor, och två viktiga underlag är Konjunkturinstitutets prognoser om ekonomins långsiktiga tillväxt och Statistiska centralbyråns (SCB) prognoser om befolkningsutveckling. Trafikverket pekar på att planeringen enligt regeringens direktiv ska baseras på ett scenario som innehåller redan beslutade och aviserade styrmedel och åtgärder inom transportsektorn. Mot den bakgrunden framhåller myndigheten att förutom att prioriteringen av investeringar påverkas av ambitionen att flytta över transporter från väg till järnväg och sjöfart påverkas den även indirekt, eftersom analyser och trafikprognoser inkluderar antaganden om styrmedel som dämpar vägtrafiken och flyttar över en del av trafiken till järnväg och sjöfart.

Trafikprognosberäkningar görs med hjälp av godstransport- och persontrafikmodeller som är baserade på dagens transport- och resandemönster. Som indata till modellerna krävs bl.a. uppgifter om nutida och framtida infrastruktur, trafikering och kostnader. Dessutom krävs information om hur omvärldsförutsättningar såsom befolkning, ekonomisk utveckling, bränslekostnader m.m. kan förväntas utvecklas. Denna information hämtar Trafikverket om möjligt från officiella källor som SCB:s befolkningsprognoser och Finansdepartementets långtidsutredningar.

De flesta av de ovan nämnda prognosförutsättningarna är enligt Trafikverket förknippade med tämligen stora osäkerheter. Därför ska prognosernas resultat för de framtida åren ses som vilken resande- och transportutveckling som kan förväntas ske om de förutsättningar som antagits inträffar. En annan viktig aspekt är enligt Trafikverket att prognoserna inte innehåller konjunkturella variationer som uppstår i verkligheten.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om trafikprognoser och samhällsekonomiska analyser behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU16 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att frågorna är uppmärksammade, och fann inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Utskottet underströk vikten av att de samhällsekonomiska analyserna fortsätter att utvecklas. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att en del av transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning. Utskottet vill starkt framhålla vikten av att säkerställa att de medel som investeras i infrastruktur används på ett effektivt sätt. Utskottet vill därför betona att det är mycket viktigt att fokusera på infrastrukturinsatser som är samhällsekonomiskt lönsamma. Utskottet kan konstatera att det inom transportsektorn 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.

När det gäller de olika motionsförslagen om hur arbetet med prognoser och samhällsekonomiska analyser bör gå till vill utskottet påminna om att Trafikverket har i uppdrag att utveckla och förvalta sådana metoder och modeller. Vidare kan bl.a. Trafikanalys uppdrag att rapportera analyser av transportsektorns samhällsekonomiska kostnader nämnas. Utskottet anser att det är angeläget med en kontinuerlig utveckling av de samhällsekonomiska metoder och modeller som används i infrastrukturplaneringen och välkomnar därför det arbete som görs inom myndigheterna för att säkerställa kvaliteten på de samhällsekonomiska analyserna. Utskottet förutsätter att utvecklingsarbetet inom området fortsätter och utgår från att myndigheterna inom transportsektorn fortsätter att utveckla och förfina arbetet i syfte att uppnå största möjliga effektivitet.

Därmed anser inte utskottet att det för närvarande finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen och avstyrker därför motionerna 2022/23:3 (V) yrkande 12, 2022/23:853 (C) yrkande 11, 2022/23:1028 (M) yrkande 6, 2022/23:1123 (C) yrkande 8, 2022/23:1124 (C) yrkande 18, 2022/23:1233 (V) yrkande 2, 2022/23:1632 (C) yrkande 2 och 2022/23:2175 (MP) yrkande 28.

Åtgärder i transportinfrastrukturen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om åtgärder i transportinfrastrukturen. Utskottet betonar att det är viktigt att inte ställa trafikslagen mot varandra och att utveckling och vidmakthållande av transportinfrastrukturen är en förutsättning för att Sverige ska klara olika mål. Utskottet välkomnar regeringens satsningar på både investeringar och vidmakthållande av vägar och järnvägar som bidrar till att säkerställa arbetspendling och godstrafik i olika delar av landet. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 33 (S), 34 (SD), 35 (V), 36 (C) och 37 (MP).

Skrivelsen

Vidmakthållande av statlig transportinfrastruktur

I skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 betonas att drift och underhåll av vägar och järnvägar är en förutsättning för att säkra den statliga transportinfrastrukturens funktion och tillförlitlighet och därmed viktigt för såväl medborgare som näringsliv i hela landet.

Den ekonomiska ramen för drift, underhåll och trafikledning på järnväg uppgår till 165 miljarder kronor under planperioden, varav 1,3 miljarder kronor ska användas till forskning och innovation. Utöver detta finansieras vidmakthållande av järnväg med intäkter från banavgifter, vilka under planperioden beräknas uppgå till 26,9 miljarder kronor.

Den ekonomiska ramen för drift och underhåll av statliga vägar, inklusive bärighet och tjälsäkring samt bidrag för drift av enskilda vägar, uppgår till 197 miljarder kronor, varav 2,3 miljarder kronor ska användas till forskning och innovation. Av medlen för vidmakthållande av vägnätet ska 161,5 miljarder kronor användas för drift och underhåll och 18,2 miljarder kronor användas för bärighet och tjälsäkring, vilket bl.a. inkluderar 10,2 miljarder kronor för åtgärder för att öka delar av vägnätets bärighet till bärighetsklass 4 (BK4) och åtgärder för att vägnätet ska vara tillgängligt året runt samt åtgärder för att anpassa vägsystemets robusthet i ett förändrat klimat. Av medlen för vidmakthållande av vägnätet ska 15 miljarder kronor användas för bidraget för drift av enskilda vägar.

Utveckling av transportsystemet

Trimnings- och miljöåtgärder

Enligt skrivelsen ska under planperioden sammanlagt 39,9 miljarder kronor användas för trimnings- och miljöåtgärder som utvecklar och förbättrar den

befintliga transportinfrastrukturen, varav 11,55 miljarder kronor ska användas till miljöåtgärder. Trimnings- och miljöåtgärder är åtgärder med en totalkostnad av högst 100 miljoner kronor, vilka planeras och beslutas av Trafikverket löpande under planperioden. Under perioden 2022–2027 ska Trafikverket fördela upp till 1,25 miljarder kronor av medlen för trimningsåtgärder för att samfinansiera länsplanerna när det gäller trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. Vidare ska Trafikverket i dialog med näringslivet fördela upp till 600 miljoner kronor under perioden 2022–2027 inom ramen för trimningsåtgärder för att bidra till hållbara transportlösningar som ökar intermodaliteten mellan samtliga trafikslag. Dessutom ska Trafikverket fördela upp till 2,7 miljarder kronor av medlen för trimningsåtgärder till en särskild pott för cykelåtgärder längs statliga vägar.

Stadsmiljöavtal

Enligt skrivelsen ska Trafikverket vidare fördela upp till 6 miljarder kronor enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer under perioden 2022–2027. Det handlar om stöd till kommuner och regioner för sådana åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik, eller till hållbara godstransportlösningar.

Namngivna objekt med en kostnad över 100 miljoner kronor

Skrivelse 2021/22:261 innebär vidare att 296,7 miljarder kronor under planperioden fördelas till stora infrastrukturinvesteringar, s.k. namngivna objekt. Dessa finansieras även med medel från bl.a. trängselskatter och infrastrukturavgifter samt medfinansieras av i första hand kommuner och regioner. I skrivelsen redovisas att den dåvarande regeringen i fastställelsebeslutet gjorde vissa förändringar när det gäller fördelningen av de statliga medlen inom utvecklingsramen under planperioden jämfört med Trafikverkets förslag till nationell plan för perioden 2022–2033. Bland annat redovisas att 3 440 miljoner kronor fördelas till Sjöfartsverket för nyanskaffning av två nya isbrytare.

Övrigt

Kostnaden för räntor och amorteringar för samhällsinvesteringar och investeringar i anläggningstillgångar som finansierats med lån beräknas enligt skrivelsen uppgå till 25,7 miljarder kronor under planperioden. Vidare fördelas 1 056 miljoner kronor under planperioden till ersättning för att finansiera delar av driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten. Dessutom anges att 16 miljarder kronor fördelas till planering, stöd och myndighetsutövning under planperioden. Till årliga driftsbidrag till Inlandsbanan fördelas 2,1 miljarder kronor under planperioden, och till järnvägsdriften av den fasta förbindelsen över Öresund fördelas slutligen ca 4,5 miljarder kronor under planperioden.

Definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur

Den dåvarande regeringen har fastställt den ekonomiska ramen till ca 42 miljarder kronor för länsplanerna. I skrivelsen anges bl.a. att Trafikverket i sin årliga fördelning av anslagen för länsplanerna ska eftersträva att alla planer är lika långt genomförda.

Uppföljning

Slutligen ska Trafikverket enligt skrivelsen följa upp den nationella planen gentemot de transportpolitiska målen och återrapportera årligen i samband med årsredovisningen. Vidare ska Trafikverket årligen göra en samlad redovisning av länsplanerna för regional transportinfrastruktur.

Motionerna

Följdmotionerna

I kommittémotion 2022/23:3 föreslår Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att omförhandla i syfte att ta bort de beslutade vägprojekt, i såväl den befintliga nationella planen som den kommande nationella planen, som bidrar till att det klimatmål som riksdagen har fattat beslut om inte nås (yrkande 14). Motionärerna framhåller att den nationella planen innehåller betydande investeringar i nya vägar som Tvärförbindelse Södertörn, vilket resulterar i ökad personbilstrafik och tränger undan investeringsutrymme för järnväg. Vidare tar motionärerna upp behovet av att prioritera trimningsåtgärder som leder till förbättrad tillgänglighet och standard för mindre energiintensiva trafikslag såsom cykel, gång och kollektivtrafik (yrkande 17). Motionärerna anför också att regeringen bör återkomma med ett separat statligt anslag för cykelinfrastruktur till den nationella infrastrukturplanen som uppfyller krav på utbyggd cykelinfrastruktur (yrkande 18). Motionärerna menar att cykling bör föras in i den nationella infrastrukturplaneringen på ett mer strukturerat sätt och att det behövs både ökade volymer och separata anslag vid sidan av stadsmiljöavtalet.

I motion 2022/23:9 framför Daniel Helldén och Emma Berginger (båda MP) att de åtgärder i den nationella planen som motverkar klimatmålen bör strykas (yrkande 1). Motionärerna betonar att vi i ett klimatnödläge inte får ägna oss åt att investera i infrastruktur som gör det svårare att nå klimatmålen. Därför måste bl.a. motorvägsprojekt som ökar kapaciteten och gör det svårare att nå klimatmålen plockas bort. Vidare pekar motionärerna på behovet av att öka resurserna till utbyggnad av järnvägsnätet för snabbare utbyggnad av ett antal viktiga objekt (yrkande 2 i denna del). Motionärerna vill satsa ytterligare i den nationella planen för utbyggnad och underhåll av järnvägen i hela landet och har identifierat ett antal objekt som särskilt viktiga, bl.a. Ostkustbanan, Norrbotniabanan och Fyrspår Stockholm–Uppsala.

Motioner från allmänna motionstiden 2022/23

I partimotion 2022/23:1233 anför Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen bör återkomma med förslag som säkerställer att det regionala järnvägsnätet utvecklas och att ett moratorium, dvs. tillfälligt stopp, för nedläggning av regionala banor ska införas (yrkande 27). Motionärerna betonar att de regionala banorna spelar en viktig roll i ett fungerande järnvägssystem och i klimatomställningen, och därför behöver det regionala järnvägsnätet rustas upp och underhållas för att möjliggöra för hållbara godstransporter och kollektivtrafik. Motionärerna menar vidare att regeringen bör prioritera järnvägsinvesteringar i infrastrukturplaneringen, särskilt i samband med industriinvesteringar som är en del av klimatomställningen (yrkande 28). Transportinfrastrukturen måste planeras så att den verkar i enlighet med nationella klimat- och miljömål och ger människor möjlighet att färdas med hållbara transporter och så att fler företag kan frakta sina varor med en godstrafik som minimerar utsläppen och ger svensk industri ökad konkurrenskraft med snabba, leveranssäkra transporter.

I partimotion 2022/23:1672 anför Annie Lööf m.fl. (C) att möjligheterna att förstärka underhållet av såväl vägar som järnvägar, med särskilt fokus på mindre vägar och lokala banor, bör ses över (yrkande 55). Motionärerna menar att staten ska ta ett större ansvar för att finansiera infrastruktur på landsbygden. Motionärerna framhåller vidare att Trafikverket bör anslå medel till järnvägsunderhåll av lokala banor (yrkande 57). Ett likalydande yrkande finns i kommittémotion 2022/23:834 yrkande 47 av Ulrika Heie m.fl. (C). Motionärerna konstaterar att Trafikverket har pekat ut ett stort antal banor där hastigheten måste sänkas för att banorna är i dåligt skick, vilket enligt motionärerna är ett av många exempel på hur det regionala och lokala järnvägsnätet prioriterats ned, trots att flera av banorna är mycket viktiga ur ett regionalt utvecklingsperspektiv.

I partimotion 2022/23:2175 föreslår Per Bolund m.fl. (MP) bl.a. att järnvägen ska rustas upp och byggas ut i hela landet (yrkande 29 i denna del). Motionärerna betonar att det måste bli enkelt och billigare att resa med låg klimatpåverkan. Vidare anför motionärerna att det statliga stödet för kommunala åtgärder för klimatsmart stads- och trafikplanering genom stadsmiljöavtalen bör utvecklas och stärkas (yrkande 61).

I kommittémotion 2022/23:2140 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att den nationella planen för transportinfrastrukturen fram till 2033 bör genomföras (yrkande 3) och att de satsningar som finns med i den nationella transportplanen därför ska genomföras (yrkande 38 i denna del). Dessutom betonas att stadsmiljöavtalen är ett viktigt instrument som måste värnas och utvecklas (yrkande 22). Motionärerna understryker att kommuner och regioner även i fortsättningen bör kunna söka stöd hos Trafikverket för att främja hållbara stadsmiljöer. Vidare påtalar motionärerna att satsningar på järnvägs- och vägunderhåll kan bidra till att stärka konjunkturen, öka sysselsättningen och bidra till att Sverige håller samman (yrkande 23). Det är viktigt att de statliga väg- och järnvägsanläggningarna är framkomliga och att de bevaras så att

deras avsedda funktion kan upprätthållas under hela deras livslängd och bidra till att de transportpolitiska målen nås. Motionärerna betonar vidare att järnvägen har en nyckelroll för Sverige i att klara ett ökande transportbehov (yrkande 25). Därför är det viktigt med fortsatta satsningar på järnvägsunderhåll vid sidan av satsningarna på ny järnvägsinfrastruktur. Slutligen betonar motionärerna att det är viktigt att satsningar på vägunderhåll fortsätter, inte minst på landsbygden och i det finmaskiga vägnätet i glesbygden där arbetet med att öka bärigheten i det svenska vägnätet måste fortsätta för att säkerställa vägnätets robusthet och kapacitet (yrkande 30). Motionärerna betonar att Sverige är ett stort land och att stora delar av landet är glest befolkat, vilket ställer stora krav på ett välutbyggt och välunderhållet vägnät.

I kommittémotion 2022/23:937 yrkande 20 menar Eric Palmqvist m.fl. (SD) att tåginfrastrukturen bör rustas upp. Motionärerna uppmärksammar att spårbundna gods- och persontransporter ofta begränsas av att järnvägarna har en föråldrad standard och att de svenska transportererna därför är långsammare än vad som skulle vara möjligt med en modern nationell järnvägsinfrastruktur.

I kommittémotion 2022/23:1014 menar Thomas Morell m.fl. (SD) att det bör införas ett riktat stöd till kommuner för upprustning av vägar (yrkande 17). Motionärerna konstaterar att många kommuner har en pressad ekonomi samtidigt som skicket på de kommunala vägarna skiljer sig i förhållande till det statliga vägnätet. Dessutom lyfter motionärerna upp frågan om att omarbota stadsmiljöavtalen till förmån för att upprusta kommunala vägar (yrkande 19). Motionärerna menar att avtalen bör riktas mot mer realistiska trafikåtgärder som förbättrar framkomligheten i städerna och nämner direkta stöd för upprustning av kommunala vägar. De anför vidare att europavägarna i landet bör hålla lägst fyrfältsstandard (yrkande 22). Två-plus-två-vägar behövs för att säkerhetsnivån ska vara rimlig på de större europavägarna.

I kommittémotion 2022/23:1016 menar Patrik Jönsson m.fl. (SD) att Trafikverkets administration bör ses över i syfte att minska onödig administration till förmån för ökade resurser till underhållsarbete i järnvägsspåren (yrkande 3). Motionärerna vill vidare kraftigt stärka underhållet av det befintliga järnvägssystemet (yrkande 25). Järnvägsnätet har under många år varit underdimensionerat, och resultatet är en kraftig underhållsskuld. Därför måste betydligt mer medel avsättas till underhållsinsatser i järnvägssystemet, och även åtgärder för att öka kapaciteten måste till. Dessutom pekar motionärerna på behovet av att stärka underhållet av kontaktledningssystemet för att förhindra nedrivna kontaktledningar och andra fel på kontaktledningsnätet (yrkande 26). Kontaktledningsfel måste ses som särskilt allvarliga eftersom de leder till många förseningsminuter per tillfälle, och därför är genomgripande åtgärder nödvändiga i den befintliga infrastrukturen för att säkerställa tågens elförsörjning och därmed minska driftsstoppen. Motionärerna vill vidare prioritera mer resurser till dubbelspårig järnväg (yrkande 28). Behovet av utbyggnad är större än de medel som tilldelas i statsbudgeten, varför noggranna prioriteringar behövs för att få till fler

dubbelspår, i synnerhet på de mest trafikerade sträckorna. Motionärerna tar även upp frågan om att ge bättre förutsättningar för regionala järnvägsnät (yrkande 29). Det är viktigt att förbättra möjligheten till regional pendling för att knyta ihop kommuner och regioner. Vidare vill motionärerna låta utreda kostnaden för alternativen 250 kilometer i timmen och 320 kilometer i timmen på aktuella järnvägssträckningar innan beslut tas vid ombyggnation eller utbyggnad till fyrspår (yrkande 31). Där nya spår ska byggas bör det utredas vad de båda alternativen kostar på den aktuella sträckningen innan beslut fattas. Slutligen tar motionärerna upp frågan om att höja hastigheten till 250 kilometer i timmen på de järnvägssträckningar som är mest lämpliga (yrkande 32). Det finns behov av snabbare tåg för att öka attraktiviteten och stärka tåget som alternativt transportmedel. Vid en ökning av hastigheten till 250 kilometer i timmen, med dagens spår och genom traditionell byggteknik, kan man generera största möjliga nytta till en rimlig investeringskostnad.

I kommittémotion 2022/23:834 yrkande 37 menar Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör se över formerna för stadsmiljöavtal så att stödet går att söka även för hamnarna. Ett likalydande förslag finns i kommittémotion 2022/23:853 yrkande 28 av Ulrika Heie m.fl. (C). Motionärerna konstaterar att hamnar inte kan få stöd från stadsmiljöavtalen eftersom de är aktiebolag, även om de ofta är helägda av kommunen. Vidare uppmärksammar motionärerna behovet av att se över åtgärder för att minska underhållsskulden i järnvägssystemet (yrkande 45). Motionärerna betonar att det är prioriterat att underhållsskulden ska betalas tillbaka genom att de brister som finns i det svenska järnvägsnätet åtgärdas. Dessutom anför motionärerna att begreppet ”en lägsta godtagbar vägstandard” bör införas (yrkande 63). Motionärerna betonar vikten av tillgänglighet i hela landet men konstaterar att statens mest finmaskiga och lågtrafikerade vägnät, vägklass 5–6, till stora delar har en bristfällig standard och framkomlighet stora delar av året.

I kommittémotion 2022/23:1123 yrkande 5 framhåller Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) vikten av att säkerställa medel till järnvägsunderhåll av viktiga lokala och regionala industrispår. Motionärerna konstaterar att Trafikverket har pekat ut ett stort antal järnvägar där hastigheten måste sänkas för att banorna är i dåligt skick, trots att flera av dessa är industrispår och mycket viktiga för näringslivet och dess godstransporter.

I motion 2022/23:1038 framför Johan Büser (S) att regeringen bör beakta järnvägens stora behov inom den ram som redan är beslutad. Motionären anför att den nya regeringen har uttalat ambitioner om att kraftigt minska nödvändiga satsningar på järnväg och betonar att det är viktigt att redan beslutade medel används klokt och att man prioriterar järnvägen i tillräckligt stor utsträckning.

I motion 2022/23:1030 menar Johan Hultberg (M) att åtgärder för att förbättra det småskaliga vägnätet bör prioriteras i den kommande nationella planen för transportsystemet (yrkande 5). Motionären betonar att det är oacceptabelt att det lågtrafikerade vägnätet kommer att ha en negativ tillståndsutveckling under planperioden. Motionären efterlyser även bättre

förutsättningar för investeringar i broar som ersätter färjor (yrkande 8). Regeringen bör se över möjligheten att ge Trafikverket i uppgift att förändra återbetalningstiden som används i verkets kalkyler i syfte att skapa bättre förutsättningar för investeringar i broar som ersätter färjor.

I motion 2022/23:1891 anser Alireza Akhondi (C) att det bör tillsättas en översyn av hur Trafikverket lever upp till sitt uppdrag att upprätthålla en god vägstandard i hela Sverige. Motionären menar att Sverige har ett slitet och undermåligt vägnät och att det därför är hög tid att ta ett helhetsgrepp kring det svenska vägnätet för att möta regelverket från EU och för att vi ska kunna behålla en svensk fordonsindustri i teknologisk framkant, där utvecklingen av eldrivna och självkörande fordon kräver hög standard på vägnätet.

Bakgrund

Den nationella planen för 2022–2033

Riksdagsbeslutet med anledning av infrastrukturpropositionen

Enligt riksdagens beslut med anledning av propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (infrastrukturpropositionen) ska den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2022–2033 uppgå till 799 miljarder kronor, uttryckt i 2021 års priser (prop. 2020/21:151, bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). Den ekonomiska ramen fördelas enligt riksdagens beslut på följande sätt:

- 165 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga järnvägar
- 197 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar
- 437 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet.

Den del av den ekonomiska ramen som ska användas till utveckling av transportsystemet för perioden 2022–2033 får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i den befintliga infrastrukturen, statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafik-anläggningar 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. Den dåvarande regeringen menade att det behövs fortsatt stora satsningar på att utveckla transportinfrastrukturen. När det gäller trimnings- och miljöåtgärder bedömde den dåvarande regeringen att sådana åtgärder i den befintliga transportinfrastrukturen är ett effektivt sätt att bidra till uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. När det gäller större investeringar bedömdes att den nationella plan för infrastruktur 2018–2029 som den dåvarande regeringen fattat beslut om, med investeringar i vägar, järnvägar och farleder i hela landet fullföljs. Det finns även behov av att göra ytterligare nya investeringar i transportinfrastrukturen under den kommande planperioden. Den dåvarande

regeringen bedömde att utökade ramar för nya investeringar, utöver de som ligger i gällande plan, är nödvändiga.

I infrastrukturpropositionen betonas att underhåll av befintlig infrastruktur i hela landet är ett resurseffektivt sätt att upprätthålla tillgängligheten. Den dåvarande regeringen menade att det i enlighet med fyrstegsprincipens andra steg ger effektivare användning av den befintliga infrastrukturen, och därigenom gör att transportsystemet kan utvecklas mot de transportpolitiska målen. I infrastrukturpropositionen framhålls bl.a. att järnvägsanläggningen är ett komplext system med starka beroenden mellan de olika delarna som tillsammans levererar avsedd funktion. Det medför att vissa åtgärdstyper inte kan framhållas som mer angelägna än andra utifrån en ambition om att upprätthålla funktionaliteten. Den dåvarande regeringen upplyste bl.a. om att Trafikverket hade fått i uppdrag att upprätta en långsiktig underhållsplan för att genomföra järnvägsunderhåll för att säkerställa ett samhällsekonomiskt effektivt underhåll och en ökad punktlighet.

Trafikverkets förslag till nationell infrastrukturplan 2022–2033

Trafikverket påminner i sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 om att i transportsystemet behöver gång- och cykelvägar, vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser samspela och komplettera varandra för att möta samhällets behov. Det trafikslagsövergripande perspektivet uppges vara grundläggande i planeringen av hur Trafikverket ska använda infrastrukturen smartare och effektivare.

Trafikverket framhåller att nära 80 procent av alla personresor sker med bil och ytterligare nästan 10 procent med buss. Att vidmakthålla vägnätet är därför av stor betydelse för god tillgänglighet, i synnerhet utanför tätortskärnorna. Trafikverket framhåller att de mest trafikerade vägarna har högst prioritet, eftersom de har en central funktion för att hålla samman landet, men även de lågtrafikerade delarna av vägnätet ska ha en acceptabel standard. Det innebär att vägarna inte ska tillåtas bli så dåliga att framkomligheten för lätt trafik påverkas. Trafikverket anger att hastigheten kan behöva anpassas på vissa sträckor under delar av året trots att det kommer att innebära en försämrad tillgänglighet. Trafiksäkerhetsåtgärder har stor betydelse även för tillgängligheten, genom att resorna blir tryggare och säkrare.

Trafikverket framhåller att anslagna medel till vidmakthållande av statliga vägar ökar med 13 procent jämfört med planen 2018–2029. Tillståndet på det statliga vägnätet har under en längre tid gradvis försämrats, och med givna anslagsnivåer kommer nedbrytningstakten att bli högre än åtgärdstakten. Trafikverket konstaterar att det betyder att vägsystemet trots anslagsökningen kommer att försämrats snabbare under planperioden än vad myndigheten kan återställa. De ökade underhållsbehoven beror bl.a. på tillkomsten av mer komplexa anläggningar, ett växande behov av rekonstruktion av väg- och brokonstruktioner som en följd av att de har uppnått sina tekniska livslängder, ökade trafikmängder och en utveckling mot allt högre fordonsvikter. Drygt 60 procent av det statliga vägnätet är byggt före 1970 och dimensionerat för

den trafik som var aktuell då. Trafikverket framhåller att detta bidrar till ett ökat slitage och en negativ tillståndsutveckling på stora delar av vägnätet. Det innebär att Trafikverket inte kan vidmakthålla vägsystemet kostnadseffektivt eftersom nödvändiga åtgärder inte kan utföras förebyggande, i rätt omfattning eller till önskad standard.

I förslaget till nationell plan framför Trafikverket att myndighetens analyser visar att ökningarna av medlen till vidmakthållande av vägar och järnvägar är samhällsekonomiskt lönsamma och att det hade varit samhällsekonomiskt effektivt att öka resurserna ytterligare. Bärighetssatsningarna som möjliggör tyngre vägfordon har hög samhällsekonomisk lönsamhet, och det vore vidare mycket samhällsekonomiskt lönsamt att tillåta längre fordon på delar av vägnätet eftersom det skulle minska såväl transportkostnader som transporternas miljöbelastning. Anslagen till trimnings- och miljöåtgärder bedöms ha hög kostnadseffektivitet, baserat på de effektberäkningar av typåtgärder som Trafikverket har tagit fram. Trafikverket pekar på att i både järnvägs- och vägobjekt är spridningen i lönsamhet mycket stor. Ett stort antal samhällsekonomiskt mycket lönsamma investeringar, både vägar och järnvägar, har inte kunnat rymmas i planförslaget.

Den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022–2033

Den 7 juni 2022 fastställdes den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur för perioden 2022–2033 och definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2022–2033. I skrivelse 2021/22:261 betonas att drift och underhåll av vägar och järnvägar är en förutsättning för att säkra den statliga transportinfrastrukturens funktion och tillförlitlighet. Den dåvarande regeringen menade att de ökade resurserna möjliggör en upprustning av standarden i det befintliga järnvägssystemet. Vidare framhölls bl.a. att det statliga vägnätet är omfattande och har en stor betydelse i hela landet för att möjliggöra transporter och resor i vardagen. Behoven av underhållsåtgärder är stora på alla typer av vägar. Även på det lågtrafikerade vägnätet, vilket ofta utgörs av gamla vägar som inte har dimensionerats och byggts utifrån dagens krav, finns stora behov av underhållsåtgärder. När det gäller utveckling av transportsystemet redogörs i planen för trimnings- och miljöåtgärder, stadsmiljöavtal, namngivna objekt med en kostnad över 100 miljoner kronor, räntor och amorteringar, driftsbidrag till icke-statliga flygplatser m.m. samt övrig utveckling.

Stadsmiljöavtal

För att främja hållbara stadsmiljöer får Trafikverket enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer ge stöd till kommuner och regioner för åtgärder i städer som leder till en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykel, eller till hållbara godstransportlösningar. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö nås.

Stödet bör särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik, cykeltrafik eller godstransporter.

I den senaste infrastrukturpropositionen konstateras att kommuner och regioner genom stadsmiljöavtalen kan få upp till 50 procents statlig medfinansiering, samtidigt som kommunen eller regionen förbinder sig att göra motprestationer i form av åtgärder som kan bidra till ökad andel hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande. Motprestationer kan t.ex. vara att införa parkeringsstrategier och kommunala transportplaner, förtäta bebyggelse eller ökade satsningar på cykel- och gångtrafik. I propositionen konstateras vidare att Trafikverket och kommunerna genom stadsmiljöavtalen samverkar om innovativa och yteffektiva förbättringar i städernas transportsystem. Den dåvarande regeringen noterade att det finns en stor och till viss del ojämn spridning över landet av hur mycket medel som Trafikverket har beviljat för stadsmiljöavtal till olika kommuner. Den dåvarande regeringen bedömde att stadsmiljöavtalen behöver utvecklas och effektiviseras.

Enligt skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 ska Trafikverket fördela upp till 6 miljarder kronor enligt förordningen om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer under perioden 2022–2027. För avtal som har ingåtts eller förhandlats färdigt senast sommaren 2022 gäller de tidpunkter för utbetalning som tidigare har avtalats eller förhandlats. Trafikverket bör, t.ex. genom riktade informationsinsatser, eftersträva att medel från stadsmiljöavtalen fördelas mer jämnt och kommer hela landet till del. Trafikverket bör särskilt identifiera om det finns omständigheter som försvårar för gles- och landsbygd, tätorter och städer i hela landet att ta del av stödet, t.ex. när det gäller förutsättningarna för att ansöka om medel, processen i övrigt eller kraven på motprestationer. Trafikverket kan, vid behov och inom ramen för förordningens bestämmelser, överväga justeringar i tillämpningen av densamma som kan underlätta för gles- och landsbygd, tätorter och städer i hela landet att ta del av stödet. Trafikverket bör även undersöka om ett processtöd kan vara ett verktyg för att underlätta för kommuner och regioner att söka medel från stadsmiljöavtalen.

Av skrivelsen framgår vidare att förordningen om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer tillkom 2015, och stadsmiljöavtalen blev en del av den nationella plan som den dåvarande regeringen fattade beslut om 2018. Medel har avsatts för ändamålet i såväl den plan som man beslutade 2018 som genom extra budgetsatsningar. Trafikverket har i sitt planförslag redovisat att myndigheten avser att utvärdera avtalen inför en kommande planrevidering.

I början av oktober 2022 öppnade Trafikverket den tionde ansökningsomgången för stadsmiljöavtal. Den stängde i början av februari 2023.

Trafikverkets årsredovisning

Trafikverket uppger i sin senast årsredovisning från februari 2022 att tillståndet på det statliga vägnätet gradvis har försämrats under en längre tid, och med nuvarande anslagsnivåer kommer nedbrytningen att fortsätta vara högre

än åtgärdstakten. Underhållsbehoven ökar till följd av ökade trafikmängder och en utveckling mot allt tyngre fordon. Delar av väganläggningen har i dag även uppnått sin tekniska livslängd, vilket innebär ett ökat behov av reinvesteringar. Underhållsbehovens ökning beror enligt Trafikverket också på tillkomsten av fler komplexa anläggningar med anläggningsdelar som har kort livslängd. Trafikverket uppger att man inte kan vidmakthålla vägsystemet kostnadseffektivt eftersom nödvändiga åtgärder inte kan utföras förebyggande, i rätt omfattning eller till önskad standard. Konsekvensen blir att tillståndet för både det låg- och högtrafikerade vägnätet försämras, vilket leder till ett växande underhålls- och reinvesteringsbehov. Landsbygdssatsningen har under året genomförts på det finmaskiga vägnätet. Det har bidragit till fler åtgärder på det vägnät som annars inte hade prioriterats, eftersom Trafikverket prioriterar att upprätthålla det funktionella tillståndet på de högtrafikerade delarna av vägnätet, i enlighet med samhällsekonomiska principer.

När det gäller järnvägen förbättrade Trafikverket den på fyra särskilt utpekade transportflöden och gjorde insatser för att bibehålla tillståndet på övriga utpekade transportflöden. För att skapa förutsättningar för att fortsätta förbättra och bibehålla tillståndet på järnvägen genomförde verket också åtgärder på omledningsbanor. På övriga delar av järnvägen har tillståndet försämrats under lång tid, och bedömningen är att trenden har fortsatt på grund av att anläggningen åldras. Jämfört med de två senaste åren ökade antalet infrastrukturfel som påverkade tågtrafiken under 2021, och detta beror enligt Trafikverket till stor del på den förändrade trafiken under pandemin och påfrestande väderförhållanden.

Trafikverket bemannades vid slutet av 2021 av 9 185 tillsvidareanställda och 1 176 tidsbegränsat anställda, dvs. totalt 10 361, vilket kan jämföras med totalt 8 117 år 2017.

Regeringens resultatredovisning i budgetpropositionen för 2023

Av budgetpropositionen för 2023 framgår att den totala investeringsvolymen för 2021 ökade med ca 2,8 miljarder kronor jämfört med 2020, varav järnvägsinvesteringar har ökat kraftigast, med ca 1,7 miljarder kronor. Väginvesteringar minskade med 0,6 miljarder kronor jämfört med 2020 i löpande priser.

Under 2021 beviljade Trafikverket ansökningar om stöd för stadsmiljöavtal på ca 1,2 miljarder kronor. För tidigare beviljade ansökningar betalades ca 402 miljoner kronor ut i stöd under 2021, varav 31 miljoner kronor avser den tillfälliga cykelförstärkningen som gjordes efter förslag i budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1 utg.omr. 22, bet. 2021/:TU1, rskr. 2020/21:46), vilket är lägre än ramen om upp till 1 miljard kronor per år, totalt 12 miljarder kronor under planperioden. Utfallet 2021 uppgår till 399 miljoner kronor på grund av återbetalning av stöd från stödmottagare. År 2020 uppgick utfallet för stadsmiljöavtal till 306 miljoner kronor.

Vidare framgår av regeringens resultatredovisning i budgetpropositionen att framdriften för trimningsåtgärder 2021 var i fasta priser lägre än den linjära förbrukningen medan det ackumulerade utfallet 2018–2021 var ca 600 miljoner kronor (ca 8,4 procent) över volymen i den nationella planen. Framdriften för miljöåtgärder var under 2021 ca 742 miljoner kronor och strax under linjär förbrukning i fasta priser, vilket innebär en förbrukning i linje med föregående år samt en ökning från tidigare år inom planperioden. Det ackumulerade utfallet på 2,2 miljarder kronor i fasta priser, varav ca 0,6 miljarder kronor avser miljögarantier, är enligt regeringen lägre än den linjära förbrukningen över planperioden. Framdriften av trimnings-, effektiviserings- och miljöåtgärder i länsplanerna har enligt regeringen varit relativt hög. Den totala framdriften för samtliga åtgärder är i stort sett i linje med den nationella planen.

Under perioden oktober 2020 till september 2021 öppnades enligt regeringen tretton objekt för trafik, varav fyra järnvägsinvesteringar och nio väginvesteringar. Den slutliga totala investeringskostnaden i konsumentprisindex med konstant skatt (KPI-KS) för de objekt som öppnades för trafik 2021 uppgick sammanlagt till 4,64 miljarder kronor, varav 1,46 miljarder kronor för objekt i regionala länsplaner.

Särskilt om kontaktledningarna och störningar

Ström med rätt spänning och frekvens matas ut i kontaktledningarna. Kontaktledningen består av kontaktråd med bärlina och bärtrådar. Trafikverket uppger att tre typer av fel kan förekomma i kontaktledningssystemet: tåg-störande fel, kontaktledningshaveri och kontaktledningsfel. Normalt har Trafikverket ca 300–400 tåg-störande fel i kontaktledningen per år. Den siffran har enligt verket varit stabil sedan 1970-talet.

De vanligaste orsakerna till störningar är enligt Trafikverket träd eller grenar över ledningarna, snö som tynger ned träd, skräp som blåser upp i kontaktledningen eller åska på sommaren. Det kan också vara fåglar som kortsluter mellan ledningar och jordade anläggningsdelar eller komponenter som havererar i anläggningen. Det kan vidare handla om fel som är orsakade av trafikutövarer, t.ex. passage av elspärrstavla, pådrag i skyddssektion, stopp vid sugtransformator, lossad lastförtöjning eller lokfel.

Trafikverket uppger att man åtgärdar brister som har hittats i anläggningen, och verket byter ut sliten anläggning i förebyggande syfte. Verkets underhålls-entreprenörer och mätvagnar uppges regelbundet vara ute i anläggningen för att hitta brister och fel. Trafikverket uppger vidare att man arbetar mycket med järnvägsföretagen för att minska strömvattningsproblematiken, och det arbetet uppges ha gett resultat. På ett tiotal strategiska platser i Sverige finns kameror för övervakning av strömvattningsare uppsatta. Trafikverket följer även upp stora haverier för att kunna förbättra arbetet och för att informera entreprenörerna om orsaker till de fel som uppstår.

Trafikverkets underhållsplan för 2022–2025

I Trafikverkets underhållsplan redovisas hur tilldelade medel för underhålls-åtgärder på väg och järnväg används och vilka effekter som de ger. Trafikverket konstaterar att de finansiella ramarna de senaste åren har ökat betydligt på järnväg, medan ökningen för vägunderhållet inte är lika stor. I underhållsplanen prioriteras och planeras åtgärderna utifrån den effekt som de ger för medborgare och näringsliv. Prioriteringarna av åtgärder i underhållsplanen, viken utgår från den nationella planen för transportsystemet, är framtagna av Trafikverket och beslutade av den tidigare regeringen.

I underhållsplanen för 2022–2025 ingår fortsatt järnvägsupprustning och ökade vägbehov. Trafikverket konstaterar att behovet av underhållsåtgärder på väg ökar. Stora delar av vägnätet byggdes för mer än 50 år sedan och är dimensionerat för dåtidens trafik och laster. Allt fler vägar börjar uppnå sin tekniska livslängd, även om själva vägytan förstärks genom beläggningsunderhåll. Samtidigt har slitaget på vägarna ökat med fler fordon och tyngre transporter. Fler vägar och tunnlar med tekniskt avancerade system innebär också att underhållsbehoven blir större. Trafikverket konstaterar att gapet mellan underhållsbehov och budget ökar. Som en följd av detta behöver verket prioritera att vidmakthålla vägnätets funktion på kort sikt, och allt fler underhållsåtgärder måste ställas mot varandra. Basunderhållet är en stor andel av underhållsverksamheten, och verket uppger att man alltid prioriterar åtgärder som vinterväghållning och akut felavhjälpning.

Trafikverket uppger att framkomligheten på vägarna upprätthålls men att det eftersläpande underhållet byggs upp. Det totala behovet av underhålls-åtgärder 2022–2025 ryms inte inom de finansiella ramarna för underhållsplanen, och viktiga underhållsbehov kommer enligt verket att behöva senareläggas. Verket framför att man inte har möjlighet att åtgärda vägarna i den takt som de bryts ned, vilket innebär att det eftersläpande underhållet på väg fortsätter att byggas upp.

När det gäller järnvägsunderhåll konstateras i planen att ökade anslag ger utrymme för åtgärder inom samtliga delar av anläggningen. Trafikverket uppger att man kan göra fler spår-, räls- och växelbyten med fokus på att återställa hastighets- och bärighetsnedsättningar. Även upprustning av kontaktledningarna kommer att kunna göras i snabbare takt, vilket behövs eftersom anläggningen är sliten. Ökade medel gör det möjligt för Trafikverket att i högre utsträckning prioritera det förebyggande underhållet som förhindrar att funktionsbrister uppstår på sikt i stället för att åtgärda akuta brister. Planerade åtgärder kommer att öka järnvägsnätets robusthet, och t.ex. kan det eftersläpande underhållet enligt planen återtats på viktiga transportflöden.

Godstransporter

I godstransportstrategin framförs att prioriteringar av bärighet på väg kommer att göras i dialog med näringslivet för att få ut så stor samhällsnytta som möjligt. Den dåvarande regeringen framhöll att åtgärder kommer att vidtas för

att höja och behålla bärigheten på såväl vägsträckor som broar som i dag inte har bärighetsklass 1-standard (BK1).

Särskilt om vägfärjor

Trafikverket Färjerederiet har 69 fartyg på 40 färjeleder. Färjerederiets vägfärjor genomför varje år 22 miljoner personresor (varav 1,4 miljoner gående och kollektivtrafikresande) och 12 miljoner fordonstransporter inklusive gods-transporter.

Trafikverket får enligt sitt regleringsbrev för 2022 ta upp lån i Riksgäldskontoret för att bygga vägbroar som ersätter färjor. Varje sådant objekt ska underställas regeringens prövning. Eventuell samfinansieringslösning och avgiftsfinansiering ska enligt regleringsbrevet övervägas om ordinarie driftsmedel inte täcker kostnaderna för en bro.

Trafikverket betonar att broinvesteringar och deras kapitalkostnader därmed finansieras helt eller delvis av driftskostnader som frigörs när färjedriften upphör (TRV 2018/27129). Av Trafikverkets riktlinje för beräkning av kostnader för färjedriften respektive vägbro framgår att färjekostnaden ska beräknas som dagens kostnader för drift av färjelinjen och en prognos för dess kostnadsutveckling, med bibehållen standard. Kostnaden för broinvesteringen ska bedömas i enlighet med Trafikverkets ordinarie rutiner samt inkludera en prognos för framtida kostnader för drift och underhåll för investeringsobjektet. Trafikverket tillämpar som praxis att återbetalningstiden för att ersätta en färja med en vägbro ska vara mindre än 20–25 år. Projekt som har en återbetalningsperiod som överstiger 20–25 år bör enligt Trafikverket vara föremål för en omdefiniering av kalkylförutsättningarna, däribland i fråga om vald åtgärd eller möjligheten till brukaravgifter eller medfinansiering.

Budgetpropositionen för 2023

I budgetpropositionen för 2023 (prop. 2022/23:1) betonar regeringen att utveckling och vidmakthållande av infrastrukturen är en förutsättning för att Sverige ska klara såväl en befolkningsökning som en hållbar tillväxt och för att nå klimatmålen. Satsningar på vägar och järnvägar ska bidra till att säkerställa arbetspendling och godstrafik som stärker jobb och tillväxt. Regeringen föreslår därför satsningar på såväl investeringar som vidmakthållande.

Av budgetpropositionen för 2023 framgår att regeringen satsar ytterligare medel på vägunderhåll. Enligt regeringen innebär detta att Trafikverket kan genomföra viktiga underhållsåtgärder som beläggningsunderhåll, linjemålning, broreparationer och trumbyten. Det ska även bidra till att säkerställa framkomligheten i hela landet och trygga en konkurrenskraftig infrastruktur. Eftersom det finns stora behov i närtid inom vägunderhållet omprioriterar regeringen medel från järnvägsunderhåll till vägunderhåll. Regeringen bedömer att omfördelningen inte drabbar järnvägsunderhållet eftersom Trafikverket kan omsätta dessa medel i järnvägsunderhåll först flera år framåt i tiden.

Därutöver avsätter regeringen ytterligare medel till vägunderhåll. Infrastrukturstyrningen har i en kommentar betonat att detta sammantaget innebär att statens medel kan användas på ett så effektivt sätt som möjligt och att fler planerade projekt kan genomföras.

Tidigare riksdagsbehandling

Motioner om åtgärder i transportinfrastrukturen

Motionsyrkanden om åtgärder i transportinfrastrukturen behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU16 Infrastrukturförslag. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att utskottet förutsatte att satsningarna på bl.a. väg- och järnvägssystemet fortsätter. Utskottet pekade vidare bl.a. på den viktiga roll som cykelinfrastrukturen har. Utskottet ansåg att frågorna är väl uppmärksammade och pekade i sammanhanget även på det beslut om nationell infrastrukturplan för 2022–2033 som den dåvarande regeringen då hade aviserat. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Riksdagens tillkännagivande om en översyn av väglagen

Riksdagen har tillkännagett för den dåvarande regeringen det som utskottet anför om att regeringen bör återkomma med förslag som gör det möjligt att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till vägar avsedda för motortrafik (bet. 2020/21:TU3 punkt 3, rskr. 2020/21:162).

I skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 anges att i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 fick Trafikverket i uppdrag att utreda om, och i så fall hur, frågan om markåtkomst utgör ett hinder för tillkomsten av cykelvägar eller i genomförandet av regionala cykelplaner. Uppdraget redovisades i januari 2021, och Trafikverkets samlade bedömning är att framkomligheten i cykelprojekten ofta upplevs hindras av svårigheter att få åtkomst till mark. I de flesta fall kunde enligt Trafikverket dock frågan ha lösts genom att kommunen tagit fram en detaljplan eftersom det i många fall inte är en brist som det har varit Trafikverkets skyldighet att lösa. Trafikverket menar även att det är mycket få fall där det på grund av väglagens regler inte varit möjligt att anlägga en cykelväg. I skrivelsen redovisas att den dåvarande regeringens bedömning var att det redan finns verktyg för att anlägga friliggande cykelvägar utan direkt anknytning till vägar avsedda för motortrafik och att det i övervägande fall är bristande finansiering och prioriteringar som varit hinder mot att projekt har förverkligats. Den nationella planen för perioden 2022–2033 innehåller utökade satsningar på cykelåtgärder, och genom förbättrade möjligheter till finansiering av cykelinfrastruktur ges regionerna även bättre förutsättning att prioritera och finansiera cykelvägar på det sätt som efterfrågas.

Mot den bakgrunden såg den dåvarande regeringen inte något behov av att återkomma med något förslag om lagändringar och ansåg att riksdagens

tillkännagivande att regeringen bör återkomma med förslag som gör det möjligt att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till vägar avsedda för motortrafik är slutbehandlat.

Riksdagens tillkännagivande om nya isbrytare

Riksdagen har tillkännagett för den dåvarande regeringen det som utskottet anför om att nya isbrytare bör finansieras inom den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. (prop. 2020/21:151, bet. 2020/21:TU16 punkt 8, rskr. 2020/21:409).

I skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 hänvisas till att det i beslutet om den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 ingår medel för investering i nya isbrytare.

Mot den bakgrunden ansåg den dåvarande regeringen att riksdagens tillkännagivande om att nya isbrytare bör finansieras inom den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. är slutbehandlat.

Riksdagens tillkännagivande om åtgärder för längre och tyngre tåg

I enlighet med förslaget i betänkande 2021/22:TU9 Fjärde järnvägspaketet och andra järnvägsfrågor riktade riksdagen i april 2022 ett tillkännagivande till den dåvarande regeringen om åtgärder för längre och tyngre tåg. Utskottet framhöll att vissa åtgärder och arbeten kommer att behöva genomföras för att bl.a. järnvägsinfrastrukturen och järnvägsstationerna ska ha möjlighet att ta emot längre och tyngre tåg.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis slå fast att transportsystemet är en grundbult för landets utveckling. Den nationella planen för transportinfrastrukturen för 2022–2033 ska bidra till att det finns goda förutsättningar att bo, leva och arbeta i hela landet, att människor kan resa och mötas samt att varor och gods kan transporteras på ett hållbart och klimatsmart sätt. Utskottet vill betona att infrastrukturen är en grundläggande del av samhället och samhällsekonomin. Infrastrukturen påverkar människors möjlighet att förflytta sig och att kommunicera, och den påverkar också möjligheten för näringsliv och företag att växa och skapa arbetstillfällen. Utskottet vill även stryka under vikten av att se helheten i transportsystemet – det handlar om ett system där alla fyra trafikslag är självklara delar som har olika styrkor och fungerar olika bra för olika ändamål. Utskottet vill betona att det är viktigt att inte ställa trafikslagen mot varandra, utan skapa ett effektivt transportsystem där både bilar, tåg, båtar och flyg har en viktig plats.

Utskottet delar regeringens bedömning att utveckling och vidmakthållande av transportinfrastrukturen är en förutsättning för att Sverige ska klara såväl

en befolkningsökning som en hållbar tillväxt och för att nå klimatmålen. Utskottet välkomnar att regeringen i budgetpropositionen för 2023 därför föreslog satsningar på såväl investeringar som vidmakthållande av vägar och järnvägar eftersom detta ska bidra till att säkerställa arbetspendling och godstrafik som stärker jobb och tillväxt. Utskottet välkomnar regeringens satsning på hela transportsystemet och menar att det kommer att leda till bättre och snabbare förbindelser mellan olika delar av landet. Utskottet kan konstatera att regeringens budget för 2023 innehåller en stor satsning på underhåll av och investeringar i järnvägar och vägar. Utskottet välkomnar särskilt att ett större fokus har lagts på vägunderhåll, som får 1 miljard kronor extra för att börja beta av den underhållsskuld som bl.a. har försämrat trafiksäkerheten och lett till nedsatta hastigheter, vilket framför allt har drabbat landsbygden. Utskottet vill betona att drift och underhåll av vägar och järnvägar är en förutsättning för att säkra den statliga transportinfrastrukturens funktion och tillförlitlighet.

Utskottet noterar att den tidigare regeringen i sin senaste infrastrukturproposition konstaterade att ökade satsningar på underhåll av och investeringar i nya spår är viktiga delar för att nå ökad punktlighet. Vidare anförde den dåvarande regeringen att vägunderhållet, med särskilt fokus på bärighet och tjälsäkring, behövde förstärkas. Utskottet kan nu konstatera att trots detta prioriterade den dåvarande regeringen i realiteten annorlunda. Utskottet vill uppmärksamma att underhållsskulden ökade genom att den dåvarande regeringen inte finansierade de insatser som enligt Trafikverket behövdes för att bibehålla standarden på vägar och järnvägar. Utskottet kan konstatera att underhållsskulden växer för både järnvägar och vägar och att den med den nationella plan som den tidigare regeringen fattade beslut om bedöms komma att uppgå till 110 miljarder kronor vid planperiodens slut.

Vid planering av underhållsåtgärder behövs enligt utskottets mening en väl avvägd balans mellan insatser i glesbygd, på landsbygden och i stora och små städer som tar hänsyn till behovet av att upprätthålla en god framkomlighet och tillgänglighet för människor och näringsliv i hela landet. Samtidigt kan utskottet konstatera att oavsett hur mycket offentliga medel som satsas på infrastrukturen kommer behoven alltid att överstiga de resurser som finns tillgängliga. Till detta kan läggas en kostnadsutveckling och en brist på tillgänglig kompetens som riskerar att både försena och fördyra viktiga satsningar. I ett sådant läge är det viktigt att prioritera, och utskottet vill därför betona vikten av att se till att den infrastruktur som redan finns också fungerar genom att satsa på underhåll av både vägar och järnvägar.

Det är viktigt att fokusera på att statliga medel används på ett klokt sätt eftersom det aldrig kommer att finnas tillräckligt med pengar för att täcka alla behov. När det gäller motionsförslagen om järnvägar och järnvägsunderhåll vill utskottet starkt betona att det är viktigt att satsa på att bygga vidare på det system som finns, att bygga bort flaskhalsarna och att fokusera på arbetspendling och godstransporter. Utskottet välkomnar därför att regeringen vill bygga sina satsningar på den befintliga järnvägen och se till att den fungerar.

Det är viktigt att bygga järnväg, exempelvis genom att bygga dubbelspår där det finns enkelspår för att öka kapaciteten. Det går fortare, är mer kostnadseffektivt och mer samhällsekonomiskt lönsamt än att bygga höghastighetsjärnväg, vilket utskottet återkommer till i avsnittet Stambanor för höghastighetståg nedan. Utskottet pekar på vikten av att säkerställa att det byggs järnväg där det verkligen behövs, och att den byggs så kostnadseffektivt som möjligt. Utskottet vill därför lyfta fram betydelsen av samhällsekonomisk lönsamhet och vikten av att välja insatser där samhället får mest tillbaka av investeringarna. Utskottet betonar i sammanhanget särskilt vikten av att genom transportinfrastrukturen utöka arbetsmarknadsregionerna. Utskottet utgår från att Trafikverket fortsätter att arbeta med järnvägar och järnvägsunderhåll utifrån den inriktning som anges av regeringen. När det gäller motionsförslaget om att minska Trafikverkets administration till förmån för ökade resurser till järnvägsunderhåll utgår utskottet från att det inom myndigheterna pågår ett ständigt arbete i syfte att öka produktiviteten och effektiviteten i arbetet. Utskottet vill även lyfta fram vikten av underhållsinsatser i syfte att bl.a. minska fel på kontaktledningar.

Med anledning av motionsförslagen om vägar och vägunderhåll vill utskottet även framhålla betydelsen av förbättrat vägunderhåll både på de högtrafikerade och på de lågtrafikerade vägarna. Det är enligt utskottet viktigt att vägunderhållet bidrar till trafiksäkerhet och en god tillgänglighet för både medborgare och näringsliv oavsett var människor bor eller arbetar i Sverige. Utskottet vill betona vikten av att rusta upp vägarna inför framtiden. Det finns många eftersatta vägar och en underhållsskuld på grund av att mycket vägunderhåll inte har gjorts under senare år. Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma att de senaste åren har många statliga vägar fått sänkt hastighet på grund av bristande underhåll och att arbetet med att stärka vägarnas bärighet för tunga lastbilar går alltför långsamt. Till detta kommer att sjöfarten är underutnyttjad och att det saknas ett övergripande intermodalt perspektiv som binder samman alla trafikslag och som utgår från samhällsekonomisk nytta. Utskottet välkomnar därför regeringens mål att landets vägar ska rustas upp och säkerställa en trygg och konkurrenskraftig infrastruktur. Utskottet utgår från att Trafikverket fortsätter att arbeta med vägar och vägunderhåll utifrån den inriktning som anges av regeringen. Utskottet förutsätter också att regeringen och Trafikverket fortsätter att vidta åtgärder för att värna Sveriges vägnät. När det gäller motionsförslagen om att omförhandla i syfte att ta bort beslutade vägprojekt vill utskottet påminna om att planeringssystemet innebär att investeringsobjekt prövas av regeringen vid flera tillfällen och att regeringen kan besluta om en ändring eller avslutning av ett projekt. Utskottet vill liksom tidigare betona vikten av att vara försiktig med att förändra förutsättningarna eftersom förutsägbarhet är viktigt.

När det gäller motioner om stadsmiljöavtal vill utskottet peka på att Trafikverket enligt den nationella planen ska fördela upp till 6 miljarder kronor under perioden 2022–2027 för att främja hållbara stadsmiljöer. Utskottet noterar även att Trafikverket i enlighet med skrivelsen om den nationella

planen bör eftersträva att medel från stadsmiljöavtalen fördelas mer jämnt och kommer hela landet till del. Utskottet välkomnar att Trafikverkets arbete ska inriktas på att särskilt identifiera om det finns omständigheter som försvårar för gles- och landsbygd, tätorter och städer i hela landet att ta del av stödet, t.ex. när det gäller förutsättningarna för att ansöka om medel, processen i övrigt eller kraven på motprestationer. Utskottet ser även positivt på att Trafikverket vid behov och inom ramen för gällande bestämmelser kan överväga justeringar i tillämpningen av förordningen om stadsmiljöavtal som kan underlätta för gles- och landsbygd, tätorter och städer i hela landet att ta del av stödet.

Utskottet har avslutningsvis inget att invända mot redovisningen av de tillkännagivanden om friliggande cykelvägar och finansieringen av nya isbrytare som utskottet har tagit initiativ till.

Mot denna bakgrund anser inte utskottet att det finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen och avstyrker därför motionerna 2022/23:3 (V) yrkandena 14, 17 och 18, 2022/23:9 (MP) yrkandena 1 och 2 i denna del, 2022/23:834 (C) yrkandena 37, 45, 47 och 63, 2022/23:853 (C) yrkande 28, 2022/23:937 (SD) yrkande 20, 2022/23:1014 (SD) yrkandena 17, 19 och 22, 2022/23:1016 (SD) yrkandena 3, 25, 26, 28, 29, 31 och 32, 2022/23:1030 (M) yrkandena 5 och 8, 2022/23:1038 (S), 2022/23:1123 (C) yrkande 5, 2022/23:1233 (V) yrkandena 27 och 28, 2022/23:1672 (C) yrkandena 55 och 57, 2022/23:1891 (C), 2022/23:2140 (S) yrkandena 3, 22, 23, 25, 30 och 38 i denna del och 2022/23:2175 (MP) yrkandena 29 i denna del och 61.

Näringslivspott

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om näringslivspotten. Utskottet hänvisar bl.a. till att näringslivspotten ska utvärderas och utgår från att utvärderingsresultaten bör kunna utgöra en grund för det fortsatta arbetet. Utskottet finner inte att det finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen.

Jämför reservation 38 (SD) och 39 (V).

Motionerna

Följdmotionen

I kommittémotion 2022/23:3 yrkande 20 anför Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) att regeringen bör återkomma med förslag på hur den s.k. näringslivspotten ska utvecklas och den ekonomiska ramen utökas för att kunna ge stöd till kombiterminaler/omlastningscentraler, triangelspårsutbyggnader, insatser inom sjöfarten samt andra investeringar som underlättar ökad överflyttning av

godstrafik till sjöfart och järnväg samt investeringar som bidrar till en mer hållbar inhemsk åkerinäring.

Motioner från allmänna motionstiden 2022/23

I kommittémotion 2022/23:1014 tar Thomas Morell m.fl. (SD) upp behovet av att införa en marknadspott för väginvesteringar (yrkande 45). Motionärerna föreslår att en marknads- eller näringslivspott ska stärkas utöver den ordinarie budgetramen och uppmärksammar att det finns stora industriella verksamheter som snabbt etableras i Sverige, vilket får till följd att det snabbt kan behöva investeras i infrastruktur.

I kommittémotion 2022/23:1016 tar Patrik Jönsson m.fl. (SD) upp behovet av att införa en stärkt marknadspott för snabba åtgärder i syfte att stärka kapaciteten (yrkande 1). Motionärerna föreslår att marknads- eller näringslivspotten för investeringar ska stärkas utöver den ordinarie budgetramen.

Bakgrund

Den s.k. näringslivspotten tillkom i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029. Näringslivspotten avsåg då medel till trimningsåtgärder som i dialog med näringslivet kunde användas för åtgärder i den statliga järnvägsinfrastrukturen som stärker näringslivets konkurrenskraft. I skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 görs bedömningen att potten har varit en viktig del i att markera planens näringspolitiska betydelse. Tillsammans med bl.a. godstransportstrategin har infrastrukturinsatserna enligt den dåvarande regeringen blivit en viktig del i att stärka konkurrenskraften och främja näringslivets utveckling i hela landet. För att kunna bedöma hur näringslivspotten ska utformas var det enligt den dåvarande regeringen dock viktigt att samlat utvärdera insatserna och pröva möjligheterna att säkra näringspolitiska markeringsområden ännu bredare i kommande planrevidering.

Mot den bakgrunden ska Trafikverket i dialog med näringslivet fördela upp till 600 miljoner kronor under perioden 2022–2027 inom ramen för trimningsåtgärder. Av skrivelsen framgår att satsningen då kommer att ha pågått i tio år. Åtgärderna ska bidra till hållbara transportlösningar som ökar intermodaliteten mellan samtliga trafikslag. Trafikverket ska vidare utvärdera näringslivspotten och redovisa genomförda och planerade åtgärder och deras effekter. Utvärderingen bör enligt skrivelsen ha som målsättning att resultaten ska kunna ligga till grund för nästa planeringsomgång och planrevidering.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det genom den förra nationella planen för transportinfrastruktur infördes en näringslivspott, vilken har kommit att bli en viktig del i att markera den näringslivspolitiska betydelse som infrastrukturen och därmed den nationella planen har. Utskottet noterar

vidare att Trafikverket ska utvärdera näringslivspotten. Utskottet ser fram emot att ta del av resultaten från denna effektutvärdering. Utskottet utgår från att utvärderingsresultaten bör kunna utgöra en grund för det fortsatta arbetet med en näringslivspott bl.a. inför arbetet med nästkommande nationella plan.

Utskottet finner mot den bakgrunden inte att det finns skäl att för närvarande ta något initiativ med anledning av motionsförslagen och avstyrker därför motionerna 2022/23:3 (V) yrkande 20, 2022/23:1014 (SD) yrkande 45 och 2022/23:1016 (SD) yrkande 1.

Stambanor för höghastighetståg

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att säga nej till att bygga höghastighetsjärnväg. Därmed bifalls ett motionsförslag om detta, medan övriga motionsförslag om byggande av nya stambanor avslås. Utskottet välkomnar att regeringen inte avser att fullfölja utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg och uppskattar att regeringen väljer att i stället prioritera upprustning av den befintliga järnvägen. Utskottet betonar att behoven inom infrastrukturen är stora när det gäller både underhåll och investeringar och att en satsning på höghastighetsjärnväg riskerar att tränga undan andra nödvändiga insatser.

Jämför reservation 40 (S, V, C, MP) och 41 (SD) samt särskilt yttrande 1 (V) och 2 (C).

Motionerna

Följdmotionerna

I kommittémotion 2022/23:6 säger Thomas Morell m.fl. (SD, M, KD, L) nej till att bygga höghastighetsjärnväg. Motionärerna konstaterar att behoven inom infrastrukturen är stora och att en satsning på höghastighetsjärnväg riskerar att tränga undan nödvändiga investeringar. Motionärerna menar att övriga investeringar i det befintliga järnvägssystemet och nya spår innebär att tåg kommer att färdas snabbare i framtiden, även utan höghastighetsjärnväg. Satsningar på järnvägen bör i första hand underlätta för arbetspendling och godstrafik, vilket stärker jobb och tillväxt i hela landet.

I kommittémotion 2022/23:3 yrkande 8 anser Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) att byggandet av nya stambanor för höghastighetståg bör göras till ett sammanhängande projekt som finansieras med lånade medel med sikte på att färdigställa banorna till 2030. Motionärerna menar att staten bör införa en investeringsbudget och därmed fördela investeringars kostnader över deras livslängd och att byggandet av nya stambanor för höghastighetståg är särskilt lämpat som ett lånefinansierat projekt.

I motion 2022/23:9 pekar Daniel Helldén och Emma Berginger (båda MP) på behovet av att öka resurserna till utbyggnaden av järnvägsnätet för snabbare utbyggnad av ett antal viktiga objekt (yrkande 2 i denna del). Motionärerna betonar att kapaciteten behöver ökas med nya stambanor för höghastighetståg som är en viktig satsning för hela järnvägssystemet.

Motioner från allmänna motionstiden 2022/23

I partimotion 2022/23:2175 anför Per Bolund m.fl. (MP) bl.a. att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas (yrkande 29 i denna del). Motionärerna betonar att det krävs en radikal omställning av transportsystemet där klimatmålen står i fokus.

I kommittémotion 2022/23:2140 betonar Gunilla Svantorp m.fl. (S) att byggandet av nya stambanor måste fortsätta (yrkande 28) och att de satsningar som finns med i den nationella transportplanen ska genomföras inklusive nya stambanor (yrkande 38 i denna del). Motionärerna menar att för de tre etapper som redan ingår i den nationella planen – dvs. Ostlänken, Lund–Hässleholm och Göteborg–Borås – behövs ingen ny separat analys.

I kommittémotion 2022/23:1016 yrkande 19 betonar Patrik Jönsson m.fl. (SD) att Europeiska revisionsrättens rapport bör beaktas vid utredningar och beräkningar av höghastighetsjärnväg i Sverige. Motionärerna konstaterar att revisionskritiken av den europeiska satsningen på höghastighetståg är omfattande, bl.a. ifrågasätts kostnadseffektiviteten och kostnader för intjänad restid, och det konstateras att beläggningen är för låg och att genomsnittshastigheten endast är ca 45 procent av den tänkta maxkapaciteten.

I kommittémotion 2022/23:834 yrkande 43 menar Ulrika Heie m.fl. (C) att det behövs en översyn av möjligheterna för att bygga nya stambanor för järnvägen. Motionärerna förespråkar nya stambanor mellan Stockholm, Göteborg och Malmö, men satsningen får inte göras på bekostnad av underhåll och utbyggnad av befintliga vägar och järnvägar. Därför förordar motionärerna lånefinansiering med svenska staten som garant så att nya stambanor kan färdigställas tillräckligt snabbt för att möta det växande behovet av transporter.

I motion 2022/23:698 framhåller Niklas Sigvardsson m.fl. (S) betydelsen av att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ett principbeslut om att bygga nya stambanor i ett sammanhållet system. Motionären betonar att Sverige behöver utveckla ett modernt och stabilt transportsystem som bidrar till att stärka landets utveckling, tillväxt och konkurrensförmåga samt till klimatomställningen och att en av de enskilt viktigaste infrastrukturfrågorna är att utveckla järnvägssystemet för att öka både kapacitet och hastighet på ett modernare järnvägsnät.

I motion 2022/23:1592 uppmärksammar Sofia Amløh m.fl. (S) Ostlänken och nödvändigheten av långsiktighet och bättre planeringsförutsättningar. Motionärerna betonar att en effektiv byggnation av nya stambanor underlättas av en långsiktig planering.

I motion 2022/23:1715 menar Johan Andersson m.fl. (S) att förutsättningarna för att säkerställa byggandet av Ostlänken i infrastrukturplaneringen bör studeras. Motionärerna betonar att det är angeläget att miljövänliga nya stambanor byggs och att Trafikverket arbetar med att skapa en transportinfrastruktur som är miljömässigt långsiktigt hållbar.

I motion 2022/23:304 anför John E Weinerhall m.fl. (M) att en analys av byggnationen av Ostlänken bör ske skyndsamt med ambitionen att säkerställa sträckans långsiktiga behov av kraftigt förbättrade gods- och pendlingsflöden. Motionärerna betonar att även om nya höghastighetsbanor för närvarande inte är en prioriterad infrastruktursatsning är det av yttersta vikt att Ostlänken inte försenas på grund av det.

Bakgrund

Sverigeförhandlingen

Den 1 juli 2014 beslutade den dåvarande regeringen om 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 om tilläggsdirektiv till utredningen (dir. 2014:113). Direktiven angav att Sverigeförhandlingen skulle ta fram förslag till principer för finansiering samt förslag till en utbyggnadsstrategi för nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö. En annan del i förhandlingsuppdraget var att öka kollektivtrafiken, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i Stockholm, Göteborg och Malmö. Totalt skulle infrastruktursatsningar runt om i Sverige möjliggöra ca 100 000 nya bostäder. Förhandlingen hade också i uppdrag att titta på en möjlig utbyggnad av järnvägen i norr och ingå överenskommelser för att främja cykling. Vidare skulle förhandlingen bl.a. utreda ytterligare en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark. Sverigeförhandlingen överlämnade sin slutrapport i december 2017.

Sverigeförhandlingen tecknade under det första halvåret 2017 överenskommelser med kommuner och regioner (då landsting) i Stockholms, Västra Götalands och Skåne län om satsningar på kollektivtrafik och cykelåtgärder med statlig medfinansiering samt åtaganden om bostadsbyggande. Den dåvarande regeringen godkände dessa avtal, de s.k. storstadsavtalen, i slutet av juni 2018.

Nationella planer för transportinfrastrukturen

Den dåvarande regeringen konstaterade i skrivelsen Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 (skr. 2017/18:278) att byggandet av nya stambanor och deras finansiering är ett långsiktigt åtagande där offentliga resurser binds upp under flera mandatperioder. Sträckorna Järna–Linköping (Ostlänken), Lund–Hässleholm och Göteborg–Borås ingick i den nationella planen för 2018–2029.

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2020/21:151) angav den dåvarande regeringen att utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg skulle genomföras inom den ekonomiska ramen för utveckling av transportsystemet. Förslaget till ekonomisk ram för utveckling av transportsystemet medförde enligt den dåvarande regeringen att den gällande nationella planen kan fullföljas samt att satsningar kan göras på såväl nya stambanor som andra angelägna åtgärder. Utbyggnaden av nya stambanor var enligt den dåvarande regeringen viktig för att öka kapaciteten i järnvägsnätet, knyta landets tre storstadsregioner närmare varandra och bidra till stadsutveckling, bostadsbyggande och större arbetsmarknadsregioner.

I direktiven till Trafikverket angav den dåvarande regeringen att verkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 bör innefatta investeringar på de nya stambanorna för höghastighetståg till ett belopp av 107 miljarder kronor, att de etapper av de nya stambanorna som ingår i då gällande plan ska genomföras och att samtliga etapper ska ingå i planförslaget. Trafikverket föreslog att 104 miljarder kronor avsätts för nya stambanor under planperioden. Trafikverket angav att den totala investeringskostnaden för nya stambanor enligt nuvarande systemutformning är bedömd till 325 miljarder kronor i 2021 års prisnivå, plus minus 55 miljarder kronor. Trafikverket angav vidare att inriktningen har varit ett separerat system dimensionerat för en hög hastighet (320 kilometer i timmen) och en anläggning med lågt underhållsbehov för att leverera den funktion som är syftet med nya stambanor. För att minska kostnaderna i investeringsskedet föreslogs teknikval med lägre investeringskostnad genom anpassning av tekniska standarder, förenklade tätortspassager genom sänkta hastigheter i vissa tätorter för att minska kostnaderna för centrala stationslägen och förenklade stationsutformningar genom färre spår för vändande tåg. Konsekvenserna av justeringarna blir att restiden för ändpunktstrafiken ökar med 5–10 minuter. Inriktningen att minska investeringskostnaderna med 65 miljarder kronor innebär att den bedömda kostnaden för nya stambanor efter kostnadsreducerande åtgärder är 260 miljarder kronor, plus minus 45 miljarder kronor.

Vidare uppgav verket att genomförandet av nya stambanor är komplext att hantera inom Trafikverkets ordinarie anslag, eftersom möjligheten att flytta medel mellan år är mycket begränsad. Eftersom nya stambanor utgör en betydande del av det totala anslaget får även små förskjutningar i framdrift och kostnad stora konsekvenser för möjligheten att planera och driva andra objekt framåt. En annan finansiering, exempelvis genom lång- eller kortfristigt lån, skulle underlätta hanteringen och samtidigt möjliggöra en snabbare utbyggnad och tidigare realisering av nyttoeffekter som ökad kapacitet, avlastning av befintliga stambanor och ökad tillförlitlighet i järnvägssystemet.

I skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 framförs att arbetet med att bygga nya stambanor för höghastighetståg ska fortskrida så att Stockholm och Göteborg respektive Malmö bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer som främjar en tydlig överflyttning av resor till tåg samt ökar kapaciteten för

person- och godståg i den totala järnvägsanläggningen. Den dåvarande regeringen menade att utbyggnaden av nya stambanor ska genomföras inom den ekonomiska ramen för utveckling av transportsystemet. I den nationella planen ingår etapperna Ostlänken, Göteborg–Borås och Hässleholm–Lund samt planläggning för de centrala systemdelarna mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm, via Jönköping, till ett belopp av 104 miljarder kronor under planperioden. För att skapa förutsättningar för en helhetssyn och därmed förbättrad kontroll och styrning ska Trafikverket löpande redovisa projektets framdrift och ekonomiska förutsättningar. De nya stambanorna ska i den fortsatta ekonomiska redovisningen redovisas både som en helhet och etappvis samt särredovisas i investeringsplanen för Trafikverket. Det betonas vidare att en hög grad av kostnadskontroll och transparens ska genomsyra projektet. Den dåvarande regeringen uppmärksammade att Trafikverket i sitt planförslag har redovisat att ansvaret för både planering och genomförande av nya stambanor ligger samlat under programorganisationen Nya stambanor. Genom detta uppges förutsättningarna för ett effektivt resursutnyttjande öka, liksom möjligheterna att dra nytta av sådana kunskaper och erfarenheter som byggts upp inom den ansvariga organisationen inklusive en hög grad av kostnadskontroll. Det uppges också ge förbättrade förutsättningar för ett rationellt byggande där man kan dra nytta av stordriftsfördelar.

Riksrevisionens granskning av höghastighetsjärnvägar

Riksrevisionen har granskat statens planering av höghastighetsjärnvägar (RiR 2019:31). Riksrevisionens övergripande slutsats i granskningen var att planeringsprocessen hittills inte har haft en förutsättningslös karaktär. Riksrevisionen rekommenderade att regeringen, innan ytterligare beslut fattas om höghastighetsjärnvägen, ger Trafikverket i uppdrag att förutsättningslöst utreda vilka brister som finns i förhållande till de transportpolitiska målen och vilka alternativa lösningar som finns för att åtgärda bristerna på ett samhälls-ekonomiskt effektivt sätt.

I skrivelse 2019/20:133 Riksrevisionens rapport om statens planering av höghastighetsjärnvägar välkomnade den dåvarande regeringen Riksrevisionens granskning och konstaterade att det är angeläget att planeringssystemet kan fortsätta att utvecklas och att granskningar därmed fyller ett viktigt syfte. Den dåvarande regeringen angav att den gör en annan bedömning än Riksrevisionen när det gäller den planering som har genomförts för höghastighetsjärnvägar. Den dåvarande regeringen menade att det är positivt att höghastighetsjärnvägar har utretts vid ett antal tillfällen under en längre tidsperiod under olika regeringar. När det gäller frågan om planeringen har genomförts i enlighet med fyrstegsprincipen pekade den dåvarande regeringen på att olika typer av styrmedel har införts för att bl.a. åtgärda de brister som höghastighetsjärnvägen skulle lösa. Skrivelsen behandlades av utskottet i betänkande 2019/20:TU15. Utskottet föreslog att riksdagen lägger skrivelsen till handlingarna.

Europeiska revisionsrättens granskning av höghastighetsjärnvägar

Vidare kan nämnas att Europeiska revisionsrätten i en granskning från juni 2018 konstaterar att EU:s långsiktiga plan för höghastighetstrafik på järnväg sannolikt inte kommer att uppfyllas och att det saknas en solid EU-omfattande strategi (Särskild rapport 19/2018 Ett europeiskt järnvägsnät för höghastighetstrafik: ännu inte verklighet utan fortfarande ett oändamålsenligt lapptäcke). Revisionerna menar att det europeiska järnvägsnätet för höghastighetståg är ett lapptäcke av nationella banor utan ordentlig samordning över gränserna som har planerats och byggts av de enskilda medlemsstaterna och resulterat i bristfälliga sammanlänknings. Revisorerna menar att EU-kommissionen saknar rättsliga verktyg och beslutsbefogenheter för att säkerställa att medlemsstaterna gör snabba framsteg mot att slutföra stamnätsskorridorerna. I en rapport från juni 2020 (Särskild rapport 10/2020: EU:s transportinfrastruktur: megaprojekt måste genomföras snabbare för att ge nätverkseffekter i tid) uppmärksammar Revisionsrätten att viktiga gränsöverskridande megaprojekt på transportområdet tar längre tid än väntat. Sex av åtta granskade infrastrukturer i mångmiljardklassen med anslutande linjer kommer enligt revisorerna sannolikt inte att vara fullt driftsklara 2030 såsom det planerades från början. I november 2021 konstaterade revisorerna att utbyggnaden av EU:s transportinfrastruktur går långsamt jämfört med andra delar av världen (Översikt 05/2021: EU:s ram för stora transportinfrastrukturprojekt: en internationell jämförelse).

Pågående arbete

Av budgetpropositionen för 2023 och infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlsons svar på frågorna 2022/23:9 och 2022/23:41 samt interpellation 2022/23:41 framgår att regeringen inte avser att fullfölja utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg. För de tre etapperna på de tidigare planerade sträckningarna (Ostlänken, Hässleholm–Lund och Göteborg–Borås) som redan ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 behöver en separat analys genomföras.

Regeringens separata analys av de tre etapper på de tidigare planerade sträckningarna blev klar i december 2022. Av analysen framgår att regeringen prioriterar upprustning av den befintliga järnvägen, bättre vägstandard och utbyggd laddinfrastruktur, före investeringar i höghastighetståg. Behoven inom infrastrukturen uppges vara stora, och en satsning på höghastighetsjärnväg skulle enligt regeringen tränga undan andra nödvändiga investeringar. Investeringar i det befintliga järnvägssystemet och nya spår innebär bättre förutsättningar för tåg att färdas snabbare i framtiden, även utan höghastighetsjärnväg. Många investeringar i de befintliga banorna skulle enligt regeringen också kunna komma på plats snabbare än en utbyggnad av nya stambanor för höghastighetståg.

Vidare betonas att satsningar på järnvägen i första hand bör underlätta för arbetspendling och godstrafik. Enligt regeringen stärker detta jobb och tillväxt i hela landet. Utifrån prioriteringar om den samhällsekonomiska och miljömässiga nyttan avser regeringen därför att inte fullfölja utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg. Det betonas att den förra regeringen valde att driva på höghastighetstågsprojektet med mycket stora kostnader och bristande kontroll, vilket har kritiserats av Riksrevisionen. Regeringen konstaterar att allt arbete som har lagts ned inte kan tas till vara. Det uppges dock innebära en mycket stor besparing, framför allt på några års sikt, att inte fullfölja de nya stambanorna för höghastighetståg.

För de tre etapper som redan ingår i den nationella planen gav regeringen i december 2022 Trafikverket förnyade uppdrag. Regeringens närmare ställningstagande till de tre tidigare planerade sträckningarna som redan ingår i den beslutade trafikslagsövergripande nationella planen för transportinfrastrukturen 2022–2033 innebär följande:

- *Ostlänken (Järna–Linköping)*: Arbetet med att färdigställa Ostlänken fortsätter i allt väsentligt enligt plan. Ett nytt uppdrag om att identifiera och vidta kostnadsreducerande åtgärder för detta projekt ges till Trafikverket. Uppdraget ska inte försena arbetet med Ostlänken nämnvärt. Trafikverket ska årligen i samband med årsredovisningen redovisa både identifierade och vidtagna åtgärder, bedömd effekt på kostnaden av dessa åtgärder samt bedömd total kostnad för projektet Ostlänken. En första redovisning ska lämnas till Regeringskansliet senast den 30 juni 2023.
- *Sträckan Göteborg–Borås*: För denna sträcka är inriktningen att utreda en modifierad lösning, utan att trafikstarten ska försenas. Trafikverkets planeringsarbete med sträckan Göteborg–Borås pausas genom att ett nytt uppdrag ges till Trafikverket med inriktningen att järnvägen ska byggas ut i stråket med målsättningen att förbättra arbetspendling och få en kapacitetsstark koppling till Landvetter på ett mer kostnadseffektivt sätt, utan ambition att uppnå hastigheter över 250 kilometer i timmen och utan att trafikstarten försenas. I uppdraget ingår att se över den nuvarande utformningen. Det skulle exempelvis kunna handla om behovet av tunnlar eller om det finns åtgärder på den existerande Kust till kust-banan mellan Göteborg och Borås som skulle kunna vara en del i en kostnadseffektiv lösning. Trafikverket ska redovisa uppdraget till Regeringskansliet senast den 30 juni 2023.
- *Sträckan Hässleholm–Lund*: Det nuvarande planeringsarbetet för sträckan avslutas snarast, och i stället görs ett omtag. Ett nytt uppdrag ges till Trafikverket att belysa nya alternativa åtgärder i järnvägssystemet i Skåne med inriktningen att på ett betydligt mer kostnadseffektivt sätt, och utan ambition att uppnå hastigheter över 250 kilometer i timmen, åstadkomma kapacitetsförbättringar i Skåne. Främst kan det handla om andra åtgärder på sträckan Hässleholm–Lund men även åtgärder på andra bandelar, exempelvis åtgärder för att förbereda för ökad trafik när Fehmarn Bält-

förbindelsen mellan Danmark och Tyskland öppnar kring 2029. Trafikverket ska redovisa uppdraget till Regeringskansliet senast den 30 september 2023.

- *De centrala systemdelarna*: Någon fortsatt planering för de s.k. centrala systemdelarna mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm via Jönköping i det tänkta höghastighetssystemet genomförs inte. Trafikverkets planeringsarbete för dessa delar avbryts genom ett uppdrag till Trafikverket.

Infrastruktur- och bostadsministern har i en kommentar betonat att inriktningen är att de järnvägssatsningar som genomförs ska vara mer kostnads-effektiva än om den ursprungliga planen för nya stambanor för höghastighetståg hade fullföljts.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om stambanor för höghastighetståg behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU16 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att utskottet förutsatte att satsningarna på järnvägssystemet fortsätter. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Nya stambanor för höghastighetståg

Utskottet vill inledningsvis slå fast att det inte delar den tidigare regeringens bedömning i skrivelse 2021/22:261 att arbetet med att bygga nya stambanor för höghastighetståg ska fortskrida. Utskottet kan konstatera att den förra regeringen valde att driva på höghastighetstågsprojektet med mycket stora kostnader och bristande kontroll som följd. Den tidigare regeringen valde att bortse från faktiska kostnader och kritik från forskare, Trafikverket och Riksdagen och valde i stället att gå vidare med det mycket stora projekt som höghastighetstågen utgör. Den tidigare regeringen valde således att fortsätta att driva på den största enskilda infrastruktursatsningen på många decennier, fullt medveten om att projektet är underfinansierat och att kostnader för bärande delar inte finns med i beräkningen. Utskottet menar att den direkta konsekvensen av detta har blivit att viktiga satsningar på omställning, underhåll och nybyggnation i hela Sverige har skjutits på framtiden eller kanske inte alls blir av. Att inte fullfölja de nya stambanorna för höghastighetståg innebär enligt utskottets bedömning en mycket stor besparing, framför allt på några års sikt.

Utskottet vill starkt betona att ett väl fungerande järnvägsnät är av största vikt för att hela Sverige ska fungera. Underhållet är dessvärre eftersatt sedan många år och inte minst därför behövs en ny inriktning när det gäller vilka järnvägsinvesteringar som ska genomföras. Det är allmänt känt att svensk

infrastruktur har stora och allvarliga problem och att Sverige har en stor underhållsskuld som innebär att såväl vägar som järnvägar lider av bristande underhåll. Vidare vill utskottet peka på att en majoritet av de större infrastrukturprojekten tenderar att bli mycket försenade och kraftigt fördröjade i förhållande till budgeten på grund av bristen på tydliga incitament och en fungerande upphandling. Det kan noteras att det finns externa beräkningar som pekar på mycket högre kostnader för nya stambanor än de kostnader som Trafikverket har redovisat. Dessutom skulle de tidsmässiga vinsterna för resenärerna bli begränsade.

Utskottet vill här särskilt lyfta fram Riksrevisionens skarpa kritik mot den dåvarande regeringens hantering av frågan om höghastighetsjärnväg (RiR 2019:31). Utskottet kan konstatera att revisionen visar att projektet inte har bedömts enligt de riktlinjer som riksdagen och regeringen har angett. Revisionen visar att problembeskrivningarna är översiktliga och utan mer ingående analys och att varje utredning av frågan har genomförts under stor tidspress. Vidare visar granskningen att kostnadsberäkningarna länge höll låg kvalitet och att kostnaderna har underskattats. Utskottet vill även lyfta fram att utredningarna av höghastighetsjärnväg inte redovisar alla delar av projektet. Utskottet vill framhålla att det borde vara självklart att redovisa ett projekt i sin helhet och att detta är särskilt angeläget i ett projekt av den storleken, kostnaden och digniteten som byggandet av nya stambanor för höghastighets-tåg utgör.

Utifrån prioriteringar av den samhällsekonomiska och miljömässiga nyttan avser regeringen att inte fullfölja utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg. Utskottet välkomnar detta och uppskattar att regeringen väljer att prioritera upprustning av den befintliga järnvägen före investeringar i höghastighetståg. Att genomföra sådana investeringar i det befintliga järnvägssystemet och att anlägga nya spår innebär enligt utskottets bedömning att tåg kommer att kunna färdas snabbare i framtiden, även utan höghastighets-järnväg. Utskottet delar vidare regeringens bedömning att behoven inom infrastrukturen är stora och att en satsning på höghastighetsjärnväg skulle tränga undan andra nödvändiga investeringar. I och med regeringens ställningstagande kommer i stället många investeringar i de befintliga banorna att på så sätt komma på plats snabbare än genom en utbyggnad av nya stambanor för höghastighetståg. Utskottet delar också regeringens syn att inriktningen bör vara att satsningar på järnvägen i första hand ska underlätta för arbetspendling och godstrafik. Utskottet menar att en sådan inriktning stärker jobb och tillväxt i hela landet.

Utskottet uppmärksammar vidare att regeringen nyligen har genomfört en separat analys för de tre etapper på de tidigare planerade sträckningarna som redan ingår i den trafikslagsövergripande nationella planen för transportinfrastrukturen 2022–2033. För Ostlänken ska Trafikverket identifiera och vidta kostnadsreducerande åtgärder, dock utan att det ska försena arbetet med Ostlänken nämnvärt. För sträckan Göteborg–Borås är inriktningen att utreda en modifierad lösning, utan att trafikstarten ska försenas. Nuvarande

planeringsarbete för sträckan Hässleholm–Lund avslutas, och i stället görs ett omtag för att belysa nya alternativa åtgärder i järnvägssystemet i Skåne. Främst kan det handla om andra åtgärder på sträckan Hässleholm–Lund, men även åtgärder på andra bandelar, exempelvis åtgärder för att förbereda för ökad trafik när Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland öppnar kring 2029. Utskottet välkomnar denna nya inriktning och delar regeringens bedömning att de järnvägssatsningar som görs ska vara mer kostnadseffektiva än om den ursprungliga planen för nya stambanor för höghastighetståg hade fullföljts.

Utskottet vill sammanfattningsvis starkt betona att behoven inom infrastrukturen är stora när det gäller både underhåll och investeringar och att en satsning på höghastighetsjärnväg riskerar att tränga undan andra nödvändiga investeringar. Utskottet välkomnar därför att regeringen avser att inte fullfölja utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg. Utifrån prioriteringar av den samhällsekonomiska och miljömässiga nyttan säger utskottet därför nej till att bygga höghastighetsjärnväg och tillkännager detta för regeringen. Mot den bakgrunden tillstyrker utskottet motion 2022/23:6 (SD, M, KD, L) och avstyrker motionerna 2022/23:3 (V) yrkande 8, 2022/23:9 (MP) yrkande 2 i denna del, 2022/23:304 (M), 2022/23:698 (S), 2022/23:834 (C) yrkande 43, 2022/23:1592 (S), 2022/23:1715 (S), 2022/23:2140 (S) yrkandena 28 och 38 i denna del och 2022/23:2175 (MP) yrkande 29 i denna del.

Europeiska revisionsrättens rapporter

Utskottet konstaterar att Europeiska revisionsrätten i olika rapporter har granskat den europeiska satsningen på höghastighetståg. Revisionsrätten har bl.a. konstaterat att EU:s långsiktiga plan för höghastighetstrafik på järnväg sannolikt inte kommer att uppfyllas och att det saknas en solid EU-omfattande strategi. Revisorerna har vidare lyft fram att viktiga gränsöverskridande mega-projekt på transportområdet tar längre tid än väntat och att utbyggnaden av EU:s transportinfrastruktur går långsamt jämfört med andra delar av världen.

När det gäller motionsförslaget om att Revisionsrättens rapport bör beaktas vid utredningar och beräkningar av höghastighetsjärnväg i Sverige menar utskottet att detta saknar relevans eftersom regeringen inte avser att fullfölja utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motion 2022/23:1016 (SD) yrkande 19.

Övriga särskilda infrastrukturåtgärder

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om olika särskilda infrastrukturåtgärder. Utskottet hänvisar till att projekt för att vidmakthålla och utveckla trafikens infrastruktur normalt sett inte är riksdagsfrågor. Sådana bör i stället avgöras inom ramen för åtgärdsplaneringen.

Motionerna

Under den allmänna motionstiden 2022/23 väcktes ett stort antal motioner om olika infrastrukturprojekt i landet, främst väg- och järnvägssträckningar. Motionerna handlar bl.a. om upprustningar och utbyggnader samt anläggning av nya väg- och broförbindelser. Ett flertal förslag har också väckts om att standarden på olika delar av trafikens infrastruktur bör förbättras. Motionärerna lämnar i ett flertal 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 dessa yrkanden redovisas nedan fördelad på vägprojekt, järnvägsprojekt, sjöfartsprojekt och förslag som gäller främst regionala insatser i fråga om flera trafikslag.

Vägprojekt

Motion	Yrkande
2022/23:102 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M)	3. Tillkännagivande om att anpassa Hjulstabron för att större fartyg ska kunna trafikera Mälarfärleden. 4. Tillkännagivande om vägunderhållet i Västmanland.
2022/23:118 av Viktor Wärnick (M)	Tillkännagivande om att se över möjligheten till en utbyggnation av E4:an mellan Söderhamn och Gävle.
2022/23:164 av Serkan Köse (S)	Tillkännagivande om att i kommande infrastrukturplanering utreda förutsättningarna för en förbifart vid väg 546.
2022/23:166 av Serkan Köse (S)	Tillkännagivande om att utreda förutsättningarna för att påskynda trafiksäkerhetshöjande åtgärder för väg 225 i Stockholms län samt påbörja projektering av dubbelspår på Nynäsbanan från Västerhaninge till Nynäshamn.
2022/23:170 av Ann-Christine From Utterstedt och Angelica Lundberg (båda SD)	Tillkännagivande om att överväga en utredning om hur trafiksituationen vid Västerås kan förbättras.
2022/23:193 av Anne-Li Sjölund (C)	Tillkännagivande om att bygga en ny bro mellan Alnö och fastlandet.
2022/23:280 av Lena Johansson (S)	1. Tillkännagivande om att se över möjligheterna att säkerställa arbetet med att färdigställa en ny Hjulstabro.
2022/23:403 av Ingela Nylund Watz m.fl. (S)	Tillkännagivande om behovet av en ny trafiklösning med bro eller tunnel över Saltsjö-Mälarsnittet i Södertälje.
2022/23:410 av Erik Hellsborn och Carita Boulwén (båda SD)	Tillkännagivande om att utreda en motorvägsförbindelse mellan E6 och Ullared.
2022/23:435 av Erik Ottoson (M)	Tillkännagivande om att bejaka Tvärförbindelse Södertörn i kommande planarbete.
2022/23:626 av Cecilia Engström och Torsten Elofsson (båda KD)	Tillkännagivande om att planera utbyggnad av E6 mellan Malmö och Helsingborg.
2022/23:766 av Daniel Helldén och Annika Hirvonen (båda MP)	1. Tillkännagivande om att gående och cyklister ska kunna ta sig över Kalmarsund utan kostnad.

	2. Tillkännagivande om att låta utreda möjligheten att förse Ölandsbron med ett tillägg för gående och cyklister.
2022/23:831 av Lars Beckman (M)	Tillkännagivande om att beakta behovet av fyrfilig motorväg genom Gävleborg i kommande planarbete.
2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD)	18. Tillkännagivande om vikten av en östlig förbindelse för att effektivisera trafikflödena i Stockholm.
2022/23:1067 av Camilla Brunsberg (M)	1. Tillkännagivande om att E22 genom Blekinge och sträckan mellan Björketorp och Nättraby bör prioriteras i kommande planarbete.
2022/23:1089 av Alexandra Anstrell (M)	Tillkännagivande om installation av sprinklers i Södra länken.
2022/23:1114 av Ingemar Kihlström (KD)	Tillkännagivande om att i den framtida planeringen för infrastruktur samt länsvägar beakta den sista etappen av länsväg 181:s vägförbättrande ombyggnation.
2022/23:1154 av Dennis Dioukarev och Jimmy Ståhl (båda SD)	Tillkännagivande om att regeringen bör beakta det regionala infrastrukturbehovet i sitt framtida arbete.
2022/23:1156 av Dennis Dioukarev och Jimmy Ståhl (båda SD)	Tillkännagivande om att utreda en förbifart Göteborg.
2022/23:1271 av Jörgen Grubb (SD)	Tillkännagivande om att utreda möjligheten till en ny landsväg för lastbil, sträckan Malmö–Helsingborg.
2022/23:1322 av Staffan Eklöf (SD)	Tillkännagivande om att prioritera utbyggnad till dubbla körfält i båda riktningarna på riksväg 40 på sträckningen mellan Ulricehamn och Jönköping.
2022/23:1386 av Patrik Jönsson (SD)	Tillkännagivande om att påskynda byggnation av ett mot vid Boråstorpet på riksväg 40 i anslutning till Borås.
2022/23:1387 av Patrik Jönsson m.fl. (SD)	1. Tillkännagivande om att bygga ut E6 till sexfilig motorväg Helsingborg–Malmö. 2. Tillkännagivande om att bygga ut E65 Ystad–Malmö till minst två-plus-två-väg.
2022/23:1388 av Patrik Jönsson (SD)	Tillkännagivande om att infrastrukturen kring Ystad hamn och E65 bör förbättras.
2022/23:1389 av Patrik Jönsson (SD)	Tillkännagivande om att påskynda arbetet med att göra E6 genom Skåne sexfilig.
2022/23:1429 av Adnan Dibrani och Jennie Nilsson (båda S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att förbättra vägstandarden på vägarna runt Ullared.
2022/23:1523 av Kjell-Arne Ottosson (KD)	Tillkännagivande om att påskynda arbetet med E18.
2022/23:1569 av Dan Hovskär (KD)	Tillkännagivande om sträckan Falköping och Borgunda (Falköping–Skövde).
2022/23:1666 av Mattias Bäckström Johansson och Johnny Svedin (båda SD)	1. Tillkännagivande om att utreda hur säkerheten på Ölandsbron kan förbättras. 2. Tillkännagivande om att starta projekteringen av en ny bro eller tunnel från fastlandet till Öland.
2022/23:1668 av Kerstin Lundgren (C)	Tillkännagivande om behovet av att stärka och säkra förbindelserna E4/E20 genom Södertälje samt satsa på en motorvägstunnel förbi Södertälje kanal.

2022/23:1698 av Lina Nordquist (L)	Tillkännagivande om att överväga en förbindelse över Mälaren mellan Håbo och Knivsta kommuner.
2022/23:1796 av Magnus Jacobsson (KD)	Tillkännagivande om att se över vägnätet i Fyrbodalen.
2022/23:2028 av Mattias Vepsä m.fl. (S)	6. Tillkännagivande om att överväga satsningar på Stockholmsbågen för klimatsmartare och modernare trafikslag. 7. Tillkännagivande om att överväga en ny förbindelse över eller under Södertälje kanal.
2022/23:2111 av Daniel Persson (SD)	Tillkännagivande om att skyndsamt anlägga en fyrfilig E4 genom hela Gävleborg.
2022/23:2114 av Boriana Åberg m.fl. (M)	6. Tillkännagivande om utbyggnad av E6 och E22 till sexfiliga motorvägar.
2022/23:2191 av Alireza Akhondi m.fl. (C)	Tillkännagivande om att se över möjligheten att inleda planering och byggnation av Österleden.
2022/23:2242 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	Tillkännagivande om att verka för att Europaväg 4 genom Gävleborg ska vara dubbelfilig i vardera riktningen.
2022/23:2252 av Fredrik Lindahl (SD)	1. Tillkännagivande om att regeringen bör överväga att initiera en åtgärdsvalsstudie för E18 Stockholm nordost med utgångspunkten kapacitets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder. 2. Tillkännagivande om att påbörja en förhandling med berörda parter kring finansieringen av kapacitets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder.
2022/23:2253 av Fredrik Lindahl (SD)	1. Tillkännagivande om att regeringen bör överväga att inleda en åtgärdsvalsstudie för att se över framkomlighetsbehovet för Norrortsleden och länsväg 265. 2. Tillkännagivande om att påbörja förhandlingar mellan staten, Region Stockholm och de berörda kommunerna om att hitta finansieringslösningar.

Banprojekt

Motion	Yrkande
2022/23:34 av Linus Lakso (MP)	Tillkännagivande om att återinföra persontrafik på järnvägen mellan Oxelösund och Eskilstuna.
2022/23:102 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M)	2. Tillkännagivande om förstärkningar av Bergslagspendeln.
2022/23:113 av Saila Quicklund (M)	Tillkännagivande om att se över möjligheten att rusta upp Inlandsbanan för att skapa ännu bättre förutsättningar för fler företag och jobb i Norrlands inland.
2022/23:117 av Viktor Wärnick (M)	Tillkännagivande om utbyggnation av Ostkustbanan till dubbelspårig järnväg.
2022/23:204 av Helena Lindahl (C)	Tillkännagivande om att se över möjligheten att finansiera en elektrifiering av Tvärbanan i Västerbotten.
2022/23:256 av Angelica Lundberg (SD)	Tillkännagivande om att planera för en ny järnvägssträckning mellan Jönköping och Göteborg.

2022/23:258 av Mikael Eskilandersson och Angelica Lundberg (båda SD)	Tillkännagivande om att planera för en ny järnvägssträckning mellan Helsingborg och Linköping via Jönköping.
2022/23:308 av Jörgen Berglund m.fl. (M)	Tillkännagivande om vikten av en modern järnväg längs hela Norrlandskusten.
2022/23:327 av Jonny Cato m.fl. (C)	Tillkännagivande om att se över möjligheten att snarast färdigställa utbyggnaden av dubbelspår längs hela sträckningen mellan Göteborg och Malmö.
2022/23:352 av Anne-Li Sjölund m.fl. (C)	Tillkännagivande om behovet av en sammanhållen och snabb satsning på dubbelspårutbyggnad mellan Gävle och Härnösand, den s.k. Nya Ostkustbanan.
2022/23:391 av Peder Björk och Anna-Belle Strömberg (båda S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en snabbare utbyggnad av Nya Ostkustbanan och att lösa trafiksituationen i Örnköldsvik så att utvecklingsmöjligheter säkerställs.
2022/23:645 av Anders W Jonsson m.fl. (C)	Tillkännagivande om att ge Trafikverket i nära samverkan med Inlandsbanan AB och näringslivet i uppdrag att se över Inlandsbanans framtida funktion med svensk normalstandard integrerat med övriga anslutande järnvägsnät inklusive samtliga tvärbanor och därmed skapa förutsättningar för nya och växande företag med fler jobb och tillväxt i inlandet, samt hur den akuta kapacitetsbristen i järnvägssystemet kan lösas och bidra till den globala klimatomställningen.
2022/23:652 av Mathias Bengtsson (KD)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen se över Dalabanans kapacitet och standard.
2022/23:687 av Markus Selin (S)	2. Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att de spårbundna kommunikationerna med Roslagsbanan utvecklas från Stockholm city till Rimbo.
2022/23:738 av Nicklas Attefjord m.fl. (MP)	1. Tillkännagivande om att färdigställa en ny järnvägsförbindelse mellan Göteborg och Borås. 2. Tillkännagivande om att påbörja byggandet av fyrspår mellan Alingsås och Göteborg. 4. Tillkännagivande om att satsa på och underhålla de mindre järnvägarna i Västsverige.
2022/23:758 av Jan Riise och Nicklas Attefjord (båda MP)	1. Tillkännagivande om att Halmstad–Nässjö-banan bör behållas samt utvecklas. 2. Tillkännagivande om att Markarydsbanan bör behållas samt utvecklas. 3. Tillkännagivande om att Viskadalsbanan bör behållas samt utvecklas.
2022/23:818 av Lars Beckman (M)	Tillkännagivande om att se över möjligheten att utöka spårkapaciteten på sträckan Gävle–Härnösand.
2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C)	81. Tillkännagivande om att vidta åtgärder för att säkerställa utbyggnaden av dubbelspår på Västkustbanan.
2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD)	5. Tillkännagivande om att göra sträckan Maria–Helsingborg dubbelspårig. 6. Tillkännagivande om att sträckan Göteborg–Borås via Landvetter snarast bör byggas med dubbelspår.

	7. Tillkännagivande om att sträckan Göteborg–Alingsås ska byggas ut till fyrspårig järnväg.
	8. Tillkännagivande om att Södra stambanan snarast bör byggas ut till fyrspårig järnväg mellan Lund och Hässleholm.
	9. Tillkännagivande om att sträckan Hässleholm–Kristianstad bör byggas om till dubbelspår.
	10. Tillkännagivande om att sträckan Alvesta–Växjö bör byggas om till dubbelspår.
	11. Tillkännagivande om att Norrbotniabanans utbyggnad av sträckan Luleå–Skellefteå ska påbörjas.
	12. Tillkännagivande om en upprustning av Ostkustbanan med dubbelspår för 250 kilometer i timmen.
	13. Tillkännagivande om en upprustning av Inlandsbanan.
2022/23:1030 av Johan Hultberg (M)	2. Tillkännagivande om att se över möjligheterna att bygga ut södra Bohusbanan till dubbelspår.
	3. Tillkännagivande om att se över möjligheterna till en upprustning av norra Bohusbanan.
2022/23:1066 av Camilla Brunsberg (M)	Tillkännagivande om att regeringen inför arbetet med kommande plan bör se över möjligheten att påbörja byggandet av Sydostlänken så snabbt som möjligt.
2022/23:1176 av Olle Thorell m.fl. (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga en ny mötesstation på järnvägssträckan Fagersta–Västerås samt återinföra ett direkttåg Ludvika–Fagersta–Surahammar–Hallstahammar–Västerås–Stockholm.
2022/23:1204 av Lena Johansson (S)	Tillkännagivande om att se över möjligheten att via kollektivtrafiken skapa smidiga pendlingsmöjligheter.
2022/23:1256 av Camilla Hansén m.fl. (MP)	1. Tillkännagivande om att bygga dubbelspår på Mäljarbanan.
	2. Tillkännagivande om att bygga dubbelspår på Värmlandsbanan.
	3. Tillkännagivande om att bygga Nobelbanan mellan Örebro och Kristinehamn.
2022/23:1308 av Ida Ekeröth Clausson och Marcus Andersson (båda S)	Tillkännagivande om Kinnekullebanan och Västra stambanan.
2022/23:1371 av Per-Arne Håkansson m.fl. (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att successivt bygga ut Skånebanan från Helsingborg till Kristianstad till dubbelspår.
2022/23:1387 av Patrik Jönsson m.fl. (SD)	3. Tillkännagivande om att tidigarelägga utbyggnaden av fyrspår mellan Hässleholm och Lund.
	4. Tillkännagivande om att bygga ut Skånebanan till dubbelspår.
	5. Tillkännagivande om att bygga ut Ystadbanan till dubbelspår.
	6. Tillkännagivande om att bygga ut sträckan Lockarp–Trelleborg till dubbelspår.
	7. Tillkännagivande om att bygga ut sträckan Helsingborg–Maria till minst dubbelspår.

2022/23:1394 av Mathias Bengtsson (KD)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningar för investeringar på Västerdalsbanan.
2022/23:1458 av Amanda Lind m.fl. (MP)	Tillkännagivande om att påskynda utbyggnaden av dubbelspår längs Nya Ostkustbanan.
2022/23:1538 av Ida Karkiainen m.fl. (S)	Tillkännagivande om att se över förutsättningarna för dubbelspår på Malmbanan.
2022/23:1568 av Dan Hovskär (KD)	Tillkännagivande om kapacitetshöjande åtgärder på järnvägssträckan Falköping–Jönköping.
2022/23:1570 av Dan Hovskär (KD)	Tillkännagivande om nya järnvägsspår på sträckan Alingsås–Göteborg.
2022/23:1578 av Ingemar Kihlström (KD)	Tillkännagivande om att utreda vilka kapacitetseffekter som en utbyggnad av dubbelspår, mötesplatser, planskilda korsningar samt utökat underhåll ger för Västra stambanan.
2022/23:1662 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD)	1. Tillkännagivande om att rusta upp Stångådals- och Tjustbanan. 2. Tillkännagivande om att utreda förutsättningarna för en sydostkustbana.
2022/23:1697 av Robert Hannah (L)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen överväga att prioritera en modernisering av tågsträckan mellan Håkantorp och Herrljunga.
2022/23:1699 av Lina Nordquist (L)	Tillkännagivande om att överväga och se över förutsättningarna för en järnvägslänk mellan Uppsala och Enköping.
2022/23:1770 av Staffan Eklöf och Eric Westroth (båda SD)	Tillkännagivande om att utreda om staten helt och hållet kan ta över ansvaret för banan Halmstad–Nässjö.
2022/23:1789 av Ulrika Heindorff m.fl. (M)	Tillkännagivande om att färdigställa utbyggnaden av Västkustbanan med dubbelspår längs hela sträckningen.
2022/23:1799 av Magnus Jacobsson och Mathias Bengtsson (båda KD)	Tillkännagivande om att utreda en upprustning och utbyggnad av Inlandsbanan och Kinnekullebanan.
2022/23:1919 av Helena Lindahl m.fl. (C)	1. Tillkännagivande om att regeringen skyndsamt bör titta på finansieringslösningar för Norrbotniabanans förverkligande exempelvis genom att staten, via Riksgälden, lånar upp hela den summa som banan beräknas kosta. 2. Tillkännagivande om att regeringen bör överväga att ge bolaget Norrbotniabanan AB i uppdrag att tillsammans med Trafikverket ansvara för samt genomföra projektet fullt ut och att återbetalning bör ske på samma sätt som upplägget med Botniabanen – en återbetalningsmodell där infrastrukturbudgeten under en viss tid belastas med en årligt återkommande summa. 3. Tillkännagivande om att regeringen bör överväga att snarast ge i uppdrag till Trafikverket att forcera plan- och byggarbetet, för hela sträckan, för att möjliggöra kortast möjliga byggtid (detta för att nyttorna ska falla ut tidigt och matcha de gigantiska investeringar som görs i norr) och om att det är viktigt att sätta ett målår för banans färdigställande.
2022/23:1923 av Mikael Larsson och Christofer Bergenblock (båda C)	Tillkännagivande om att överväga att genomföra nödvändiga åtgärder på järnvägen mellan Borås, Mark och Varberg för att kunna öka hastigheten på banan.

2022/23:2028 av Mattias Vepsä m.fl. (S)	5. Tillkännagivande om att överväga att Ostlänken behöver förlängas från Järna till Stockholms centralstation och Arlanda.
2022/23:2114 av Boriana Åberg m.fl. (M)	8. Tillkännagivande om att se över möjligheterna för en ny tunnelbana mellan Hjulsta och Barkarby.
2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S)	5. Tillkännagivande om att verka för en fortsatt utbyggnad av Södra stambanan, Västkustbanan och Skånebanan.
2022/23:2241 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	27. Tillkännagivande om att arbetet med byggandet av Norrbotniabanan obetingat måste fortsätta och slutföras.
2022/23:2244 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	Tillkännagivande om tågstopp i Hagsta längs Ostkustbanan.
	Tillkännagivande om dubbelspår på Ostkustbanan.

Sjöfartsprojekt

Motion	Yrkande
2022/23:206 av Helena Lindahl (C)	Tillkännagivande om att se över möjligheten att säkerställa upphandling av en färja med kapacitet att trafikera sträckan mellan Umeå och Holmön året runt.
2022/23:876 av Michael Rubbestad m.fl. (SD)	Tillkännagivande om att utreda upprättandet av en färjeförbindelse mellan Skokloster och Knivsta i Uppsala län.
2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD)	16. Tillkännagivande om slussar och jordsskreddsäkring.
2022/23:1158 av Dennis Dioukarev och Jimmy Ståhl (båda SD)	Tillkännagivande om att utreda möjligheterna att bygga en kryssningskaj vid Röda Sten.
2022/23:1159 av Dennis Dioukarev och Jimmy Ståhl (båda SD)	Tillkännagivande om att regeringen ska föra samtal med Göteborgs stad om att muddra farleden till Fiskebäckshamn.
2022/23:1186 av Olle Thorell och Sofie Eriksson (båda S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för Strömsholms kanal.
2022/23:1663 av Mattias Bäckström Johansson och Johnny Svedin (båda SD)	Tillkännagivande om att se över förutsättningarna för färjetrafik mellan Byxelkrok och Oskarshamn i infrastrukturplaneringen.
2022/23:2114 av Boriana Åberg m.fl. (M)	7. Tillkännagivande om att en prioritering av hamninfrastruktur i de skånska hamnarna av nationellt intresse bör göras.
2022/23:2144 av Markus Wiechel m.fl. (SD)	10. Tillkännagivande om att aktivt undvika framtida byggande av Horsstensleden.

Regionala projekt

Motion	Yrkande
2022/23:687 av Markus Selin (S)	1. Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en upprustning av vägnät,

	väginfrastruktur och trafiksäkerhet kring norra Stockholms län i allmänhet och Norrtälje i synnerhet.
2022/23:701 av Johanna Haraldsson m.fl. (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningar för förbättrad infrastruktur i Jönköpings län.
2022/23:735 av Cecilia Rönn (L)	Tillkännagivande om att utreda hur det snarast kan göras satsningar på infrastruktur som stärker tillväxten i Halland och övriga Väst- och Sydsverige.
2022/23:803 av Anna Wallentheim m.fl. (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för fortsatta insatser för en funktionell infrastruktur i Skåne samt ökade insatser för ordning och reda på våra vägar.
2022/23:1030 av Johan Hultberg (M)	1. Tillkännagivande om att se över möjligheterna att förstärka järnvägen genom Dalsland.
2022/23:1307 av Ida Ekeröth Clausson (S)	Tillkännagivande om att infrastrukturen i Västsverige bör ses över.
2022/23:1347 av Lars Isacsson m.fl. (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att utveckla väg och järnvägen i Dalarnas län.
2022/23:1406 av Josefin Malmqvist m.fl. (M)	13. Tillkännagivande om behovet av infrastruktursatsningar i Stockholm.
2022/23:1703 av Malin Danielsson (L)	Tillkännagivande om att överväga en utbyggnad av infrastrukturen på Södertörn.
2022/23:1793 av Magnus Jacobsson (KD)	Tillkännagivande om att utreda möjligheten att prioritera upp tåginfrastrukturen längs västkusten.
2022/23:1794 av Magnus Jacobsson (KD)	Tillkännagivande om förbättrad infrastruktur i östra Stockholm.
2022/23:1797 av Magnus Jacobsson (KD)	Tillkännagivande om att se över järnvägarna i Fyrbodal.
2022/23:1931 av Alireza Akhondi m.fl. (C)	Tillkännagivande om att se över möjligheterna till en ökad andel medel från den nationella planen för nyinvesteringar i Stockholms län.
2022/23:1969 av Isak From m.fl. (S)	Tillkännagivande om behovet av fortsatt utveckling av samtliga transportslags infrastruktur i norra Sverige.
2022/23:1992 av Aylin Fazelian m.fl. (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen arbeta för att skapa en bättre och mer hållbar infrastruktur i Västsverige.
2022/23:2028 av Mattias Vepsä m.fl. (S)	4. Tillkännagivande om stärkt infrastruktur till och kring Arlanda flygplats. 15. Tillkännagivande om Stockholm Norvik Hamn.
2022/23:2036 av Hans Ekström m.fl. (S)	Tillkännagivande om att förbättra transportinfrastrukturen i Stockholm-Mälardalenregionen.
2022/23:2114 av Boriana Åberg m.fl. (M)	1. Tillkännagivande om behovet av att prioritera och tidigarelägga infrastruktursatsningar i Skåne.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om övriga särskilda åtgärder i transportinfrastrukturen behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU16 Infrastrukturfrågor.

Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att utskottet förutsatte att satsningarna på bl.a. väg- och järnvägssystemet fortsätter. Utskottet hänvisade till att projekt för att vidmakthålla och utveckla trafikens infrastruktur normalt sett inte är riksdagsfrågor. Sådana bör i stället avgöras inom ramen för åtgärdsplaneringen. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det på olika platser i hela landet finns 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 runt om i 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 har gällt alltsedan 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 fattas genom den långsiktiga åtgärdsplaneringen, som utmynnar i den nationella plan som fastställs av regeringen och de länsplaner som fastställs av respektive länsplaneupprättare.

I de nu aktuella motionerna lämnas i flertalet fall förslag som rör nationella infrastrukturprojekt som omfattas av åtgärdsplanerna som fastställs på grundval av de övergripande beslut och med de medel som riksdagen har fattat 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.

Sammanfattningsvis avstyrker utskottet de här behandlade motionsyrkandena. Dessa har återgetts i det föregående och finns dessutom förtecknade i bilaga 2 till detta betänkande.

Enskilda vägar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om enskilda vägar. Utskottet konstaterar att dessa vägar har en viktig roll och betonar vikten av ett gott vägunderhåll. Utskottet framför att statsbidragen till enskilda vägar är en viktig förutsättning för transporter på landsbygden och konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 42 (SD) och 43 (C).

Motionerna

I kommittémotion 2022/23:1014 yrkande 43 menar Thomas Morell m.fl. (SD) att staten bör ta större ansvar för nätet av enskilda vägar. Motionärerna anser att staten bör ta ett större ansvar för att planera underhållet och reinvesteringarna, att det behövs en bättre planering i arbetet med att värna och utveckla det enskilda vägnätet, att vägnätet måste hålla en god standard för bärighet och att det måste fungera året runt samt att Trafikverket bör ta fram en nationell underhålls- och investeringsplan för de enskilda vägarna.

I kommittémotion 2022/23:834 yrkande 68 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att det inom ramen för Trafikverkets resurser bör säkerställas att de samfälliga enskilda vägarnas 43 000 mil ska ha en bra standard, rätt sträckning och rätt bärighet i relation till det system av statliga och kommunala vägar som de utgör en del av i näringslivets totala behov av godsstråk med god bärighet. Motionärerna betonar att de enskilda vägarna är en viktig del i en väl fungerande infrastruktur, vilken är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd.

I motion 2022/23:1045 menar Anna-Belle Strömberg och Malin Larsson (båda S) att regeringen bör verka för att studera förutsättningarna för att höja de ekonomiska bidragen till enskilda vägar. Motionärerna betonar att vägföreningarna utgör en viktig del i Sveriges arbete mot dåliga vägar och trafikmiljöer, och för att upprätthålla kvaliteten och säkerheten på en väg behövs det mycket arbete.

I motion 2022/23:1896 lyfter Daniel Bäckström och Helena Lindahl (båda C) fram behovet av att se över möjligheterna till investeringsstöd till enskilda vägar och skogsvägar. För att främja den långsiktiga beredskapen och utveckla landsbygd och skogsbruk bör enligt motionärerna staten återinföra investeringsstödet till skogsvägar.

I motion 2022/23:1795 framhåller Magnus Jacobsson (KD) att ett långsiktigt hållbart system för investeringar i enskilda vägar bör utredas (yrkande 1). Motionären menar att det måste finnas regelverk som skapar möjlighet för tillräckliga resurser för investeringar och underhåll i enskilda vägar, och att det finns ett behov av att staten utökar sin medfinansiering av

de enskilda vägarna. Vidare menar motionären att en ny rättsordning för indragningsprocesser bör utredas (yrkande 2). Han framhåller att det är viktigt att understryka att staten inte ska kunna vältra över statliga vägar till enskilt huvudmannaskap, och därför behövs det en ny rättsordning för indragningsprocesser.

Bakgrund

Det svenska vägnätet och vägghållaransvaret

Vägnätet består av allmänna vägar, kommunala gator och enskilda vägar. De enskilda vägarna utgör med totalt ca 44 000 mil den största delen av Sveriges vägnät och är ett viktigt komplement till de allmänna vägarna för framkomlighet och tillgänglighet i hela landet.

Vägghållning handlar om byggande och drift av vägar. Beroende på vilken typ av väg det är finns det olika vägghållare som ansvarar för vägen och flera lagstiftningar som reglerar byggande och drift. Staten, via Trafikverket, eller kommuner, vägföreningar, samfällighetsföreningar eller enskilda fastighetsägare är vägghållare för olika typer av vägar. Fördelningen av vägghållaransvar kan beskrivas på följande sätt:

- Staten, genom Trafikverket, ansvarar för de allmänna vägarna. Undantaget är de allmänna vägar som ingår i kommunal vägghållning.
- Kommunerna förvaltar kommunala gator och vägar.
- Enskilda vägar förvaltas av vägföreningar, samfällighetsföreningar eller av enskilda fastighetsägare. Delar av det enskilda vägnätet kan under vissa villkor få bidrag till vägghållningen från stat eller kommun.

Statsbidrag till enskilda vägar

Förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild vägghållning innehåller bestämmelser om statsbidrag till byggande och drift av enskilda vägar samt för förrättningskostnader för fastställande av nya grunder för fördelning av kostnaderna för vissa gemensamhetsanläggningar. Trafikverket betalar ut ett statligt driftsbidrag till enskilda vägar bl.a. för att vägen ska hållas öppen för allmän trafik och för att underlätta för boende och näringsliv i glesbygden. Drygt 23 000 vägghållare får statsbidrag. Trafikverket lämnar statsbidrag till årlig drift, till särskild drift och byggande av enskilda vägar samt färjeleder, och statsbidrag till årlig drift utgör huvuddelen av bidragen. Av Trafikverkets senaste årsredovisning framgår att 1 260 miljoner kronor betalades ut i statsbidrag till enskilda vägar 2021. Statsbidragsvägnätet, dvs. enskilda vägar som får statsbidrag, omfattar 74 235 kilometer väg och tio enskilda färjor. Trafikverket utövar tillsyn över cirka en femtedel av det enskilda statsbidragsvägnätet per år, vilket syftar till att det årliga driftsbidraget ska användas för avsett ändamål. Genom tillsyn av vägarna kontrolleras att vägen hålls öppen för allmän trafik och är väl underhållen.

I infrastrukturpropositionen från våren 2021 konstateras att förutsättningarna för vägar på landsbygden är delvis annorlunda än för vägarna i mer tätbefolkade områden. Antalet människor och företag per vägkilometer är förhållandevis lågt, och en stor del av vägnätet på landsbygden utgörs av de enskilda vägarna. Många människor börjar eller slutar sin dagliga resa till arbete och utbildning via en enskild väg. De enskilda vägarna spelar en stor och viktig roll i vägtransportnätet och utgör kapillärer som ansluter till de större statliga vägarna. I propositionen betonas att det är viktigt att vägunderhållet bidrar till en säkerställd funktionalitet även på dessa vägar och till en god tillgänglighet för både medborgare och näringsliv, oavsett var människor bor eller arbetar i Sverige. Den dåvarande regeringen anförde att anslagna medel till bidrag för drift av enskilda vägar är en viktig förutsättning för att tillgodose transportbehov för fast boende, näringsliv och för det rörliga friluftslivet.

I propositionen En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop (prop. 2017/18:179) framhölls att de enskilda vägarna är en viktig del av transportnätet på landsbygden och att en satsning bör göras på enskilda vägar. Likaså framhölls att det är viktigt att man i länsplanerna tar hänsyn till drift, underhåll och planering av enskilda vägar. Den dåvarande regeringen meddelade att den därför gör en satsning på statsbidrag till enskild väghållning för särskilda driftsåtgärder på objekt som broar och färjelägen för att förbättra deras funktion och bärighet, särskilt för tyngre fordon. Genom budgetpropositionen för 2020 förlängdes och utökades satsningen på statsbidrag till enskild väghållning under perioden 2020–2022.

Av skrivelsen om den nationella planen för 2022–2033 framgår att bidraget för drift av enskilda vägar ska öka. Av medlen för vidmakthållande av vägnätet ska 15 miljarder kronor användas för bidraget för drift av enskilda vägar.

Förändring av väghållaransvaret

Förutsättningarna för att förändra en allmän väg till enskild och en enskild väg till allmän regleras i väglagen (1971:948). En enskild väg får förändras till allmän, om vägen behövs för allmän samfärdsel eller annars är av synnerlig betydelse för det allmänna. En fråga om förändring av enskild väg till allmän prövas av Trafikverket efter samråd med länsstyrelsen. Om Trafikverket och länsstyrelsen har olika uppfattning hänskjuts frågan till regeringens prövning. Regeringen kan förordna att en fråga om förändring av enskild väg till allmän i vissa fall ska prövas av länsstyrelsen. En väg får dras in, om den efter tillkomsten av en ny väg eller av något annat skäl inte längre behövs för det allmänna och åtgärden medför endast ringa olägenhet för bygden.

Trafikverket har ansvar för att säkerställa att väghållaransvaret överensstämmer med väglagen och att anpassa vägsystemet efter samhällets trafikbehov. Trafikverket har framfört att övervägandet om en väg behövs för det allmänna eller inte, bör grundas på en helhetssyn med målsättningen att åstadkomma en samhällsekonomisk och rationell väghållning.

I december 2020 anförde den dåvarande infrastrukturministern i sitt svar på fråga 2020/21:733 att staten inte försöker överföra offentliga vägar till enskilda vägar. Statsrådet betonade att Trafikverket inte hade fått något sådant uppdrag. En ändamålsenlig fördelning av väghållaransvar mellan stat, kommun och enskild är grunden för att upprätthålla samhällsekonomisk effektivitet och en rationell väghållning. I Trafikverkets ansvar ingår att se över det allmänna vägnätet så att de vägar som ingår i detta uppfyller kraven för allmän samfärdsl (1 och 25 §§ väglagen). Med allmän samfärdsl menas att en väg behövs för allmän trafik och inte främst är till nytta för fastighetsägare och verksamheter i vägens närhet. En förändring av en allmän statlig väg till enskild eller kommunal väghållning prövas från fall till fall och är en process som inkluderar samråd med berörda sakägare. Beslutet om förändrat väghållaransvar är överklagningsbart. Det betonades att detta inte är några lätta ärenden att avgöra, och det finns många olika aspekter och förhållanden att ta hänsyn till. Varje förändring av väghållaransvaret måste prövas utifrån förhållandena i det aktuella fallet, och statsrådet underströk att Trafikverkets ärenden om förändrat väghållaransvar inte genomförs i besparingssyfte.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om enskilda vägar behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU7 Väg- och fordonsfrågor och i betänkande 2021/22:TU16 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog i båda betänkningarna att riksdagen skulle avslå yrkandena. I TU7 underströk utskottet vikten av en ändamålsenlig fördelning av väghållaransvaret och betonade att ett väl fungerande enskilt vägnät är av stor vikt för att främja en positiv utveckling i hela landet. I TU16 hänvisades till att utskottet förutsatte att satsningarna på bl.a. väg- och järnvägssystemet fortsätter. Utskottet pekade vidare på den viktiga roll som enskilda vägar har. Utskottet ansåg att frågorna är väl uppmärksammade och pekade i sammanhanget även på det beslut om en nationell infrastrukturplan för 2022–2033 som den dåvarande regeringen då hade aviserat. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis slå fast att de enskilda vägarna har en mycket viktig roll i det samlade svenska vägnätet. Utskottet är medvetet om att förutsättningarna för vägar på landsbygden är delvis annorlunda än för vägar i mer tätbefolkade områden och vill betona att det är viktigt med ett gott vägunderhåll på samtliga vägar.

När det gäller motionen om det statliga ansvaret för de enskilda vägarna vill utskottet peka på att staten ger bidrag till enskilda vägar och att det finns en upparbetad ordning för hur väghållaransvaret fördelas mellan staten, kommunerna samt vägföreningar, samfällighetsföreningar och enskilda

fastighetsägare. Utskottet finner inte anledning att för närvarande ändra på den gällande ordningen. När det gäller motionen om att säkerställa resurser för att de enskilda vägarna ska ha en bra standard vill utskottet betona att statsbidragen till enskilda vägar är en viktig förutsättning för att tillgodose transportbehovet på landsbygden. Utskottet vill även betona att det i den nationella planen finns medel avsatta för bidraget till drift av enskilda vägar.

Mot den bakgrunden konstaterar utskottet att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därför avstyrker utskottet motionerna 2022/23:834 (C) yrkande 68, 2022/23:1014 (SD) yrkande 43, 2022/23:1045 (S), 2022/23:1795 (KD) yrkandena 1 och 2 samt 2022/23:1896 (C).

Finansieringsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om arbetet med finansieringsfrågor. Utskottet hänvisar bl.a. till att huvudprincipen är att statliga infrastrukturinvesteringar ska finansieras med anslag men att riksdagen kan besluta att de får finansieras på annat sätt. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 44 (SD), 45 (V) och 46 (C).

Motionerna

Följdmotionen

I kommittémotion 2022/23:3 menar Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda och förtydliga principerna för medfinansiering och deras effekter, inte minst för fördelningen av infrastrukturmedel mellan olika delar av landet (yrkande 9). Motionärerna betonar att medfinansiering inte får förändra prioriteringsordningen mellan olika infrastrukturprojekt. Vidare menar motionärerna att Trafikverkets anslagskredit även fortsättningsvis bör uppgå till 10 procent för vidmakthållande och utveckling av statens infrastruktur (yrkande 21).

Motioner från allmänna motionstiden 2022/23

I partimotion 2022/23:1233 yrkande 8 menar Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen senast 2023 bör återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om hur intäkterna från trängselavgifter ska användas.

I kommittémotion 2022/23:1016 anför Patrik Jönsson m.fl. (SD) att satsningar på järnväg bör finansieras med direktanslag (yrkande 24). De

betonar att den befintliga järnvägen måste rustas upp innan en höghastighetsjärnväg enligt Sverigeförhandlingens modell byggs, och alla infrastrukturinvesteringar bör ske med direktanslag.

I kommittémotion 2022/23:834 yrkande 1 menar Ulrika Heie m.fl. (C) att Trafikverket bör ges i uppdrag att identifiera ett antal projekt från den nuvarande nationella infrastrukturplanen som är lämpliga att hantera med extern medfinansiering samt att privat kapital och pensionsfonder bör ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige. Enligt motionärerna har både svenska och utländska investerare visat intresse för långsiktiga investeringar i Sverige, och det konstateras att i många länder finansieras sedan länge viktiga samhällseliga infrastrukturprojekt i offentlig-privat samverkan (OPS).

I motion 2022/23:1155 menar Dennis Dioukarev och Jimmy Ståhl (båda SD) att möjligheten att använda brukaravgifter i stället för trängselskatt bör utredas. För att få en större acceptans för investeringar bör man ta bort trängselskatterna och förändra dem till brukaravgifter i stället.

I motion 2022/23:2114 yrkande 2 föreslår Boriana Åberg m.fl. (M) att intäkterna från Öresundsbron ska finansiera framtida infrastrukturinvesteringar i Skåne. Motionärerna påminner om att Öresundsbron är betald om några år, och då bör det överskott som den genererar användas för behövliga infrastrukturensatsningar i Skåne på samma sätt som trängselavgifterna i Stockholm och Göteborg används för att förbättra infrastrukturen i dessa städer.

I motion 2022/23:1611 yrkande 2 anför Niels Paarup-Petersen och Jonny Cato (båda C) att Öresundsbrons överskott bör kunna användas till regionala infrastrukturinvesteringar.

I motion 2022/23:1798 uppmärksammar Magnus Jacobsson (KD) behovet av att underlätta användningen av en s.k. bompeng vid kommunal medfinansiering för att bygga ut broar och liknande infrastrukturprojekt. Motionären hänvisar till att kommuner anser att det är komplicerat att få till stånd alternativa finansieringar tillsammans med Trafikverket, och regeringen bör därför se över vad som går att göra för att underlätta användning av bompeng vid kommunal medfinansiering av olika större infrastrukturprojekt.

Bakgrund

Statens investeringar i transportinfrastruktur

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 något annat sätt.

Ett beslut om en 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, regioner, EU eller den privata sektorn, s.k. extern finansiering. Offentlig-privat samverkan (OPS) är ett begrepp som kan innefatta extern finansiering, men som även kan användas för en rad olika varianter på samverkan kring byggande, drift och finansiering. Om den privata parten inte har något ansvar för den överbyggande finansieringen, men väl ett långsiktigt helhetsansvar för underhåll och drift, kan man i stället tala om en funktionsentreprenad.

Våren 2016 tillsattes en utredning – Kommittén om finansiering av offentliga infrastrukturinvesteringar via skatter, avgifter och privat kapital (dir. 2016:59). Utredningen skulle göra en samlad bedömning av om det kan vara lämpligt att involvera privat kapital i vissa infrastrukturinvesteringar. I bedömningen skulle vidare jämförelser göras med alternativ som innebär sedvanlig upplåning i Riksgäldskontoret eller som innebär att olika upphandlingsformer används, exempelvis totalentreprenader med funktionskrav. Kommittén lämnade ett delbetänkande i februari 2017. Man bedömde att det finns effektivitetsvinster att hämta hem genom att involvera privat kapital i finansieringen av investeringar i statlig transportinfrastruktur i form av OPS och förordade ett svenskt försöksprogram. Vidare framhöll kommittén att det för att uppnå de potentiella effektivitetsvinster som OPS bedöms ge ställs höga krav på statens organisation samt beställar- och förhandlingskompetens. I 2018 års ekonomiska vårproposition angav den dåvarande regeringen att den inte har för avsikt att vidta några ytterligare åtgärder med anledning av kommitténs delbetänkande. Kommittén lämnade sitt slutbetänkande (SOU 2018:13) i februari 2018 och bedömde att det inte är möjligt att införa en ny särskild skatt som direkt kopplar till den värdeökning som skett på enskilda fastigheter till följd av en infrastrukturinvestering.

Den dåvarande regeringen redovisade i skrivelse 2016/17:20 sin bedömning av de iakttagelser och slutsatser som Riksrevisionen gjort i rapporten Erfarenheter av OPS-lösningen för Arlandabanan (RiR 2016:3). I skrivelsen framfördes bl.a. att infrastruktursatsningar bör styras utifrån nationella behov på en samhällsekonomiskt rationell grund och inte av enskilda kommuners eller regioners ekonomiska styrka. Vidare framhöll den dåvarande regeringen att de transportpolitiska målen bör vara utgångspunkt för prioritering av objekt oberoende av om det förekommer medfinansiering eller inte.

I den senaste infrastrukturpropositionen konstaterade den dåvarande regeringen att investeringar i transportinfrastrukturen för vägar och järnvägar samt för vissa sjöfartsåtgärder som huvudregel ska finansieras genom anslag. Finansiering i form av trängselskatt, infrastrukturavgift, farledsavgift,

medfinansiering och bidrag från EU-budgeten får förekomma efter riksdagens medgivande och bedöms vara aktuellt även under perioden 2022–2033. I propositionen framförs att en god samverkan mellan staten och berörda regioner och kommuner i samband med finansiering och genomförande av stora infrastrukturprojekt är väsentlig. Medfinansiering av statlig transportinfrastruktur genom bidrag, inklusive förskottering, från kommuner, regioner och företag kan vara ett sätt att åstadkomma effektiva lösningar i transportsystemet. Den dåvarande regeringen betonade dock att statliga infrastruktursatsningar 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. Även bidrag ur EU-budgeten kan delfinansiera vissa infrastrukturinvesteringar.

Statlig medfinansiering

Statlig medfinansiering innebär att staten bidrar med medel till åtgärder där en region eller en kommun är huvudman. En sådan medfinansiering kan vara motiverad vid åtgärder där t.ex. en region och staten har ett gemensamt intresse av att åtgärden blir av, och är vanlig framför allt för åtgärder som ingår i länsplanerna. Åtgärder kan även finansieras med medel som har avsatts inom ramen för den nationella planen samt länsplanerna för regional transportinfrastruktur.

Regionala kollektivtrafikinvesteringar kan medfinansieras i enlighet med förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikplaneringar m.m. och förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, eller genom förhandlingar mellan staten och regioner. Utifrån förordningen om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikplaneringar m.m. fördelar Trafikverket anslagna medel utifrån den nationella planen eller länsplanerna. Trafikverket har bemyndigats att meddela föreskrifter om statlig medfinansiering och om verkställigheten av förordningen i övrigt. När den statliga medfinansieringen fördelas av Trafikverket ingår åtgärderna i den nationella transportinfrastrukturplaneringen och följer de krav som ställs där på t.ex. samhällsekonomiska bedömningar och övrigt underlag. Trafikverket har bemyndigats att meddela föreskrifter om statlig medfinansiering och om verkställigheten av förordningen i övrigt. Trafikverket föreskriver bl.a. att statlig medfinansiering ska stimulera regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommuner att genomföra kostnads- effektiva och samhällsnyttiga åtgärder som bedöms vara viktiga för att öka kollektivtrafikresandet och för att de transportpolitiska målen ska uppnås. Förhandlingar om medfinansiering av infrastruktur har under senare tid också varit ett vanligt inslag i infrastrukturplaneringen. Som exempel har tre olika förhandlingar om kollektivtrafikinvesteringar i Stockholmsområdet tillsatts sedan 2007.

I april 2021 fick Statskontoret i uppdrag att utvärdera förhandlingsuppdrag som en metod att lösa stora samhällsutmaningar som kräver att statlig transportinfrastrukturplanering samordnas med lokal och regional samhällsplanering. Statskontoret överlämnade rapporten Förhandlingsuppdrag som metod för att lösa stora samhällsutmaningar (2022:10) i juni 2022. Utvärderingen omfattade Stockholmsförhandlingen, Sverigeförhandlingens storstadsavtal och större samlade exploateringar. I rapporten konstateras att förhandling är en ändamålsenlig metod för att lösa dessa samhällsutmaningar men att det också finns nackdelar med metoden som man inte kan komma ifrån. Förhandlingsmodellen har i de tre studerade fallen lett till resultat, och parterna genomför enligt Statskontoret sina åtaganden i stort enligt plan. Modellen ger också regeringen möjlighet till styrning i frågor som spänner över flera sektorer och förvaltningsnivåer. Statskontoret föreslår bl.a. att regeringen säkerställer att en eventuell kommande förhandling får tillräckliga förutsättningar att basera sig på gedigna underlag. Regeringen bör även se till att förhandlingarna tar till vara relevanta myndigheters kunskap tidigt i processen och att avtalen från förhandlingarna följs upp på ett ändamålsenligt sätt under hela genomförandeperioden.

I infrastrukturpropositionen konstateras att länsplanerna domineras av åtgärder på statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet men att de även kan innehålla samfinansiering av åtgärder i den nationella planen, exempelvis på järnväg, liksom medfinansiering av regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Från länsplanerna kan kommunala åtgärder få statlig medfinansiering, t.ex. trafiksäkerhets- och miljöåtgärder samt kommunala gång- och cykelvägar.

Finansiering genom brukaravgifter

År 2015 trädde lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg i kraft. Lagen möjliggör finansiering av nya väginvesteringar med brukaravgifter, dvs. infrastrukturavgifter, och avgifterna kan finansiera återbetalning av lån och direkta kostnader i enlighet med de bestämmelser som anges i lagen. Som framgick ovan tas en infrastrukturavgift för närvarande ut för passage på bron över Motalaviken och för passage på bron över Sundsvallsfjärden. 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 propositionen Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118 s. 88) framgår att den dåvarande regeringen ansåg att beslut om att införa avgifter för att använda infrastruktur inom ett begränsat geografiskt område bör förankras lokalt och regionalt. Vidare anförs att det inte kan anses rimligt att staten utan någon form av samråd inför pålagor av så uttalad geografisk karaktär.

Finansiering genom trängselskatt

Systemet med trängselskatt används i Stockholm och Göteborg. Syftet med trängselskatten är att minska trängseln, förbättra miljön och bidra till att finansiera infrastruktursatsningar. Trängselskatt tas ut enligt lagen (2004:629) om trängselskatt. Lagen anger betalstationernas placering, storleken på trängselskatten och när trängselskatt ska tas ut. Riksdagen beslutar om trängselskatt efter förhandling med regionala parter, såsom berörda kommuner och Region Stockholm. Trängselskatten utformas för att minska trängseln i vägtrafiken, men den ger samtidigt en intäkt till staten. Eftersom intäkten kommer från regionens trafikanter har politiker från regionen och berörda kommuner kommit överens om hur pengarna ska användas så att de ger nytta för de som bor i regionen. Den dåvarande regeringen och riksdagen har godkänt dessa överenskommelser och att motsvarande mängd statliga anslagsmedel används i de regionala projekten. Intäkterna från trängselskatterna används på följande sätt:

- Trängselskatt i Stockholm: Regionala parter har kommit överens i olika avtal från 2007–2017 om hur intäkterna från trängselskatten ska användas. Intäkterna från förändringen som gäller från januari 2020 har staten, kommuner och regionen kommit överens om ska gå till en utbyggnad av kollektivtrafiken med ny tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan, en tunnelbanestation i Hagalund, Spårväg Syd samt Roslagsbana till city. I tidigare överenskommelser har de regionala parterna kommit överens om att pengarna ska finansiera byggandet av E4 Förbifart Stockholm (2007) och utbygganden av tunnelbanegrenar mot Barkarby, Nacka och Gullmarsplan samt Arenastaden (Stockholmsförhandlingen 2013).
- Trängselskatt i Göteborg: Trängselskatt infördes 2013 och ska under en 25-årsperiod bidra med 14 miljarder kronor (2009 års prisnivå) till Västsvenska paketet.

Intäkter från Öresundsbron

Riksdagen beslutade 1997 om ett bemyndigande till regeringen att låta Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB (Svedab) ta upp lån i Riksgäldskontoret för planering, projektering och byggande av de svenska landanslutningarna till Öresundsbron (prop. 1996/97:16, bet. 1997/98:TU6, rskr. 1997/98:32). Riksdagen beslutade 2009 om att utöka bemyndigandet (prop. 2009/10:1, bet. 2009/10:TU1, rskr. 2009/10:117).

Ansvarig förvaltare av Öresundsbron är Öresundsbrokonsortiet. Konsortiet äger och driver Öresundsförbindelsen och är en självständig juridisk person. Det ägs till hälften av svenska staten genom Svedab och till hälften av den danska staten genom A/S Öresund. Sedan 2012 redovisar konsortiet vinst.

Principerna för betalnings- och avgiftsansvaret för trafiken på Öresundsbron regleras i två avtal mellan Sverige och Danmark. Samtliga kostnader för förbindelsen i dess helhet ska betalas med avgifter från väg- och järnvägs-trafikanterna. Sverige och Danmark ska betala ett fast belopp till konsortiet för

nyttjandet av järnvägsanläggningen på bron. År 2021 uppgick Öresundsbrokonsortiets intäkter till 1 616 miljoner danska kronor och årets resultat till 1 168 danska kronor. Öresundsbrokonsortiet anger i sin senaste årsredovisning från mars 2022 att bron intäkter genereras av ökade transporter och resor i en växande region och att detta är förhållanden som också skapar tillväxt för ägarna. Konsortiets skuld beräknas vara återbetald senast 2050, och den senaste beräkningen av återbetalningstiden ger ett resultat som visar skuld-frihet 2048.

Anslagskredit

Av budgetlagen följer att en anslagskredit inte kan överstiga 10 procent av det anvisade anslaget. I regleringsbrevet för Trafikverket anges anslagskreditens storlek för de olika anslagen. För att hantera produktionsvariationer i investeringsprojekt som löper över flera år disponerar Trafikverket angiven kredit.

Våren 2021 tillkännagav riksdagen för den dåvarande regeringen att Trafikverkets anslagskredit bör höjas till 10 procent för både vidmakthållande och utveckling av statens infrastruktur (bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). I skrivelsen Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2021 (skr. 2021/22:75) anges att Regeringskansliet analyserade frågan om nivåerna på Trafikverkets anslagskredit i samband med beredningen av Trafikverkets regleringsbrev för budgetåret 2022 där kreditnivåerna för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur och anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur fastställs. I beslutet om regleringsbrev för Trafikverket från december 2021 framgår att anslagskrediten på de ovan nämnda anslagen har höjts till 10 procent för budgetåret 2022.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om finansieringsfrågor behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU16 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till pågående arbete, och konstaterade att det inte fanns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på att huvudprincipen är att statliga infrastrukturinvesteringar ska finansieras med anslag men att riksdagen kan besluta att investeringar får finansieras på något annat sätt. Det kan handla om de finansieringsformer som tas upp i några av motionerna, t.ex. trängselskatt, infrastrukturavgifter, medfinansiering och offentlig-privat samverkan (OPS).

Utskottet har inget att invända mot denna ordning. Utskottet vill i sammanhanget även peka på att frågan om förhandlingsuppdrag som metod för att lösa stora samhällsutmaningar nyligen har utvärderats av Statskontoret.

När det gäller motionsförslagen om användningen av trängselavgifter vill utskottet peka på att det finns överenskommelser om hur medlen ska användas så att de ger nytta för de som bor i de berörda regionerna. När det gäller motionsförslaget om anslagskredit kan utskottet konstatera att den förändring som riksdagen gav den dåvarande regeringen till känna våren 2021 har genomförts. När det vidare gäller motionsförslaget om principerna för medfinansiering har utskottet tidigare betonat att statliga infrastruktur-satsningar bör styras utifrån nationella behov. Utskottet har inte ändrat inställning i denna fråga. En statlig medfinansiering grundas på samhälls-ekonomiska analyser, och prioriteringar görs med utgångspunkt i de transport-politiska målen.

Utskottet konstaterar därmed att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och avstyrker därför motionerna 2022/23:3 (V) yrkan-dena 9 och 21, 2022/23:834 (C) yrkande 1, 2022/23:1016 (SD) yrkande 24, 2022/23:1155 (SD), 2022/23:1233 (V) yrkande 8, 2022/23:1611 (C) yrkande 2, 2022/23:1798 (KD) och 2022/23:2114 (M) yrkande 2.

Produktivitet, effektivitet och kostnadskontroll

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om arbetet med produktivitet, effektivitet och kostnadskontroll. Utskottet konstaterar att många större infrastrukturprojekt tenderar att bli fördröjade och försenade. Utskottet är övertygat om att detta är frågor som prioriteras av regeringen och utgår från att även Trafikverket fortsättningsvis prioriterar dem. Utskottet understryker vikten av att komma till rätta med ökande kostnader och betonar vikten av rättvisande kalkyler. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 47 (S), 48 (V) och 49 (C).

Motionerna

I kommittémotion 2022/23:2140 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv, vilket innebär att transportköparen betalar för alla kostnader som transporten orsakar, inklusive externa kostnader (yrkande 8). Motionärerna lyfter bl.a. fram externa kostnader som buller, luftföroreningar, föroreningar av mark och vatten, intrång i naturmiljöer och utsläpp av växthusgaser till följd av en transport. Vidare betonar motionärerna vikten av att det finns en noggrann kostnads-kontroll vid infrastrukturinvesteringar (yrkande 26). Motionärerna konstaterar

att infrastrukturinvesteringar gång efter annan har dragits med skenande kostnadsökningar och understryker att det behövs mer transparens kring orsakerna.

I kommittémotion 2022/23:84 menar Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att se över vilka funktioner som är ändamålsenliga att återta och driva i egen regi med huvudregeln att alla permanenta funktioner bör drivas av myndighetens egen personal och inte upphandlas (yrkande 19). Motionärerna understryker att man behöver ifrågasätta varför funktioner som kommer att finnas kvar i all överskådlig tid överhuvudtaget ska upphandlas och nämner som exempel att drift av Trafikverkets infrastruktur är en central och permanent funktion som med fördel bör drivas i egen regi. Motionärerna menar vidare att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att se över sina riktlinjer för upphandlingar så att de garanterar bra arbetsvillkor för den berörda personalen, även hos eventuella underleverantörer, och inte leder till social dumpning (yrkande 20). Motionärerna uppmärksammar den utsatta situation som de anställda i upphandlade verksamheter befinner sig i och betonar att det är helt oacceptabelt att en statlig myndighet som Trafikverket kan utöva lönedumpning.

I kommittémotion 2022/23:834 yrkande 2 föreslår Ulrika Heie m.fl. (C) att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar när det gäller vägar och järnvägar ska göra en bred analys av vilken upphandlingsform som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet. Motionärerna understryker att det är centralt att göra jämförande analyser för att välja rätt metod för varje enskilt projekt så att varje investerad krona gör så stor samhällsnytta som möjligt.

Bakgrund

Produktivitet, effektivitet och kostnadskontroll

Effektivitet i statlig verksamhet

Av 1 kap. 3 § budgetlagen (2011:203) följer att i statens verksamhet ska hög effektivitet eftersträvas och god hushållning iakttas. Enligt 3 § myndighetsförordningen (2007:515) ansvarar en myndighets ledning inför regeringen för verksamheten och ska se till att den bedrivs effektivt och enligt gällande rätt och de förpliktelser som följer av Sveriges medlemskap i EU, att den redovisas på ett tillförlitligt och rättvisande sätt samt att myndigheten hushållar väl med statens medel.

Trafikverket ska enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket i sin roll som beställare särskilt verka för att produktivitet, innovation och effektivitet på marknaderna för investeringar, drift och underhåll ökar.

Trafikverkets arbete med drift och underhåll

Trafikverket arbetar med drift och underhåll av vägar och järnvägar. Drift är en direkt del i leveransen av tåglägen och vägförbindelser. Driften gör transporten möjlig genom ledning, styrning och övervakning av trafiken. I det ingår hantering av information till kunderna, elförsörjning samt kommunikation mellan och inom de tekniska system som krävs för resorna och transporterna. Underhåll innebär att förvalta vägar och järnvägar som är i drift. Syftet är att hålla statliga vägar och järnvägar framkomliga och att bevara dem så att de håller avsedd funktion under hela sin livstid. Trafikverket gör det genom att t.ex. reparera vägar och järnvägar, röja undan snö, hålla beredskap, informera om pågående arbeten och byta ut delar som har slitits ut.

När Trafikverket bildades 2010 renodlades myndighetens roll, och verket skulle inte längre genomföra byggande, drift eller underhåll i egen regi utan agera som beställare. Med anledning av detta bolagiserades också viss verksamhet inom dåvarande Vägverket och Banverket som genomförde verksamhet i egen regi. Trafikverket upphandlar och beställer numera produkter, tjänster och entreprenader för ca 40 miljarder kronor per år för att utveckla och förvalta transportsystemet för väg- och järnvägstrafik. Trafikverket upphandlar all sin underhållsverksamhet i konkurrens. Upphandlingar ska göras enligt lagen (2016:1145) om offentlig upphandling och lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna, vilka bygger på EU-direktiv om upphandling.

Trafikverkets kostnader för drift och underhåll av det statliga vägnätet uppgår till ca 9,5 miljarder kronor per år. En tredjedel utgörs av kostnader för underhåll av beläggningar, en femtedel för vinterväghållning och hälften för övriga åtgärder som renhållning, skötsel av rastplatser och belysning. Varje upphandlat kontrakt gäller drift och underhåll av vägar inom ett visst geografiskt område. Det finns 108 driftsområden som vardera i genomsnitt omfattar 100 mil väg. Kontrakten varar normalt i fyra år, med möjlighet till förlängning i ett eller två år. Kontrakten omfattar främst kortsiktiga åtgärder för att hålla vägarna öppna för trafik, t.ex. snöröjning, halkbekämpning, skötsel av vägar och rastplatser, röjning och slätter av sidoområden samt byte av skadad utrustning som vägmärken och vägräcken. Det är Trafikverket som ansvarar för kvaliteten, även om det är entreprenörer som utför den dagliga driften och underhållet av vägnätet. En oberoende besiktningsman gör en formell besiktning av belägningsarbetena när alla kontraktarbeten är avslutade. Trafikverket köper alla belägningsarbeten med garantiansvar, normalt med fem års garantitid.

När det gäller järnvägsunderhåll delar Trafikverket in det i basunderhåll, reinvesteringar, mindre utbyten och driftskostnader. Basunderhållet utgör grunden i Trafikverkets underhållsplan och omfattar åtgärder som syftar till att upprätthålla järnvägsanläggningens funktion. Det svenska järnvägsnätet är uppdelat i 34 kontraktssområden. Enligt Riksrevisionen började Trafikverket (dåvarande Banverket) upphandla basunderhåll av järnväg 2002, och sedan dess har 88 kontrakt upphandlats.

Trafikverkets arbete med investeringar

Trafikverket bygger om och bygger nytt i järnvägs-, sjöfarts- och väg-systemen. Åtgärderna bestäms i den nationella planen för transportinfrastrukturen och länsplanerna för regional transportinfrastruktur. Den del av den nationella planen som omfattar investeringar kan delas in i namngivna investeringsåtgärder respektive trimnings- och miljöåtgärder med åtgärdsområdena tillgänglighet, säkerhet och miljö. Trimnings- och miljöåtgärder är åtgärder som kostar mindre än 100 miljoner kronor och som syftar till att utveckla och förbättra transportsystemets funktion.

Trafikverket betonar att infrastrukturprojekt är komplexa och ofta tar lång tid att genomföra från det att ett behov identifieras till dess att infrastrukturen är öppen för trafik. Verket konstaterar att det ofta är en grov kostnadsindikation som ligger till grund när ett projekt första gången tas med i den nationella transportinfrastrukturplanen. När åtgärden finns med i planen kan verket utreda djupare kring utformning och genomförande. I början av utredningen är inte sträckningen i terrängen eller den slutliga utformningen fastställd. Kunskap om geotekniska och geohydrologiska förhållanden byggs upp successivt genom undersökningar. Vartefter utredningen fortgår samlas mer kunskap in om förutsättningarna, och kalkylerna blir därmed mer träffsäkra. När förutsättningar ändras behöver Trafikverket anpassa planer och kalkyler. Yttre faktorer som påverkar kostnaden är nya bestämmelser och tvingande krav som kan tillkomma under en planeringsprocess. Kostnadsjusteringar kan också bero på konjunktur- och marknadsläge, överklaganden, politiska beslut, lagstiftning, miljöåtgärder och möjligheten att få tillgång till trafikerade anläggningar. Att fastställa en väg- eller järnvägsplan tar lång tid och kan påverka tid och kostnad. I takt med att planeringsprocessen går framåt får verket ny kunskap som påverkar skattningen av tid, kostnad och innehåll. Trafikverket uppger att man balanserar dessa delar mot varandra i dialog med andra aktörer och i förhållande till ramar och inriktning i den nationella planen.

Trafikverket framhåller att man arbetar kontinuerligt med att förbättra förutsättningarna för kostnadskalkylerna och förtydliga kommunikationen kring dem. Enligt Trafikverket pågår flera utvecklingsarbeten för ökad prognossäkerhet och bättre kostnadsstyrning av infrastrukturprojekt. Bland annat tog Trafikverket under 2020 fram en tydligare kalkylprocess med flera beslutspunkter för olika projekteringsfaser. Trafikverket genomförde under 2021 en omorganisation av investeringsverksamheten, där projekt av liknande karaktär samlades organisatoriskt för att kunna ha större erfarenhetsutbyte och optimera arbetet mer effektivt och med ökad kostnadskontroll.

Av Trafikverkets årsredovisning för 2021 framgår att under åren 2018–2021 var det ackumulerade utfallet 71 485 miljoner kronor för namngivna investeringar samt trimnings- och miljöåtgärder i den nationella planen för transportinfrastrukturen, vilket innebär att Trafikverket förbrukade 102 procent av periodens finansiella utrymme för investeringsåtgärder. Totalt sett följer investeringarna planen väl, men avvikelserna inom vissa investeringsområden är enligt årsredovisningen stora.

Riksrevisionens granskningar

Trafikverkets underhåll av statliga vägar

Riksrevisionen har i rapporten Drift och underhåll av statliga vägar – betydligt dyrare än avtalat (RiR 2019:24) granskat Trafikverkets upphandling av basunderhåll för statliga vägar. Riksrevisionens övergripande slutsats var att kostnadsöverskridanden mellan upphandlade kontrakt och slutförda kontrakt är stora, drygt 40 procent, och att det finns systematiska skillnader som Trafikverket borde analysera närmare för att minimera kostnadsöverskridanden.

I skrivelse 2019/20:72 redovisade den dåvarande regeringen sin bedömning av Riksrevisionens iakttagelser och slutsatser. Den instämde i Riksrevisionens iakttagelser och ansåg bl.a. att det är viktigt att Trafikverket har god kunskap om väganläggningens samlade tillgångar och dess tillstånd och att det kan utgöra ett underlag för att ta fram kvalitetssäkrade förfrågningsunderlag. Vidare framfördes bl.a. att det är viktigt att fortsätta att verka för att begränsa obalanserade budgivningar. I skrivelsen framhålls att man kommer att följa Trafikverkets arbete med att utveckla och använda systemstöd, förbättra informationsinsamlingen och införa nya arbetssätt för analys och planering.

Trafikverkets järnvägsunderhåll

Vidare har Riksrevisionen granskat om Trafikverket säkerställer att staten får så mycket järnvägsunderhåll som möjligt för tillgängliga resurser, vilket redovisades i granskningsrapporten Drift och underhåll av järnvägar – omfattande kostnadsavvikelser (RiR 2020:17).

I skrivelse 2020/21:86 framhålls att det är viktigt att Trafikverket har rätt förutsättningar för att kunna bedriva ett effektivt järnvägsunderhåll. Den dåvarande regeringen instämde i Riksrevisionens iakttagelser att en grundförutsättning för att kunna göra träffsäkra uppskattningar av det nödvändiga underhållsarbetet vid tidpunkten för upphandling är att det finns systemstöd som kan ge en fullständig och aggregerad bild av tillståndet i anläggningen. Vidare instämde den dåvarande regeringen i att det är en viktig förutsättning för att kunna genomföra tillräckliga analyser och erfarenhetsbaserade utvärderingar för att förbättra kontraktens utformning och därmed minska risken för kostnadsökningar. Den dåvarande regeringen instämde också i Riksrevisionens iakttagelser att kontraktens utformning har betydelse för att skapa förutsättningar för en effektiv verksamhet och att i möjligaste mån ge entreprenörer funktionsansvar och frihet att hitta effektiva lösningar i syfte att främja innovation och konkurrens och göra marknaden mer attraktiv. Vidare framhålls i skrivelsen att det är viktigt att Trafikverket förbättrar den ekonomiska uppföljningen och gör det möjligt att analysera hur vanligt förekommande s.k. obalanserad budgivning är och vad det får för konsekvenser. Den dåvarande regeringen ansåg att Trafikverket behöver vidta åtgärder för att begränsa spekulativa anbudspriser och motverka de negativa effekter som det kan medföra. Det framförs vidare i skrivelsen att Trafikverket behöver utveckla sina systemstöd och hur de används för att kunna göra

träffsäkra uppskattningar av det nödvändiga underhållsarbetet. Även kontraktens utformning och att de utformas så att det skapas drivkrafter för innovation är avgörande för att uppnå en god effektivitet i verksamheten.

Kostnadskontroll i Trafikverkets investeringsverksamhet

Riksrevisionen har även granskat kostnadskontrollen i Trafikverkets investeringsverksamhet (RiR 2021:22). Riksrevisionen anger att granskningens resultat visar att kostnadsökningarna har varit omfattande mellan de senaste nationella trafikslagsövergripande planerna för transportinfrastrukturen. Samtidigt konstaterar Riksrevisionen att det är mycket ovanligt att regeringen stoppar ett projekt när det väl hamnat i den nationella planen. Riksrevisionen menar även att regeringen och Trafikverket brister i transparens genom att inte sammanställa och kommunicera kostnadsökningarnas omfattning.

I skrivelse 2021/22:80 redovisade den dåvarande regeringen sin bedömning av Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer samt vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av rapporten. I skrivelsen framhålls att det är helt avgörande med kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar för att kunna möta behovet av att bygga ut infrastrukturen. Vidare framförs att omfattande kostnadsökningar är problematiska. I skrivelsen görs sammantaget bedömningen att kostnadskontrollen i infrastrukturinvesteringar behöver förbättras ytterligare. Den dåvarande regeringen lyfte fram att den vid beslut om byggstartar på nytt gör en samlad bedömning av bl.a. varje objekts måluppfyllelse i förhållande till de grunder som ledde till att objektet prioriterades i den nationella planen, och precis som Riksrevisionens granskning indikerar gjorde den dåvarande regeringen bedömningen att kostnadsberäkningarna bör vara betydligt säkrare i detta skede. Vid betydande kostnadsökningar i Trafikverkets förslag till byggstartar begärs vid behov kompletterande underlag om fördyringar och osäkerheter in från Trafikverket. Den dåvarande regeringen ansåg att förutsättningarna för att genomföra projektet kan ha förändrats på ett sätt som motiverar att kostnaden ökat. Regeringen fattar utifrån en sammantagen bedömning beslut om huruvida objektet tillåts byggstartas eller behöver omprioriteras bland andra objekt i gällande nationell plan. Den dåvarande regeringen instämde i att det behövs bättre kostnadskontroll, ökad kunskap om kostnadsutvecklingen och ökat lärandet av tidigare erfarenheter samt att en god transparens kring kostnadsökningar är viktig för att insatser för tidiga kostnadsbesparingar ska kunna göras. Arbetet med att åstadkomma en ökad kostnadskontroll och produktivitet behöver intensifieras, och det redovisas flera åtgärder som redan har vidtagits. Den dåvarande regeringen instämde med Riksrevisionen i att en god transparens kring orsakerna till kostnadsökningar är viktig, och vidare bedömdes bl.a. att det i samband med beredningen av förslaget till nationell plan behövs en beskrivning av åtgärdsområdets och enskilda objekts bedömda utveckling över tid. Den tidigare regeringen framhöll att den inte utesluter

ytterligare åtgärder i det fortsatta arbetet med kostnadskontroll för objekt i den nationella planen.

Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Infrastrukturpropositionen

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2020/21:151) framhålls att en bättre kostnadskontroll behöver uppnås. Kunskapen om kostnadsutvecklingen och lärandet av tidigare erfarenheter behöver därför öka för att kunna göra insatser för tidiga kostnadsbesparingar. En hög grad av kostnadskontroll och transparens i planering och byggande av infrastruktur är grundläggande i arbetet. Kostnadsförändringar i ett objekt jämfört med de ursprungliga kostnadsprognoserna kan påverka genomförbarheten av andra objekt som ingår i den nationella planen. Den dåvarande regeringen betonade att det därför är viktigt att Trafikverket fortsätter att utveckla metoder för projektering, planering och kalkyler i syfte att åstadkomma en god kostnadskontroll. Det är viktigt att Trafikverket på ett systematiskt sätt arbetar med att förbättra sina kostnadsprognoser, bl.a. genom att dra erfarenheter från genomförda projekt. Det är enligt propositionen även viktigt med en god transparens i arbetet och när det gäller orsakerna till kostnadsökningar.

När det gäller produktivitet i anläggningsbranschen är det enligt infrastrukturpropositionen av stor vikt att de medel som staten tilldelar infrastrukturuområdet används effektivt och på bästa sätt. I infrastrukturpropositionen betonas att arbetet med produktivets- och effektivitetsförbättringar måste intensifieras. I propositionen framförs vidare att det är problematiskt att kostnaderna i Trafikverkets entreprenadverksamhet ökar i förhållande till den avtalade kontraktssumman och att även den totala projektkostnaden ökar över tid. Trafikverket har därför fått i uppdrag att analysera kostnadsutvecklingen vid upphandling och genomförande av investerings- och reinvesteringsprojekt. I infrastrukturpropositionen betonas vidare att en hög produktivitet i anläggningsbranschen är en av förutsättningarna för att de medel som staten tilldelar infrastrukturuområdet används effektivt. Den dåvarande regeringen ansåg att en ökad produktivitet och innovationsgrad i branschen är nödvändig för att få mer infrastruktur för investerade medel och en så hög måluppfyllelse som möjligt.

Trafikverkets förslag till nationell infrastrukturplan 2022–2033

I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 framförs att de namngivna projekten ingår i stora, komplexa och långa samhällsutvecklingsprocesser, där man inte har all kunskap om framtiden som skulle behövas. Projekten innefattar många olika aktörer och perspektiv, och den ursprungliga utformningen och omfattningen kan förändras under projektets gång. Därutöver kan samhällsutvecklingen medföra förändringar som kan vara svåra att bedöma. Det handlar även om hur branschindex utvecklas och hur krav och lagar förändras parallellt med projektet. Samtidigt

kan teknikutvecklingen leda till att kostnaderna kan minskas. Trafikverket påminner om att eftersom planeringsprocessen bygger på att objekt läggs in i planen i relativt tidiga skeden är det svårt att undvika att vissa objekt visar sig vara dyrare eller ge lägre nyttor än man bedömt i tidigare skeden. Trafikverket förklarar att avsikten är att man i planeringsprocessen ska kunna ompröva åtgärder vartefter man får mer information om nyttor och kostnader. Det uppstår dock problem om kostnadsökningarna visar sig i ett så sent skede i planeringsprocessen att det är förenat med stora kostnader att ompröva objektet, t.ex. när objektet är en förutsättning för andra objekt eller för bebyggelseplanering.

Trafikverket konstaterar att kostnaderna för de namngivna investeringarna i den nationella infrastrukturplanen för 2018–2029 har ökat sedan planen fastställdes i maj 2018. Det är främst de beräknade kostnaderna för projekt som ännu inte har påbörjats som har ökat. Kostnaderna för pågående investeringar i vägar och järnvägar har i genomsnitt ökat med 7 procent respektive 12 procent i förhållande till planen, vilket enligt Trafikverket är något lägre än ökningen av investeringsindex. Kostnaderna för pågående investeringar i järnvägssystem (varav majoriteten är objekt inom Europeiska trafikstyrningssystemet för tåg, ERTMS) har i genomsnitt ökat med 38 procent sedan planen för 2018–2029 fastställdes. De beräknade kostnaderna för ännu inte påbörjade investeringar i vägar och järnvägar har i genomsnitt ökat med 50 procent sedan planen för 2018–2029 fastställdes. De beräknade kostnaderna för inte påbörjade järnvägstekniska system har ökat med nära 80 procent. En del av kostnadsökningarna förklaras av förändringar av investeringarnas omfattning eller utformning. Ytterligare en del förklaras av dyrare insatsvaror och en generell ökning av bygg- och anläggningskostnader. Slutligen uppger Trafikverket att en del förklaras av omständigheter som inte varit kända i tidigare utredningsskeden.

Trafikverket framhåller vidare att myndigheten bedriver ett kontinuerligt arbete för att utveckla kostnadsstyrning och effektivitet med hjälp av system, processer och rutiner. Detta arbete sker också mot bakgrund av att inköpsvolymen har ökat i snabb takt. En ökad produktivitet är också nödvändig eftersom branschindex har ökat snabbare än den generella prisutvecklingen i samhället. Det finns enligt verket ett fortsatt behov av att utveckla och se över kostnadsstyrningen, produktiviteten och effektiviteten i verksamheten. Centrala punkter i detta arbete handlar om att utveckla systematiken i uppföljningen av orsaker till förändring av kostnader. Trafikverket uppger att man därför vidtog vissa åtgärder redan under arbetet med planförslaget.

Trafikverket understryker i sitt förslag till nationell plan att det övergripande målet om samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning inte bara handlar om infrastrukturinvesteringar utan också om att transportsystemet ska användas på ett effektivt sätt. För detta krävs bl.a. styrmedel och regleringar som internaliserar externa effekter som utsläpp, olyckor och buller, samt ett effektivt tillhandahållande av offentliga transporttjänster, t.ex. regional

kollektivtrafik. Detta ligger dock i huvudsak utanför den nationella infrastrukturplanen.

Den nationella infrastrukturplanen 2022–2033

I skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 betonas att en bättre kostnadskontroll för åtgärder i infrastrukturen måste uppnås. I skrivelsen slås det fast att det är viktigt att de medel som staten avsätter för infrastrukturområdet används effektivt. Kunskapen om kostnadsutvecklingen och lärandet av tidigare erfarenheter måste öka för att kunna göra insatser för tidiga kostnadsbesparingar. I skrivelsen pekas på att sedan det föregående planbeslutet fattades 2018 har kostnaden för de namngivna objekten ökat med 33 procent. Den dåvarande regeringen såg allvarligt på kostnadsutvecklingen och anför att kostnadskontrollen ska skärpas. Trafikverket behöver vidta kraftfulla åtgärder och arbeta på ett systematiskt sätt med kostnadsreducerande åtgärder. Bland annat betonas att i Trafikverket i oktober 2020 fick i uppdrag att analysera kostnadsutvecklingen vid upphandling och genomförande av investeringsprojekt (se nedan).

I skrivelsen anges att arbetet ska leda till förbättringar i ett högt tempo. Det anges vidare att man noga följer det arbete för ökad effektivisering och kostnadskontroll som Trafikverket har inlett och att regeringen kommer att fortsätta att ha en nära dialog med Trafikverket för att följa utvecklingen. Det ses som särskilt viktigt att Trafikverket fokuserar på åtgärder som redan i tidiga planeringsskeden kan tydliggöra ett objekts kostnader. En återtagen kontroll över kostnaderna för åtgärderna i planen bedöms nödvändig och central för att under kommande planperioder kunna genomföra viktiga åtgärder för att uppnå de transportpolitiska målen. Därutöver framförs i skrivelsen att Trafikverkets arbete med kostnadskontroll behöver granskas och följas i syfte att förbättra myndighetens rutiner och arbetssätt för att skärpa kostnadskontrollen (se nedan).

Vidare pekas på uppdraget till Trafikverket att redovisa vilka åtgärder som Trafikverket behöver vidta i fortsättningen för att myndigheten ska kunna bedriva visst järnvägsunderhåll i egen regi. Trafikverket har i sin redovisning av uppdraget redogjort för sådana åtgärder (se nedan). Trafikverkets uppgift som infrastrukturförvaltare innebär att myndigheten kontinuerligt behöver utveckla beställarrollen genom ökat lärande och genom att utveckla marknaden.

Regeringsuppdrag till Trafikverket och Trafikanalys

Produktivitet i anläggningsbranschen

Trafikverket fick i maj 2017 i uppdrag att årligen under en treårsperiod redogöra för och åiterrapportera om sitt arbete för att verka för en ökad produktivitet i anläggningsbranschen. I sin slutrapportering av uppdraget i april 2020 redogör Trafikverket för de olika aktiviteter som pågår för en förbättrad produktivitet. Inom Trafikverket uppges arbetet ha bedrivits

successivt under åren och ett flertal större aktiviteter ha genomförts. Utvecklingen har gått i flera steg, från att utarbeta strategier till att genomföra strategierna och sedan integrera dem i den dagliga verksamheten. Sedan strategierna genomförts uppges Trafikverkets fokus ha varit på utveckling och ständiga förbättringar. Inom Trafikverket pågår det bl.a. ett arbete med förbättrad intern framförhållning, som uppges ha lett till att Trafikverket kan skapa bättre förutsättningar för investerings- och underhållsverksamheten. Trafikverket anser att det för närvarande är en relativt utmanande situation på marknaden. Det faktum att både Finland, Norge och Sverige satsar mycket på infrastrukturinvesteringar kan innebära en utmaning ur ett resursperspektiv. Det finns enligt Trafikverket även en konstaterad brist på kompetens inom stora delar av anläggningsbranschen.

Obalanserad budgivning i baskontrakt för underhåll av vägar

I januari 2020 fick Trafikverket i uppdrag att analysera omfattningen och konsekvenserna av obalanserade budgivningar i samband med upphandling av baskontrakt för underhåll av statliga vägar och upprätta en handlingsplan med ett åtgärdsprogram för att minska möjligheterna att genomföra obalanserade budgivningar.

I augusti 2020 lämnade Trafikverket sin rapport *Obalanserad budgivning – Basunderhåll väg* (rapport 2020:159). I rapporten analyseras omfattningen och konsekvenserna av obalanserad budgivning i baskontrakt för underhåll av vägar. Trafikverkets analys visar att det är mer eller mindre obalanserad prissättning i 90 procent av de pågående kontrakten. Obalanserad budgivning, eller strategisk prissättning, innebär att det finns stora prisskillnader på ett eller flera konton i kontraktansbudena i förhållande till Trafikverkets egna beräkningar av vad myndigheten ska betala för utförd underhåll. I rapporten lyfts det fram att syftet med Trafikverkets 108 kontrakt för basunderhåll är att vägarna ska vara framkomliga och säkra, och det måste därför finnas tillgängliga entreprenörer som kan arbeta med avhjälpande åtgärder, förebyggande arbeten och mindre förbättringsarbeten. Det konstateras att många faktorer kan påverka om en budgivning i underhållskontrakten blir obalanserad. Ett obalanserat vinnande anbud är inte alltid det anbud som ger lägst kostnad i slutändan, vilket kan leda till att underhåll riskerar att utföras utifrån satta priser i stället för vad anläggningen är i behov av. Det finns därmed risk för överproduktion eller underproduktion, vilket är kostnads- och kvalitetsmässigt ineffektivt. Budgivningen kan också bli obalanserad när det bara är priset som utvärderas i anbudet. Trafikverket uppger att man arbetar löpande med åtgärder för att minska obalanserad budgivning samtidigt som branschen får komma med förslag på utveckling av kontrakten. Trafikverket för fram att lagen om offentlig upphandling innebär både möjligheter och hinder. Trafikverket arbetar bl.a. med att följa upp och utvärdera olika underhållsarbeten som har utförts, s.k. mängduppföljning, samt med uppföljning och utvärdering av leveranserna. Trafikverket uppger slutligen att man har en god dialog med branschen om dessa frågor.

Kostnadsutveckling vid investeringsprojekt

Som anges ovan fick Trafikverket i oktober 2020 i uppdrag att analysera kostnadsutvecklingen vid upphandling och genomförande av investeringsprojekt (I2020/02745). Bakgrunden var att den dåvarande regeringen hade sett en oroande kostnadsutveckling för infrastrukturprojekt. Trafikverket redovisade uppdraget i mars 2021. I rapporten betonas att det sedan Trafikverket bildades har pågått, och kommer att fortsätta att pågå, ett utvecklings- och förbättringsarbete när det gäller system, processer och arbets sätt. Det bedrivs också ett systematiskt arbete för att stärka kostnadskontrollen, och resultat av detta arbete genomförs enligt Trafikverket successivt, nu och framöver. Kostnadsförändringar är en förtroende fråga för Trafikverket och bedömningen är att det genomförs bra åtgärder tillsammans med anläggningsbranschen och att utvecklingen går åt rätt håll, men det krävs uthållighet.

Med detta som utgångspunkt har Trafikverket vidare fått i uppdrag att intensifiera arbetet med att förbättra arbets sätt och metoder för att effektivisera planeringen och genomförandet av både investeringar och väg- och järnvägsunderhåll i syfte att förbättra kalkyler och beräkningar, öka produktiviteten och att minska kostnaderna, förbättra kostnadsprognoser och kostnadskontroll, med fokus på investeringarnas tidiga planeringsskeden, samt att öka transparensen kring kostnadsökningar och orsakerna till dessa (I2021/01904 m.fl.). Arbetet ska leda till förbättringar i ett högt tempo.

Uppdrag om arbetet med en ökad effektivisering och kostnadskontroll

I direktivet om att ta fram ett förslag till en nationell plan fick Trafikverket i uppdrag att redovisa ett förslag till upplägg och tidsplan för hur arbetet med en ökad effektivisering och kostnadskontroll ska genomföras. I november 2021 redovisade Trafikverket att utvecklingen av system, processer och rutiner pågår kontinuerligt i verksamheten, däribland också sådant som är förknippat med styrning av kostnader och förutsättningar för en god effektivitet och produktivitet. Trafikverket framhåller att man ansvarar för att åstadkomma en god hushållning med statens medel och en effektiv verksamhet. Styrning och kontroll ska bygga på en ansvarsfördelning med tydligt beslutsfattande och transparenta prioriteringar. Trafikverket uppger att det ska understödjas av välgrundade kalkyler och en strukturerad uppföljning. Trafikverket bedömer dock att det finns ett fortsatt behov av att utveckla och se över kostnadsstyrning, produktivitet och effektivitet i verksamheten. Trafikverket framför att myndigheten under arbetet med att ta fram planförslaget har uppdaterat många av de kalkyler som ligger till grund för de kostnadsbedömningar som redovisas i förslaget. Trafikverket har också beslutat om ett antal åtgärder som särskilt ska prioriteras under det kommande året:

- utvecklade kalkyler för säkrare och effektivare kostnadsbedömningar i ett tidigt skede samt minskade kostnadsökningar under genomförandefasen

- förbättrad kostnadsstyrning i tidiga skeden, bl.a. genom att förstärka systematiken i beslut om förändringar i innehåll och omfattning
- utveckling av arbetssätt, styrformer och affärsperspektiv så att Trafikverket proaktivt kan hantera förändringar innan de resulterar i kostnadsökningar
- stärkt beredning av förändringshantering av tekniska krav, planeringsförutsättningar och utformningsfrågor
- fortsatt utveckling av produktivitet och innovation i bygg- och anläggningssektorn, t.ex. genom att i ett antal utpekade nybyggnads- och underhållsentreprenader nyttja olika typer av innovationsupphandlingar för att pröva olika affärsupplägg och gränssnitt mellan beställare och utförare samt ge incitament att investera i nya tekniska lösningar.

Underhåll i egen regi

I december 2021 fick Trafikverket i uppdrag att redovisa vilka åtgärder som Trafikverket behöver vidta för att kunna bedriva ett visst järnvägsunderhåll i egen regi. Trafikverket redovisade uppdraget i april 2022 (TRV 2021/149031). Av redovisningen framgår att verket planerar för underhåll i egen regi på Södra Malmbanan, Ostkustbanan och Mälärbanan. Trafikverkets bedömning är att verksamheten med planering och produktionsledning med egen personal kan påbörjas 2025. Marknaden för järnvägsunderhåll är under utveckling och behöver enligt Trafikverket ha stabila och långsiktiga förutsättningar. Genom mer kunskap om affärsupplägg kan både Trafikverket utvecklas som beställare och entreprenörerna utvecklas.

Granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete

I augusti 2022 fick Trafikanalys i uppdrag att genomföra en granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll i syfte att förbättra Trafikverkets rutiner och arbetssätt. Trafikanalys ska t.o.m. den 30 april 2028 granska, följa upp och analysera Trafikverkets verksamhet och arbete med att vidareutveckla och förbättra sina processer för kostnadsreducerande åtgärder samt förbättrad kostnadskontroll av den verksamhet som bedrivs inom ramen för den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022–2033. Trafikverket ska bistå Trafikanalys i arbetet. Trafikanalys ska i början av 2023 redovisa en plan till Regeringskansliet för hur myndigheten avser att genomföra uppdraget. Trafikanalys ska därefter senast den 30 april årligen, fr.o.m. 2024 t.o.m. 2028, redovisa en övergripande beskrivning av problembilden med kostnadsökningar för verksamheten inom den nationella planen, en utvärdering av Trafikverkets arbete med planering och upphandling av verksamheten som innefattar såväl större namngivna investeringar som reinvesteringar och underhåll m.m. samt lämna en redogörelse för vilka förbättringsområden som Trafikanalys föreslår för vidare uppföljning och analys i syfte att öka produktivitet, effektivitet och framdrift samt förbättra kostnadskontrollen hos Trafikverket.

Uppdrag om krav i samband med upphandlingar och genomförande av verksamheten i syfte att motverka brottslighet

I mars 2022 fick Trafikverket i uppdrag att redogöra för hur myndigheten i samband med upphandlingar och genomförande av verksamheten bidrar till att motverka brottslighet (I2022/00773). Inom ramen för uppdraget ska Trafikverket redogöra för de interna riktlinjer och förhållningssätt som myndigheten upprättat i syfte att motverka korruption, mutor och jäv samt hur myndigheten arbetar för att upptäcka och rapportera missförhållanden. Vidare ska Trafikverket redogöra för hur myndigheten verkar för en sund konkurrens på marknaden och hur ofta krav om arbetsrättsliga villkor har inkluderats vid upphandling samt på vilka grunder det har ansetts behövt. Slutligen ska Trafikverket upprätta en handlingsplan för vilka fortsatta åtgärder som myndigheten som beställare av tjänster och entreprenader avser att vidta för att motverka brottslighet.

Trafikverket redovisade uppdraget i augusti 2022 (TRV 2022/37038). Trafikverket betonar att man alltsedan myndigheten bildades i ökande omfattning har bedrivit ett etik- och moralarbete som med tiden har blivit alltmer integrerat och systematiserat i myndighetens verksamhet. Arbetet syftar till att skapa en värderingsstyrd organisation där människor vill göra rätt för att det är rätt sak att göra, inte för att det finns regler. Tyngdpunkten ligger på ett internt arbete att förebygga korruption och andra oegentligheter, men arbetet innehåller även åtgärder som är riktade externt. En handlingsplan visar vilka fortsatta åtgärder som Trafikverket avser att vidta för att motverka brottslighet. Aktiviteterna i handlingsplanen delas in i tre områden:

- arbetssätt och resurser (bl.a. frågor om arbetslivskriminalitet, leverantörsgranskningar, ekonomisk kontraktsuppföljning och övervakning och hantering av risker och händelser)
- samverkan (bl.a. med fackliga organisationer, myndigheter och branschen)
- upphandling och kontrakt (bl.a. mer kontroll före tilldelning, krav på kompetens hos leverantörer och fler påföljder vid kontraktsbrott).

Trafikanalys rapporter om samhällsekonomiska kostnader

Trafikanalys rapporterar varje år analyser av transportsektorns samhällsekonomiska kostnader i relation till uttaget av skatter och avgifter. Den senaste rapporten är från mars 2022 (rapport 2022:8). Analyserna visar bl.a. om transporterna bär de samhällskostnader som de också ger upphov till. Genom att beräkna trafikens icke-internaliserade externa kostnader för slitage på infrastruktur, olyckor, emissioner av koldioxid, luftföroreningar etc. går det enligt Trafikanalys att få en uppfattning om hur mycket skatter och avgifter kan behöva justeras för att motsvara de beräknade externa kostnader som trafiken ger upphov till. Trafikanalys menar att kunskap om externa effekter och internalisering behövs för att uppnå högre måluppfyllelse givet de begränsade resurserna. Att effektiv prissättning av transportsystemet framöver kan bli än viktigare behöver enligt Trafikanalys tydliggöras och diskuteras

mer, och externa effekter för icke fossildrivna fordon behöver fortsättningsvis studeras närmare.

Budgetpropositionen för 2023

I budgetpropositionen för 2023 betonar regeringen att det är problematiskt att det sker kostnadsökningar i infrastrukturprojekt. Regeringen anser att det är viktigt att de medel som staten tilldelar infrastrukturområdet används effektivt och att Trafikverket på ett systematiskt sätt arbetar med kostnadsreducerande åtgärder för att den nationella planen för transportinfrastruktur 2022–2033 ska kunna genomföras i sin helhet och därigenom bidra till att de transportpolitiska målen uppnås.

Av regeringens resultatredovisning i budgetpropositionen för 2023 framgår att majoriteten av de objekt som öppnades för trafik under 2021 hade ökat i kostnad jämfört med den ursprungliga plankostnaden. Sammantaget hade de objekt som öppnades för trafik 2021 fördyrats med 2 procent (motsvarande 80 miljoner kronor) jämfört med den beräknade kostnaden då objekten togs med i planen. Kostnadsökningarna är enligt regeringen en följd av flera faktorer: dels ett högt kapacitetsutnyttjande i anläggningsmarknaden, dels fördyringar som beror på bl.a. större ändringar i innehållet. Om hänsyn tas till den snabba prisutvecklingen till följd av den starka anläggningsbranschen, har objekten sammantaget en kostnadsminskning på minus 6 procent (325 miljoner kronor) jämfört med den beräknade plankostnaden. Flertalet av objekten har enligt regeringen dock ändå blivit dyrare än vad som beräknades i det ursprungliga planbeslutet. De objekt som öppnades för trafik 2018, 2019 och 2020 hade sammantaget blivit 7, 18 respektive 32 procent dyrare jämfört med den bedömda plankostnaden. Skillnaden mellan den bedömda kostnaden och slutkostnad när objekten öppnas för trafik kan enligt regeringen variera mellan åren beroende på vilka objekt som öppnar för trafik respektive år. Regeringen anför att det därför är svårt att dra slutsatser för planen som helhet utifrån resultatet enskilda år.

Vidare framgår att den samhällsekonomiska lönsamheten jämfört med den bedömda lönsamheten vid planbeslutet var oförändrad eller hade ökat för fyra vägobjekt och tre järnvägsobjekt som öppnade för trafik 2021. Däremot hade den minskat för två vägobjekt och två järnvägsobjekt. Den försämrade lönsamheten för dessa objekt beror enligt regeringen främst på ökade objektskostnader. Nyttorna förändras generellt i liten utsträckning. Det informeras om att Trafikverket följer upp lönsamheten för objekt fem år efter att de öppnats för trafik. Uppföljningen av namngivna objekt som öppnades för trafik 2016 visar att de flesta objekten har uppnått den nytta som beskrevs när den dåvarande planen fastställdes. I fråga om vissa objekt har Trafikverket angett att en jämförelse inte är möjlig att göra.

För nio av de pågående, större namngivna investeringsobjekten i den nationella planen för perioden 2018–2029 bedömer Trafikverket att totalkostnaden kommer att öka märkbart jämfört med plankostnaden. Det gäller

särskilt objektet Ostlänken nytt dubbelspår Järna–Linköping där ökningen främst beror på fördjupad kunskap om stadspassagernas komplexitet. Kostnadsökningen för de andra åtta objekten bedöms bero på bl.a. komplexa tunnel- och broprocesser, försvårade geologiska förutsättningar samt förändringar i innehåll och utformning. För övriga objekt skiljer sig prognosen för 2021 med 5 procent eller mindre jämfört med plankostnaden. Sedan den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 fastställdes har enligt regeringen nio pågående större objekt fördyrats märkbart, och de större investeringarna i planen har sammanlagda fördyringar om ca 47 miljarder kronor (ca 26 procent) jämfört med den ursprungliga plankostnaden.

Enligt regeringens bedömning av måluppfyllelsen bedöms transportförsörjningen inte i alla delar vara samhällsekonomiskt effektiv, bl.a. på grund av att det fortfarande finns externa kostnader som inte betalas av transportköparen.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om produktivitet, effektivitet och kostnadskontroll behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU16 Infrastrukturfrågor. Utskottet pekade bl.a. på de brister som har uppmärksammats när det gäller Trafikverkets kostnadskontroll och arbete med underhåll och byggande av infrastruktur. Utskottet föreslog därför att riksdagen skulle rikta två tillkännagivanden till den dåvarande regeringen om att

- den bör se till att Trafikverkets organisation utreds med inriktningen att få bättre kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar
- det bör göras en övergripande utvärdering av Trafikverkets arbete med planering och upphandling av infrastrukturprojekt i syfte att öka effektiviteten och framdriften samt förbättra kostnadskontrollen.

Riksdagen biföll det första förslaget om tillkännagivande och avslag motionsyrkanden om upphandling av infrastrukturprojekt.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att en majoritet av alla större infrastrukturprojekt tenderar att bli kraftigt fördyrade och mycket försenade, bl.a. på grund av brist på tydliga incitament och en fungerande upphandling. Utskottet kan konstatera att Riksrevisionen de senaste åren återkommande har identifierat brister i bl.a. effektivitet och kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar. Enligt utskottets mening agerade dessvärre inte den tidigare regeringen genom att vidta tillräckligt kraftfulla åtgärder för att vända den negativa utvecklingen. Detta var naturligtvis otillfredsställande, inte minst mot bakgrund av de stora belopp som satsas på transportinfrastrukturen. Utskottet

är övertygat om att detta är frågor som prioriteras av regeringen och utgår från att även Trafikverket fortsättningsvis prioriterar dem.

När det gäller motionsförslaget om bl.a. kostnadskontroll vid investeringar vill utskottet betona att det delar regeringens bedömning att det är problematiskt med kostnadsökningar i infrastrukturprojekt. Utskottet vill starkt understryka vikten av att de medel som staten tilldelar infrastrukturområdet används effektivt och att Trafikverket på ett systematiskt sätt arbetar med kostnadsreducerande åtgärder för att därigenom bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Utskottet vill understryka vikten av att komma till rätta med de ökande kostnaderna för infrastrukturprojekt. Det är därför viktigt med rättvisande kalkyler i samband med att de olika projekten läggs in i den nationella planen. Utskottet vill understryka att en hög effektivitet ska eftersträvas och en god hushållning iakttas i all statlig verksamhet. Det är varje myndighetslednings uppgift att se till att verksamheten bedrivs effektivt och att varje myndighet hushållar väl med statens medel. När det gäller motionsförslagen om analys av upphandlingsformer och översyn av vilka funktioner som kan drivas i egen regi kan utskottet konstatera att det är frågor som har utretts av bl.a. Trafikverket. När det gäller motionsförslaget om externa kostnader kan utskottet konstatera att detta är en fråga som har studerats av Trafikanalys.

Utskottet konstaterar därmed att de frågor som tas upp i motionerna är uppmärksammade och avstyrker därmed motionerna 2022/23:84 (V) yrkandena 19 och 20, 2022/23:834 (C) yrkande 2 och 2022/23:2140 (S) yrkandena 8 och 26.

Myndighetsstrukturen inom transportområdet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om myndighetsstrukturen inom transportområdet. Utskottet utgår från att regeringen följer den fortsatta utvecklingen när det gäller myndighetsstrukturens ändamålsenlighet och effektivitet och finner inte att det finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 50 (SD).

Motionen

I kommittémotion 2022/23:1011 anför Patrik Jönsson m.fl. (SD) att en uppdelning av Trafikverket i ett vägverk och ett banverk bör utredas. Motionärerna lyfter fram att efter sammanslagningen av Banverket och Vägverket till Trafikverket bör nu en granskning genomföras av om denna lösning har varit optimal för verksamheten och om skattebetalarna har fått den förstärkning och utveckling av vägar och järnvägar som kunde förväntas eller om sammanslagningen i stället har lett till försämringar och ökade kostnader.

Bakgrund

I juni 2008 beslutade den dåvarande regeringen att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att kartlägga och analysera vissa verksamheter och funktioner hos myndigheterna inom transportområdet (dir. 2008:90). Utredningen antog namnet Trafikverksutredningen. I direktiven angavs att översynen syftade till att finna de lösningar som bäst stöder ett effektivt utförande av statens uppgifter inom transportområdet och som leder till att medborgare och näringslivet sätts i centrum, att det trafikslagsövergripande synsättet stärks i planeringsprocessen samt att övriga verksamheter bedrivs på ett effektivt sätt. I uppdraget ingick också att föreslå åtgärder som bidrar till utvecklade beställarfunktioner hos myndigheterna inom transportområdet i syfte att uppnå en bättre fungerande anläggningsmarknad och högre effektivitet. Trafikverksutredningen överlämnade i december 2008 delbetänkandet Tydligare uppdrag – i stället för sektorsansvar (SOU 2008:128), i mars 2009 delbetänkandet De statliga beställarfunktionerna och anläggningsmarknaden (SOU 2009:24) och i april 2009 slutbetänkandet Effektiva transporter och samhällsbyggande – En ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg (SOU 2009:31).

Beslutet om den nuvarande myndighetsstrukturen fattades av en enhällig riksdag våren 2010 (prop. 2009/10:59, bet. 2009/10:TU9, rskr. 2009/10:183). De nya myndigheterna Trafikverket och Trafikanalys inrättades den 1 april 2010. Beslutet innebar att planeringen av utvecklingen av transportinfrastruktur samlades hos Trafikverket som omfattar verksamheten vid tidigare Banverket, Vägverket, Rikstrafiken och Rederinämnden samt den långsiktiga planeringen vid Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. Även en del av tidigare Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) finns i dag hos Trafikverket. I Trafikverket ingår också resultatenheterna Färjerederiet, Förarprov, Trafikverksskolan och Fordonsresurser. Transportstyrelsen inrättades något tidigare, den 1 januari 2009, genom att verksamheterna vid Luftfartsstyrelsen och Järnvägsstyrelsen i sin helhet samt delar av verksamheterna vid Sjöfartsverket, Vägverket, Banverket, Boverket, Tullverket och länsstyrelserna fördes dit.

I förslaget till den nya myndighetsstrukturen framhölls att ett samlat trafikverk, med en sammanhållen planerings- och förvaltningsverksamhet, är den lösning som bäst svarar mot den planeringsansats som Trafikverksutredningen hade föreslagit. Enligt förslaget skapas därmed också de bästa förutsättningarna för tillämpning av fyrstegsprincipen, funktionalitet i hela transportsystemet, en önskvärd effektivisering av de statliga upphandlings- och beställningsfunktionerna samt en lämplig och enhetlig regional representation (prop. 2009/10:59). I SOU 2009:31 föreslogs att det dåvarande ansvaret inom Sjöfartsverket för den långsiktiga planeringen och för att peka ut sjöfartens riksintressen skulle föras över till Trafikverket för att på så sätt främja ett trafikslagsövergripande synsätt i infrastrukturplaneringen. När det gällde Sjöfartsverkets övriga funktioner inom beställarfunktionen och den producerande verksamheten bedömde utredningen att det inte fanns några uppenbara synergier eller andra vinster med att integrera dessa verksamheter i

ett trafikverk. Utredningen underströk dock att det fanns all anledning för Trafikverket och Sjöfartsverket att vidareutveckla samarbetet och utbyta erfarenheter i t.ex. upphandlingsfrågor. I beredningen av förslaget menade trafikutskottet att det inte kunde uteslutas att en så stor myndighet som Trafikverket riskerade att bli svårstyrd, men utskottet konstaterade samtidigt att risken skulle kunna bemästras, framför allt genom en ändamålsenlig intern organisation. Utskottet menade även att den nya myndigheten Trafikanalys skulle komma att tillföra regeringens arbete den ytterligare kvalitetsförstärkning och sakkunskap som behövs för en effektiv uppföljning och styrning av Trafikverkets verksamhet.

Enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska Trafikverket, med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv, ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägs- trafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket får även, efter överenskommelse med Sjöfartsverket, ansvara för genomförandet av infrastrukturprojekt i farleder, slussar och kanaler. Vidare ska Trafikverket verka för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektivtrafiken. Trafikverket ska, i enlighet med sin instruktion, bl.a. ha väl fungerande rutiner, arbetssätt och samverkansformer som tar till vara och möjliggör nationellt, regionalt och lokalt inflytande samt samverka med andra aktörer och vidta åtgärder i syfte att nå de transportpolitiska målen.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om myndighetsstrukturen inom transportområdet behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU16 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Utskottet framförde bl.a. att det inte fanns skäl att ifrågasätta att den befintliga myndighetsstrukturen fortfarande är ändamålsenlig. Utskottet konstaterade även att flera myndigheter har i uppdrag att följa upp infrastrukturarbetet. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att myndighetsstrukturen inom transportområdet utreddes för drygt tio år sedan och att en enhällig riksdag våren 2010 fattade beslut om den nuvarande myndighetsstrukturen. Då beslutet fattades framhölls fördelarna med en sammanhållen planerings- och förvaltningsverksamhet. Utskottet kan i sammanhanget konstatera att Riksrevisionen de senaste åren återkommande har identifierat olika brister när det gäller Trafikverket. Utskottet utgår därför från att regeringen följer den fortsatta utvecklingen när det gäller den nuvarande myndighetsstrukturens ändamålsenlighet och effektivitet. Utskottet finner inte att det finns skäl att för närvarande vidta

någon åtgärd med anledning av motionsförslaget. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motion 2022/23:1011 (SD).

Regeringens skrivelse Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen lägger skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 till handlingarna.

Skrivelsen

I skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 redogjorde den dåvarande regeringen för planeringsarbetet och sitt beslut om att fastställa den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 samt definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för samma period.

I skrivelsen lämnade den dåvarande regeringen vidare en redogörelse för hur den har tagit hand om ett antal tillkännagivanden som riksdagen har riktat till regeringen, bl.a. med anledning av propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige.

Utskottets ställningstagande

Mot bakgrund av vad utskottet har anfört i detta betänkande föreslår utskottet att riksdagen lägger skrivelsen 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 till handlingarna.

Reservationer

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

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 15,
bifaller delvis motion
2022/23:1641 av Martina Johansson och Mikael Larsson (båda C) yrkande 3
och
avslår motionerna
2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkandena 2, 7, 10, 11, 13
och 16,
2022/23:112 av Saila Quicklund (M),
2022/23:140 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S),
2022/23:298 av Jan Ericson (M),
2022/23:620 av Gudrun Brunegård (KD) yrkandena 1 och 2,
2022/23:833 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 1,
2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 1 och 9 samt
2022/23:1298 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S) yrkande 2.

Ställningstagande

Vi konstaterar att enligt Trafikverkets prognoser kommer trafikarbetet att öka till 2040 trots planerade styrmedel. Vi vet att fortsatt trafiktillväxt gör det svårare att klara klimatmålen, men åtgärder som ökar samhällets transporteffektivitet kan minska trafikarbetet och därmed utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar. Vi vill understryka att kommuner och regioner spelar en viktig roll i omställningen till ett transporteffektivt samhälle. Av den anledningen anser vi att samordningen i den fysiska planeringen mellan lokal, regional och nationell nivå behöver förbättras. Vi vill betona vikten av att den nationella infrastrukturplaneringen samspekar väl med den fysiska samhällsplaneringen för att infrastrukturåtgärder ska kunna genomföras effektivt och ge god måluppfyllelse.

2. **Infrastrukturplanering, punkt 1 (V)**

av Linda W Snecker (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkandena 2, 7, 10, 11, 13 och 16 samt

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 1 och 9, bifaller delvis motion

2022/23:833 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 1 och avslår motionerna

2022/23:112 av Saila Quicklund (M),

2022/23:140 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S),

2022/23:298 av Jan Ericson (M),

2022/23:620 av Gudrun Brunegård (KD) yrkandena 1 och 2,

2022/23:1298 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S) yrkande 2,

2022/23:1641 av Martina Johansson och Mikael Larsson (båda C) yrkande 3 och

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 15.

Ställningstagande

Inledningsvis vill jag starkt understryka att klimatmålet måste vara den styrande principen för framtidens infrastruktur och därmed styra planeringen, inriktningen och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastrukturplaneringen. Vi i Vänsterpartiet har under flera år kritiserat det planeringsarbete som har föregått Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen och menar att det enda rimliga är att underlag och förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen ska ha riksdagens beslutade klimatmål som utgångspunkt och inte oönskade trafikökningar på våra vägar. Jag anser att regeringen därför bör återkomma med ett nytt förslag med en målstyrd planering där klimatmålet är den styrande principen för framtidens infrastruktur och därmed styr planeringen, inriktningen och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastrukturplaneringen.

Jag kan vidare konstatera att det i regeringens skrivelse understryks att alla tidigare objekt ska finnas kvar – att lagt kort ligger. Den antagna planen innehåller fortfarande betydande investeringar i nya vägar, vilket resulterar i ökad personbilstrafik och tränger undan ytterligare investeringsutrymme för järnväg. Det innebär dessvärre att det även i fortsättningen planeras för många

stora motorvägsbyggen som kommer att konkurrera om anslagen med andra trafikslag och leda till ökade utsläpp när de färdigställts. Regeringen bör därför genomföra en omprövning av projekt inför den kommande nationella planen för infrastruktur med utgångspunkten att klimatmålet för transportsektorn ska nås. Jag menar att transportinfrastruktur som är beslutad men inte färdigbyggd bör ingå i en sådan omprövning, och planeringen bör så långt som möjligt modifieras för att sektorsmålet till 2030 ska nås. Jag anser därför att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utveckla metodik och samverkansformer där man i samråd med regioner och kommuner tidigare kan identifiera beslutade objekt som inte uppfyller dagens krav i enlighet med klimat- och miljömålen. Jag konstaterar att det behövs modeller för att göra det möjligt att riva upp och ompröva gamla beslut utan att radera tilliten mellan parterna.

Jag menar vidare att regeringen bör återkomma med förslag om att införa en transporthierarki som ska genomsyra alla beslut i fråga om transportplanering. Grunden för en sådan hierarki ska vara att de olika transportslagens klimatpåverkan ska leda mot de övergripande klimatmålen. Jag vill också uppmärksamma behovet av en hållbar samhällsplanering.

Det kan också vara fördelaktigt att använda digitala tjänster för att minska behovet av transporter, vilket kräver bredbandsförutsättningar och mobiltäckning. Jag menar därför att bredbandsutbyggnaden är en infrastruktur-satsning som bör ingå i Sveriges infrastrukturplan. Det finns stora samhällsvinster i att snabbt bygga ut Sveriges digitala infrastruktur. Bredband, internet och it bör därför ses som det sjätte trafikslaget, och jag vill betona att staten måste ta ett betydligt större ansvar för att bredband och digitalisering når ut i hela landet och till alla befolkningsgrupper.

Vidare vill jag betona att den nationella planen för transportsystemet även bör omfatta Sjöfartsverkets förvaltning av samtliga kanaler och slussar. Anslaget för detta bör höjas för att säkra full kostnadstäckning och möjlighet till utveckling och räknas upp på samma sätt som anslagen till vidmakthållande respektive utveckling av vägar och järnvägar.

Slutligen vill jag lyfta upp frågan om gröna res- och transportplaner. Dessa innebär att t.ex. arbetsgivare, byggherrar och fastighetsägare tar ett helhetsgrepp om att resandet och godsleveranserna till och från den egna verksamheten ska bli mer hållbara. Det har visat sig vara ett sätt att minska bil- och lastbilstrafiken till och från en verksamhet.

3. Infrastrukturplanering, punkt 1 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2022/23:833 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 1,
bifaller delvis motion
2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 11 och
avslår motionerna
2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkandena 2, 7, 10, 13 och
16,
2022/23:112 av Saila Quicklund (M),
2022/23:140 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S),
2022/23:298 av Jan Ericson (M),
2022/23:620 av Gudrun Brunegård (KD) yrkandena 1 och 2,
2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 1 och 9,
2022/23:1298 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S) yrkande 2,
2022/23:1641 av Martina Johansson och Mikael Larsson (båda C) yrkande 3
och
2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 15.

Ställningstagande

Inledningsvis kan det slås fast att både globaliseringen och digitaliseringen har fört människor närmare varandra, och den digitala infrastrukturen är nödvändig för att det ska gå att arbeta och bo i hela landet. It har kommit att bli det femte trafikslaget, som vid sidan av vägar, järnvägar, sjöfart och flyg möjliggör liv, arbete och boende i hela landet.

Jag menar att Trafikverket i sina åtgärdsvalsstudier bör undersöka förutsättningarna att göra it till det femte trafikslaget. Över tid måste it-lösningar göras till ett valbart alternativ vid de åtgärdsvalsstudier som Trafikverket gör i syfte att öka tillgängligheten för människor i hela landet. Jag anser att en logisk följd av detta borde vara att överväga att göra it till ett av Trafikverkets ansvarsområden för att på ett mer naturligt sätt få in it som en möjlig del av åtgärder i en åtgärdsvalsstudie och som ett tidigt steg i fyrstegsprincipen. Jag menar att det skulle förbättra möjligheterna till investeringar i och underhåll av it i samband med väg- och järnvägsbyggnation och underhåll samt bli en integrerad del av Trafikverkets anslag och budget.

4. Infrastrukturplanering, punkt 1 (MP)

av Daniel Helldén (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 2 och avslår motionerna
2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkandena 7, 10, 11, 13 och 16,
2022/23:112 av Saila Quicklund (M),
2022/23:140 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S),
2022/23:298 av Jan Ericson (M),
2022/23:620 av Gudrun Brunegård (KD) yrkandena 1 och 2,
2022/23:833 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 1,
2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 1 och 9,
2022/23:1298 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S) yrkande 2,
2022/23:1641 av Martina Johansson och Mikael Larsson (båda C) yrkande 3 och
2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 15.

Ställningstagande

Jag vill framhålla att det är viktigt att underlag och förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen har riksdagens beslutade klimatmål som utgångspunkt, och inte oönskade trafikökningar på vägarna. Det nuvarande systemet med prognosstyrd planering för transportinfrastrukturen måste därför ersättas med en målstyrd planering. Jag menar att regeringen därför bör återkomma till riksdagen med ett nytt förslag med en målstyrd planering där klimatmålet är den styrande principen för framtidens infrastruktur och därmed styr planering, inriktning och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastrukturplaneringen.

5. Ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 2 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (S).

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 motion

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 2, 4 och 45,
bifaller delvis motionerna
2022/23:934 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 3 och
2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 14 och
avslår motionerna
2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 4,

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 36,
2022/23:931 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 11,
2022/23:936 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 2,
2022/23:943 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 9,
2022/23:964 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 2,
2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 40,
2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 14, 17 och 30,
2022/23:1030 av Johan Hultberg (M) yrkande 6,
2022/23:1123 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 3,
2022/23:1124 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 2,
2022/23:1298 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S) yrkande 1,
2022/23:1672 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 16,
2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 43 och
2022/23:2228 av Eric Palmqvist (SD).

Ställningstagande

Vi vill betona vikten av att Sverige håller ihop. Ett väl fungerande och starkt transportsystem knyter alla delar av vårt avlånga land närmare varandra. Det är en förutsättning för jobb och tillväxt. I Sverige ska alla, oavsett var man bor, kunna leva, utvecklas och förverkliga sina drömmar. Vi vill betona att transportsystemet är en viktig förutsättning för det. Ett väl fungerande och starkt transportsystem är en förutsättning för jobb och tillväxt. Transportsystemet ska genom en långsiktigt hållbar transportförsörjning bidra till hållbar utveckling för näringsliv, sammanhållning och jobb i hela landet. Vi vill även starkt understryka att transportinfrastrukturen har en nyckelroll i att Sverige ska klara klimatmålen – och med rätt politik kan det innebära fler jobb, högre tillväxt och lägre utsläpp samtidigt. De satsningar som finns i den nuvarande nationella planen innebär den största infrastruktuursatsningen någonsin, med massiva satsningar på järnväg, vägar och sjöfart. Detta kommer att skapa jobb, nya bostäder och ett mer klimatsmart transportsystem. Vi vill också starkt betona att det är centralt att investeringstakten i infrastrukturen hålls uppe när Sverige går mot tuffare ekonomiska tider.

Vi vill framhålla att en ökad överflyttning av godstrafik från vägar till sjöfart och järnvägar är viktig för att Sverige ska nå klimatmålen. För att detta ska lyckas behöver trafikslagen samspela bättre för att få till stånd sömlösa intermodala transporter. Om transportmöjligheterna för industrin förbättras ger detta möjligheter att både behålla, utveckla och nyetablera kvalificerad industriproduktion i Sverige. Vi vill i sammanhanget understryka att det därför är viktigt att även i fortsättningen behålla transportpolitikens mål.

Avslutningsvis vill vi lyfta fram att en väl fungerande sjöfart är viktig, för bl.a. handel och näringsliv och för att realisera de delar av transportpolitiken respektive klimatpolitiken som handlar om en överflyttning av gods till sjöfart. Mot bakgrund av detta är det viktigt att regeringen ser till att det finns en god infrastruktur till och från våra hamnar.

6. Ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 2 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (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

2022/23:931 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 11,
2022/23:934 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 3,
2022/23:936 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 2,
2022/23:943 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 9,
2022/23:964 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 2,
2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 40,
2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 14,
2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 14, 17 och 30 samt
2022/23:2228 av Eric Palmqvist (SD),

bifaller delvis motionerna

2022/23:1123 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 3,
2022/23:1124 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 2,
2022/23:1672 av Annie Löf m.fl. (C) yrkande 16 och
2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 2 och 45 samt
avslår motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 4,
2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 36,
2022/23:1030 av Johan Hultberg (M) yrkande 6,
2022/23:1298 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S) yrkande 1,
2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 4 och
2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 43.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att ett väl fungerande samhälle förutsätter ett transportsystem med tillhörande infrastruktur som är väl anpassat till människors och företags behov. Människan har alltid haft ett behov av att förflytta sig, även om resmönstren i dag ser annorlunda ut än tidigare. Tendensen visar att både person- och godstransporter kommer att öka även i framtiden. Vi vill lyfta fram vikten av att industrin och medborgarna genom transportsystemet förses med bl.a. varor, persontransporter och samhällsviktig service. Industrins möjligheter att konkurrera på den internationella marknaden är starkt beroende av ett väl utvecklat infrastrukturensystem. Det kan

konstateras att förutsättningarna för infrastruktursystemens skilda delar ser olika ut för stad och landsbygd. Vår vision och vår strategi för ett konkurrenskraftigt svenskt infrastruktursystem innebär att alla trafikslag bör vara inkluderade och tas med i en heltäckande transport- och infrastrukturplanering. För att infrastruktursystemet ska fungera bör rätt förutsättningar skapas för att de olika trafikslagen ska kunna samverka.

Vi vill betona att en väl utbyggd och fungerande infrastruktur utgör grunden för att skapa förutsättningar för tillväxt i hela landet och att det finns ett ökat behov av såväl vidmakthållande som utveckling av statens transportinfrastruktur. Vi vill slå fast att det inte är acceptabelt att kompensera eftersatt vägunderhåll med sänkta hastighetsbegränsningar som resulterar i längre avstånd mätt i tid i ett redan glest befolkat land präglad av långa avstånd. Dessutom är Sveriges spårbundna godstransporter av en föråldrad standard och därför långsammare än vad som skulle vara möjligt med en modern järnvägsinfrastruktur. Vi kan konstatera att flaskhalsar uppstår i transportkedjorna när spårkapaciteten delas mellan snabba persontåg och långsamma godståg, vilket har en hämmande inverkan på näringslivet som är beroende av snabba och effektiva transporter. I ett land med långa avstånd, gles befolkning och en i många delar föråldrad och eftersatt järnvägs- och väginfrastruktur fyller därför flyget en viktig funktion.

Vi kan också konstatera att godstrafikens behov av upprustning av järnvägen under en lång tid har fått stå åt sidan för persontrafikens behov. Dessutom har godstågen fått en kraftig ökning av s.k. skogstid, vilket innebär att tågen ställs åt sidan för förbigång eller att de får vänta på mötande tåg. Flera sträckningar måste anpassas för järnvägsgodsets behov, och dessutom finns det ett behov av att rusta upp flera rangerbangårdar. Vi menar att det krävs ett större fokus på dessa frågor i nästa nationella plan för att förbättra för järnvägsgodstransporter. Vidare krävs en förbättrad planering från Trafikverkets sida för att minska skogstiden för godsoperatörerna.

Vidare vill vi betona att infrastrukturen i och runt olika typer av hamnar är en grundförutsättning för god sjöfart. Om passagerare, information eller gods inte kan ta sig till eller från en hamn spelar det ingen roll hur stor kapacitet hamnen har eftersom leveransen stöter på fysiska, digitala eller t.o.m. juridiska hinder. För många hamnar är därmed vägar, digital infrastruktur och järnvägar av stor betydelse för att hamnen ska fungera optimalt. Trafikverket bör därför göra en översyn av trafikflöden till och från hamnarna.

Det är vidare viktigt att prioritera industrins villkor inom infrastrukturplaneringen. Vi vill härvid påminna om att transportinfrastrukturen är avgörande för bl.a. tillverkningsindustrin och frakten av gods. Samtidigt är det också viktigt att transporterna fungerar tillfredsställande för arbetskraften, och därför är det angeläget att snarast påbörja en upprustning och långsiktiga investeringar. Vi lyfter särskilt fram behovet av att stärka infrastrukturen kopplad till gruvnäringens behov liksom till stålindustrin som är beroende av stabila och tillförlitliga leveranser av järnmalm för att undvika produktionsstopp. En fungerande infrastruktur är också en av grundförutsättningarna för

gruvindustrin eftersom den svenska produktionen ligger långt ifrån marknaderna. Även ett robust och välfungerande transportsystem för de färdiga stålprodukterna till kunderna är fundamentalt för att upprätthålla värdekedjorna. Vi vill i detta sammanhang särskilt uppmärksamma skogs- och gruvindustrins behov av nya järnvägsspår i norra Sverige. Genom att stärka järnvägsnätet som är kopplat till skogs- och gruvindustrin kan större mängder gods flyttas över från vägar till järnvägar. Detta måste dock ställas mot andra investeringar och samhällsnyttor och vara ekonomiskt försvarbart. Vid en sådan utbyggnad ska hänsyn tas till tillgång till hamnar som kan exportera varorna, men även till industrier som kan förädla varorna i Sverige. Vi menar att behovet av ett förstärkt och utvidgat järnvägsnät i norra Sverige därför bör utredas.

Vidare vill vi uppmärksamma betydelsen av en välfungerande infrastruktur för besöksnäringen. Det bör understrykas att en förutsättning för en fungerande turism i ett avlångt land som Sverige är att det är möjligt att ta sig till och från de resmål som man önskar besöka. En välskött infrastruktur och en välfungerande trafik på densamma är därför, enligt vår mening, central för den svenska besöksnäringens möjligheter att växa utanför landets storstadsområden. Satsningar som syftar till att sörja för en god väginfrastruktur är därför viktiga som ett led i att stärka Sveriges turist- och besöksnäring, och det är även av stor vikt att satsningar för att skapa och upprätthålla ett robust järnvägssystem görs, liksom att säkerställa goda flygförbindelser.

En annan viktig fråga som vi vill uppmärksamma är behovet av att åtgärda brister på befintliga rastplatser. Vi kan konstatera att utbudet av rastplatser är för litet och att platserna dessutom ofta är upptagna, därför krävs det en kraftig utbyggnad av antalet rastplatser samt övervakning av maximal parkeringstid, nedskräpning och grövre brottslighet. Vi kan konstatera att det händer att förare tvingas köra vidare för att rastplatser är så nedsmutsade att de är en sanitär olägenhet. Många rastplatser är också utsatta för stöld av sanitetsutrustning och vandalisering av byggnader. Vi vill betona att rastplatser är en viktig del i trafikanternas möjlighet att stanna och få välbehövlig vila samt göra toalettbesök. Därför måste också insatser göras för att säkerställa rastplatsernas viktiga funktion för trafiksäkerheten. Trafikverket måste snarast åtgärda brister på befintliga rastplatser.

Slutligen vill vi lyfta upp frågan om att Trafikverket bör ha en positiv grundsyn på olika regioners önskemål om nya järnvägsstationer. I de fall där boende på mindre orter utmed en befintlig järnvägssträckning, med tillräckligt underlag för tågresande, önskar att en station byggs bör detta utredas i samråd mellan kommunen, regionen och Trafikverket. Genom att ökade möjligheter att pendla med tåg erbjuds minskas beroendet av bil, och de orter som får en ny station blir mer attraktiva att välja som bostadsort. Vi betonar att Trafikverket måste vara lyhört för kommunernas och regionernas önskemål om fler tågstationer för att öka resandeunderlaget.

7. Ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 2 (V)

av Linda W Snecker (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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 motion

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 4 och avslår motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 36,

2022/23:931 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 11,

2022/23:934 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 3,

2022/23:936 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 2,

2022/23:943 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 9,

2022/23:964 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 2,

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 40,

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 14,

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 14, 17 och 30,

2022/23:1030 av Johan Hultberg (M) yrkande 6,

2022/23:1123 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 3,

2022/23:1124 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 2,

2022/23:1298 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S) yrkande 1,

2022/23:1672 av Annie Löf m.fl. (C) yrkande 16,

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 2, 4 och 45,

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 43 och

2022/23:2228 av Eric Palmqvist (SD).

Ställningstagande

Inledningsvis vill jag slå fast att det för näringslivet är viktigt med hållbara godstransporter. Samtidigt kan det konstateras att det finns kapacitet för detta på järnvägsspåren och en vilja att transportera på järnväg hos branscherna. Jag menar att det därför bör tas fram ett antal fasta linjer för transport av gods på järnväg, s.k. godspendlar. Jag har uppmärksammat att det finns konkreta förslag på godspendlar från Helsingborg till Stockholm/Årsta samt från Göteborg till Stockholm/Årsta. Jag vill i sammanhanget peka på att Jernhusen äger och driver kombiterminalen i Årsta och att den numera har fått större kapacitet. En godspendel skulle kunna ta gods motsvarande 36 lastbilar och gå företrädesvis på natten när det finns kapacitet på spåren. Enligt min bedömning skulle det behövas viss statlig medfinansiering för att täcka tomma platser i tågen, men efter ett eller ett par år borde godspendlarna kunna drivas utan

statligt stöd. Enligt branschen skulle sådana godspendlar kunna dras igång med kort varsel. Jag menar att regeringen därför snarast bör ta fram ett stödssystem för godspendlar som löper under några års tid.

8. Ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 2 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 36,

2022/23:1123 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 3,

2022/23:1124 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 2 och

2022/23:1672 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 16,

bifaller delvis motionerna

2022/23:931 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 11,

2022/23:943 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 9 och

2022/23:964 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 2 och

avslår motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 4,

2022/23:934 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 3,

2022/23:936 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 2,

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 40,

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 14,

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 14, 17 och 30,

2022/23:1030 av Johan Hultberg (M) yrkande 6,

2022/23:1298 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S) yrkande 1,

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 2, 4 och 45,

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 43 och

2022/23:2228 av Eric Palmqvist (SD).

Ställningstagande

Inledningsvis vill jag betona vikten av fungerande transporter för både medborgare och näringsliv i hela landet. En väl fungerande transportinfrastruktur är en förutsättning för att det ska gå att bo, leva och arbeta i hela landet. Att näringslivets godstransporter fungerar är likaledes viktigt för att möjliggöra företagsamhet och arbete i hela landet.

När det gäller näringslivet vill jag uppmärksamma att pålitliga och miljövänliga transporter har blivit allt viktigare i en globaliserad värld. Sverige är

ett av EU:s mest glesbefolkade länder, men avstånden får inte verka hämmande för konkurrenskraften. Företagen måste snabbare både kunna få leveranser och skicka ut sina produkter. Jag vill i sammanhanget särskilt lyfta fram vikten av en konkurrenskraftig infrastruktur för den svenska basindustrin. Jag konstaterar att industrin är beroende av att infrastrukturen fungerar och att det är viktigt att kapaciteten utökas på redan hårt belastade stråk, inte minst för att säkra svensk industriexport samt import av komponenter till industrin. Jag vill även lyfta fram besöksnäringen och dess betydelse för Sverige och landsbygden. Besöksnäringens utveckling är beroende av att besökare kan ta sig till och från platser på ett effektivt sätt. Jag menar att det därför bör genomföras en genomlysning av besöksnäringens infrastruktur och transportbehov. Det är också viktigt att Trafikverket lägger större vikt vid besöksnäringen i sin planering, och jag menar att verket därför bör få i uppdrag att i samarbete med besöksnäringen undersöka förslag till relevanta infrastruktur- och transportsatsningar som matchar besöksnäringens behov.

Avslutningsvis vill jag uppmärksamma hamnarna, vilka är viktiga för den gröna omställningen. Jag menar att hamnarnas framtid är ljus, och när alltmer gods ska flytta över från lastbil till järnväg och sjöfart kommer hamnarna att bli ännu viktigare. Hamnarna ingår i en nationell och internationell logistikkedja och har en viktig roll att spela i klimatomställningen, och därför är hamnarnas lokala och regionala verksamhet även en nationell angelägenhet. En tydligare och mer sammanhållen målbild för hamnarna ur ett nationellt transportpolitiskt perspektiv skulle kunna bidra till ökad uppfyllelse av de transportpolitiska målen. En sådan målbild skulle innehålla styrning och incitament och se till den samlade logistikkedjans bästa. Jag kan konstatera att svenska hamnar inte byggs ut samordnat ur ett nationellt perspektiv. Jag menar att hamnverksamheten i kraft av sin strategiska betydelse i större utsträckning därför ska ingå som en del i det nationella transportsystemet. Jag vill lyfta fram att hamnverksamhet i dag ofta ses som en kommunal angelägenhet och att den inte behandlas som en tydlig del i det nationella transportsystemet. Detta riskerar leda till att väl motiverade och angelägna investeringar i anslutning till hamnar kan komma att förbises eller falla mellan stolarna i planeringsprocessen. Jag menar att den totala marknaden för Sveriges hamnar kan öka om de ges större utrymme och uppmärksamhet inom ramen för en nationell infrastrukturplanering.

9. Ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 2 (MP)

av Daniel Helldén (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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 motion

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 43 och avslår motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 4,

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 36,

2022/23:931 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 11,

2022/23:934 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 3,

2022/23:936 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 2,

2022/23:943 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 9,

2022/23:964 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 2,

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 40,

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 14,

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 14, 17 och 30,

2022/23:1030 av Johan Hultberg (M) yrkande 6,

2022/23:1123 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 3,

2022/23:1124 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 2,

2022/23:1298 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S) yrkande 1,

2022/23:1672 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 16,

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 2, 4 och 45 samt

2022/23:2228 av Eric Palmqvist (SD).

Ställningstagande

Inledningsvis kan det slås fast att transportpolitiken ska säkerställa en god mobilitet i hela landet och en välfungerande godstransportinfrastruktur på ett sätt som säkerställer att klimatmålet för 2030 nås. Jag menar att det är viktigt att betona att godstrafiken behöver flyttas från vägtransporter med hög klimatpåverkan till järnvägar och sjöfart med betydligt lägre klimatpåverkan. Enligt min mening behövs det åtgärder eller regeländringar och ökade statliga investeringar för att få till stånd en överflyttning av långväga godstransporter från vägar till järnvägar och sjöfart. Jag kan konstatera att en sådan överflyttning kräver stora satsningar och investeringar i järnvägssystemet och att järnvägens och sjöfartens konkurrensvillkor måste ändras. Det krävs vidare bl.a. en anpassning av järnvägsinfrastrukturen för längre godståg och en kraftfull klimattifferentiering av farledsavgifterna.

10. Ett jämställt transportsystem, punkt 3 (C)

av Ulrika Heie (C).

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 motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 3 och 30 samt

2022/23:1673 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 155.

Ställningstagande

Inledningsvis vill jag betona att transportsystemet ska vara likvärdigt i förhållande till kvinnors respektive mäns olika behov. För att utforma ett mer jämställt transportsystem krävs att både kvinnor och män deltar i både samtal och beslut i planeringsprocessen. Det är viktigt att se till att det finns en jämn fördelning mellan män och kvinnor redan i grupper med makt och inflytande i transportsystemets planeringsprocess. Jag vill därför starkt betona vikten av att kvinnor och män ska ha samma möjlighet att påverka planeringen av transporter och transportinfrastruktur. Jag vill också lyfta fram att jämställdhetsbegreppet i detta sammanhang bör definieras bredare än jämställdhet mellan könen och även ses i ett mångfaldsperspektiv, där även personer med funktionsnedsättning blir synliggjorda och bereds full tillgänglighet.

Jag vill samtidigt uppmärksamma att ett betydande antal medborgare, särskilt kvinnor, känner oro inför att vistas i det offentliga rummet, bl.a. med hänsyn till könsrelaterat våld. Jag vill därför särskilt uppmärksamma vikten av trygga och tillgängliga trafikmiljöer och att det är viktigt att detta beaktas i planeringsarbetet för infrastrukturinvesteringar. Det kan handla om allt från utformning och ljussättning av gångtunnlar till återvändsgränder, grönområden och andra platser med begränsad insyn. Jag vill understryka att det är viktigt att uppmärksamma dessa frågor redan på planeringsstadiet för att kunna nå målen om ett jämställt transportsystem.

11. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 4 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2022/23:2112 av Fredrik Olovsson m.fl. (S) yrkande 9 och

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 5–7 och 19,
bifaller delvis motion

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 4 och
avslår motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkandena 1 och 5,
2022/23:36 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 22,
2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 1 och 5,
2022/23:998 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 21,
2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 3, 4 och 6 samt
2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 71.

Ställningstagande

Etappmålet för inrikes transporter inom miljömålssystemet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom flyg, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Vi vill inledningsvis betona vikten av att detta mål ligger fast. Klimatomställningen måste gå snabbare, både i Sverige och globalt. Vi konstaterar att takten i transportsektorns omställning till fossilfrihet behöver öka kraftigt för att det ska vara möjligt att nå målet, även om stora framgångar har gjorts och många åtgärder är på gång. Vidare vill vi betona att de transportpolitiska målen är viktiga för genomförandet av Agenda 2030 och för att nå de globala målen för hållbar utveckling. Det gäller bl.a. målet om att skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer.

För att bryta transportsektorns fossilberoende behövs ökad transporteffektivitet, effektivare fordon och farkoster, elektrifiering och en övergång från fossila till hållbara, förnybara drivmedel. Vi kan samtidigt konstatera att dagens fossildrivna fordon kommer att fortsätta att rulla på våra vägar under många år. För att klara de svenska klimatmålen och bidra till en svensk industriell utveckling behöver därför fossila drivmedel bytas till förnybara.

Slutligen vill vi lyfta fram frågor om påverkan på naturmiljön och kulturlandskapet. Vi vill här bl.a. uppmärksamma vikten av att Trafikverkets arbete med att hantera förorenade områden fortsätter. Trafikverkets riktade miljöåtgärder i statlig infrastruktur måste fortsätta. Dessa åtgärder är viktiga eftersom de bidrar till landskapsanpassning genom att minska infrastrukturens negativa påverkan på både natur- och kulturvärden.

12. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 4 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:998 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 21 och
avslår motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkandena 1 och 5,
2022/23:36 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 22,
2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 1, 4 och 5,
2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 3, 4 och 6,
2022/23:2112 av Fredrik Olovsson m.fl. (S) yrkande 9,
2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 5–7 och 19 samt
2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 71.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att vi står upp för en ansvarsfull och effektiv klimatpolitik där det globala perspektivet ges en central plats. Tyvärr är detta inte fallet i dag. Vi menar att det på många sätt saknas en grundläggande insikt om att varken Sverige eller EU kan styra de globala koldioxidutsläppen på egen hand i någon betydande utsträckning. Sverige kan däremot bidra mer effektivt till det globala klimatarbetet än fallet är i dag genom att säkerställa en effektiv och handlingskraftig klimatpolitik som gör skillnad. Målet för svensk klimatpolitik bör utgå från hur man så kostnadseffektivt som möjligt kan bidra till att minska utsläppen av klimatgaser på global nivå.

Vi menar att Sverige snarast bör avveckla alla sektorsvisa mål inom klimatpolitiken. Inom transportområdet bör målet om en koldioxidfri fordonsflotta överges. Vi kan konstatera att målet om att utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikes luftfart, ska minska med 70 procent till 2030 jämfört med 2010 inte har beslutats med hänsyn till rimliga samhällsekonomiska effekter. Vi menar att det därför är eftersträvansvärt att se över målet och att det bör undersökas om det är möjligt att uppnå målet senare på ett mer effektivt sätt.

13. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 4 (V)

av Linda W Snecker (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkandena 1 och 5 samt

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 3, 4 och 6,

bifaller delvis motion

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 5 och

avslår motionerna

2022/23:36 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 22,

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 1 och 4,

2022/23:998 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 21,

2022/23:2112 av Fredrik Olovsson m.fl. (S) yrkande 9,
2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 5–7 och 19 samt
2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 71.

Ställningstagande

Utgångspunkten för planeringen av infrastrukturen måste vara att de olika trafikslagen ska komplettera varandra och ses som en helhet. Därför måste förslag till kommunikationslösningar utgå från ett trafikslagsövergripande perspektiv. Centrala utgångspunkter när det gäller vägar, järnvägar, sjöfart, hamnar och flygplatser är att infrastrukturinvesteringar ska leda till att både klimatmålen och de nationella miljömålen nås. Jag vill starkt understryka att klimatmålen måste vara den styrande principen för framtidens infrastruktur och därmed styra planeringen, inriktningen och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastrukturplaneringen; det är inte oönskade trafikökningar på våra vägar som ska vara styrande för planeringen. Jag kan konstatera att flera aktörer delar denna bedömning, bl.a. miljörörelsen, Naturvårdsverket och Klimatpolitiska rådet, och eftersom klimathotet tydligt visar att åtgärder snabbt behöver vidtas för att radikalt minska utsläppen av växthusgaser är det alltmer orimligt att fortsätta med gamla planeringsgrunder. Jag vill starkt understryka att den nationella infrastrukturplanen måste hålla sig inom transportsektorns klimatmål och tydligt bidra till ett mer transport-effektivt samhälle. Jag menar att trafikprognoserna i Trafikverkets inriktningsunderlag inte är förenliga med klimatmålen, och därmed vilar den nationella infrastrukturplanen på ett otillräckligt underlag och helt felaktiga bedömningar av framtida transportbehov för att nå klimatmålen. Jag vill här starkt betona vikten av att det nationella målet för en fossilfri fordonsflotta ska genomföras senast 2030. Klimatkrisen kräver en tydlig inriktning och målsättning nu, och därför är det av yttersta vikt att åtgärder vidtas för att uppnå det nationella målet för en fossilfri fordonsflotta.

Vidare vill jag lyfta fram betydelsen av konkreta mål. En avgörande del av de transportpolitiska målen är hänsynsmålet som bl.a. innebär att transport-systemets utformning, funktion och användning ska bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås. Vidare finns det transportpolitiska etappmålet för inrikes transporter om att minska växt-husgasutsläppen med minst 70 procent senast till 2030. Jag menar att regeringen bör återkomma med förslag om delmål för transportsektorn i syfte att uppnå målet om att minska utsläppen med 70 procent till 2030. Jag anser dessutom att regeringen bör återkomma till riksdagen 2023 med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att nå fossilfria transporter senast 2030. Avslutningsvis vill jag peka på vikten av att regeringen antar ett kompletterande etappmål för hållbar stadsutveckling som innebär att framtida trafikökningar ska ske genom andra trafikslag än biltrafik.

14. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 4 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 1, 4 och 5 samt

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 71,

bifaller delvis motionerna

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 4 och

2022/23:2112 av Fredrik Olovsson m.fl. (S) yrkande 9 och

avslår motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkandena 1 och 5,

2022/23:36 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 22,

2022/23:998 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 21,

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 3 och 6 samt

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 5–7 och 19.

Ställningstagande

Klimatet måste prioriteras. Sveriges och världens utsläpp måste minska, och det måste gå betydligt snabbare än i dag. Jag kan konstatera att våra styrmedel därför måste skärpas och att det behövs ytterligare politiska styrmedel och resultatfokuserad politik för att säkra efterlevnaden av transportsektorns utsläppsminskningsmål till 2030. Detta bör inkludera ett brett spektrum av resultatinkräktade lösningar för att främja ökad användning av klimateffektiva biodrivmedel, utökad elektrifiering och mer effektiva transportlösningar. Härvid ska politikens roll vara att ta fram slagkraftiga styrmedel som gör det enklare att ställa om till ett hållbart samhälle och se till att utsläppen minskar. Jag vill skärpa den nationella politiken så att vår nuvarande lagstiftning ligger i linje med transportsektorns utsläppsminskningsmål till 2030. Jag vill också skärpa EU-lagstiftningen inom området. Sverige är och ska vara en föregångare inom klimatpolitiken också för transportsektorn, men det är viktigt att våra styrmedel är samstämmiga med våra grannländer för att främja rättvis konkurrens och så att utbyggnaden av nödvändig infrastruktur görs i samklang.

Sveriges mål är att utsläppen från transportsektorn till 2030 ska minska med 70 procent. Det är ett ambitiöst mål som innebär en enorm möjlighet att ta ledningen i den globala omställningen när smarta lösningar skapas av innovatörer med teknikskiften till det som är förnybart samt energi- och resurseffektivt. Jag vill framhålla att klimatpåverkan från transportsektorn

måste minska genom att främja en ökad användning av klimateffektiva biodrivmedel, utökad elektrifiering och mer effektiva transportlösningar. Det kan konstateras att det sker en snabb teknikutveckling med effektivisering, elektrifiering och nya, förnybara drivmedel. Jag anser att det går att förena en ökad mobilitet med en minskad klimatpåverkan, bl.a. genom en fortsatt grön teknikutveckling. Grön teknik är en framgångsfaktor som skapar stora möjligheter till mer hållbara transportmodeller och transportsystem, där utsläppen och miljöpåverkan från transporterna minskar – men inte mobiliteten.

Jag vill avslutningsvis lyfta fram att fossila bränslen i transportsektorn bör fasas ut till 2030, med vissa undantag. För att bryta beroendet av fossila bränslen och minska klimatutsläppen krävs det olika lösningar och tekniker med mer energieffektiva fordon, en ökad biodrivmedelsanvändning, fordon med nollutsläpp som drivs med grön el eller vätgas och bränsleceller men också nya praktiska lösningar med bilpooler och smarta digitala mobilitets- och delningstjänster.

15. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 4 (MP)

av Daniel Helldén (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:36 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 22 och avslår motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkandena 1 och 5,

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 1, 4 och 5,

2022/23:998 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 21,

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 3, 4 och 6,

2022/23:2112 av Fredrik Olovsson m.fl. (S) yrkande 9,

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 5–7 och 19 samt

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 71.

Ställningstagande

Jag vill starkt betona att energieffektiviseringar är det snabbaste, billigaste och mest miljövänliga sättet att minska både kostnaderna för och miljöpåverkan av energianvändningen. Utöver industrin är transportsektorn den del av vårt samhälle som använder mest fossil energi. För att ställa om transportsektorn räcker det inte med enbart elektrifiering eller övergång till hållbara biodrivmedel. Jag menar att det är fullständigt nödvändigt att också effektivisera transporterna. Det är därför avgörande att arbeta för ett transporteffektivt

samhälle. Med ett transporteffektivt samhälle avses ett samhälle där trafikarbetet med energiintensiva transportmedel som personbil, lastbil och flyg minskar. Detta kan ske både genom överflyttning till mer energieffektiva trafikslag och genom att transporter effektiviseras, kortas eller ersätts helt. Jag vill därför se en rad åtgärder som leder till minskad total mängd trafik på de platser där alternativ till bilen redan finns. I dagsläget handlar det framförallt om våra större städer.

16. Infrastruktur för elfordon, punkt 5 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 13 och 14 samt avslår motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 19,

2022/23:36 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 30,

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 65,

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 7.1, 8, 18, 41, 42, 44 och 45,

2022/23:1124 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 20,

2022/23:1672 av Annie Löf m.fl. (C) yrkandena 60 och 61,

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 41 och

2022/23:2190 av Annie Löf m.fl. (C) yrkandena 76.1, 96, 97, 103 och 104.

Ställningstagande

Det behövs en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering för att transportsektorn ska ställa om till i princip nollutsläpp av växthusgaser till 2045 och för att sektorn ska bidra till att Sverige når klimatmålen. Vi behöver därför bygga ut såväl laddinfrastrukturen som ny elproduktion för att klara utmaningarna. Utbyggnaden av laddinfrastruktur måste ske i en sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. I sammanhanget vill vi betona att Klimatklivet, för bl.a. stöd till laddinfrastruktur, behöver förstärkas.

Vi förutsätter vidare att regeringen kommer att genomföra elektrifieringsstrategin, där ett helhetsgrepp tas om förutsättningarna för att möjliggöra en omfattande elektrifiering. I omställningen av transportsektorn till hållbarhet är elektrifieringen enligt vår mening en viktig faktor.

17. Infrastruktur för elfordon, punkt 5 (V)

av Linda W Snecker (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 19 och avslår motionerna

2022/23:36 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 30,

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 65,

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 7.1, 8, 18, 41, 42, 44 och 45,

2022/23:1124 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 20,

2022/23:1672 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 60 och 61,

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 13 och 14,

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 41 och

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 76.1, 96, 97, 103 och 104.

Ställningstagande

Inledningsvis vill jag betona att elektrifieringen av transportsektorn är en viktig del av de kraftfulla åtgärder som behövs för att utsläppen från transporter ska minska i snabbare takt än hittills, för att nå transportsektorns klimatmål till 2030. Det är viktigt att laddinfrastrukturen byggs ut i en sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. Jag bedömer att elektrifieringen av transportsektorn dessutom ger andra positiva effekter för människors hälsa och miljön och att den är ett viktigt bidrag till att Sverige ska klara sina bindande åtaganden mot EU när det gäller utsläpp av kväveoxid. Jag vill understryka att det är samhällets ansvar att tillgodose behovet av laddinfrastruktur i hela landet. Därför bör regeringen snarast återkomma till riksdagen med ett finansierat förslag till en satsning på elektrifiering av transportsektorn med en fungerande laddinfrastruktur i hela Sverige.

18. Infrastruktur för elfordon, punkt 5 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 65,
2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 7.1, 8, 18, 41, 42, 44 och 45,
2022/23:1124 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 20,
2022/23:1672 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 60 och 61 samt
2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 76.1, 96, 97, 103 och 104
samt
avslår motionerna
2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 19,
2022/23:36 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 30,
2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 13 och 14 samt
2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 41.

Ställningstagande

Elektrifieringen av fordonsflottan går just nu rekordsnabbt i hela landet. Jag kan konstatera att vi de senaste åren har fått igenom förslag om stärkt klimatbonus till den som köper en klimatsmart bil, rejäla satsningar på laddstolpar och ett grönt avdrag för den som vill installera en laddbox hemma för att kunna ladda sin bil. Det har gjort skillnad och fått fler att välja klimatsmarta bilar.

Jag vill starkt betona att det är viktigt att hela Sverige omfattas av den gröna omställningen och att alla kan dra fördelar av fordonsflottans elektrifiering. För mig är det självklart att det ska vara möjligt att snabbbladda sin elbil från Ystad till Haparanda. Trots att utbyggnaden av laddinfrastrukturen har gått snabbt finns det fortfarande ”vita fläckar” kvar där laddinfrastrukturen brister, och därför behövs det ytterligare åtgärder för att möjliggöra för fler snabbladdstationer. Jag vill därför att det satsas ytterligare på att förbättra laddinfrastrukturen i glesbygden och på landsbygden. Ytterligare satsningar bör övervägas för att Trafikverket ska kunna förbättra laddinfrastrukturen genom etableringsstöd för snabbladdstationer i glesbygden och på landsbygden. Det behövs också en översyn av möjligheterna att säkerställa att det finns en publik snabbladdstation minst var tionde mil längs våra stora vägar, att det gröna avdraget byggs ut och att det blir enklare för samfälligheter att installera laddplatser. Jag vill också att regeringen ser över förordningen för stödet i syfte att möjliggöra stöd inte bara för byggandet utan också för driften av snabbladdstationer i glesbygden och på landsbygden. Jag menar därför att det behövs en analys av möjligheten till stöd till driften av sådana snabbladdstationer.

Vidare menar jag att regeringen successivt bör överväga ytterligare incitament för att påskynda utbyggnaden av laddinfrastrukturen och riva de hinder som försvårar utbyggnaden i dag. För att nå målet om fossilfria transporter behövs det resultatriktade incitament i kombination med riktade satsningar på olika tekniker och lösningar. Utöver en ökad andel biodrivmedel är elektrifiering viktig. Teknikutvecklingen av såväl batterier som bränsleceller går fort. Den utveckling som pågår på personbilssidan sprider sig

även till sjöfarten och till den tunga trafiken. Jag menar bl.a. att det måste bli lättare och billigare att uppföra laddstationer nära hemmet.

Jag anser vidare att det behöver tas fram nationella mål för täthet av laddinfrastruktur med hög kapacitet. Det är viktigt att man i dessa mål ger akt även på olika näringars behov. Ett exempel är besöksnäringens behov av en god infrastruktur, och till denna hör att besökare ska kunna stanna och ladda sin bil. Jag menar också att regeringen måste verka för att en nationell strategi för en ökad elektrifiering av Sveriges transporter tas fram. I den bör ingå elinfrastruktur till det aktuella vägnätet, en utbyggnadsplan för lastbilsanpassad laddinfrastruktur, en översyn av beslutsprocesser samt samarbete med andra länder för att sätta en standard. Jag vill bl.a. uppmärksamma att Trafikverket i högre utsträckning måste prioritera kommersialisering och utrullning av system för eldrift och betona vikten av att regeringen utreder hur en snabb och effektiv utbyggnad av strategiska elvägar ska gå till. En nationell strategi för ökad elektrifiering av Sveriges transporter behöver genomföras skyndsamt.

Jag kan vidare konstatera att det går långsammare att uppföra laddpunkter för de tunga transporterna än för personbilarna, samtidigt som ett ökat utbud av elektrifierade tunga fordon börjar komma på plats. Betalningsviljan är samtidigt låg eftersom det är färre som nyttjar dessa fordon samtidigt som det krävs större investeringar per laddpunkt eftersom effekten behöver vara större. Jag noterar att enligt EU-direktiven inom området ska nätföretag inte äga, utveckla, förvalta eller driva laddpunkter för elfordon utom för eget bruk. Däremot ges viss möjlighet till undantag från huvudregeln, förutsatt att vissa villkor är uppfyllda. Jag anser att det vore klokt att utnyttja alla tillämpbara undantag för att snabbt få en utbyggd infrastruktur på plats och snabba på den gröna omställningen inom den tunga fordonsflottan. Det är därför viktigt att verka för att utbyggnaden av laddinfrastrukturen för tunga fordon utvecklas genom regelförenklingar och incitament samt genom att använda befintliga undantag från nuvarande lagstiftning.

Jag framhåller vidare behovet av att underlätta laddning av elfordon via den befintliga infrastrukturen som lyktstolpar samt att ta fram standardiserade betalningsmöjligheter. Det är smart, enkelt och billigt jämfört med att dra fram el till helt nya laddstolpar. För att öka takten i elektrifieringen av transportsektorn är en utbyggd infrastruktur för laddning avgörande, och därför är det viktigt att utveckla möjligheterna till laddning av elfordon via gatubelysningen. Jag menar att det är viktigt att staten uppmuntrar kommunerna att nyttja belysningsnätet. Jag vill även se nya marknadsmodeller växa fram som ökar möjligheten att ladda sin bil på olika platser vid olika laddpunkter och med olika operatörer.

Avslutningsvis vill jag framhålla vikten av att underlätta laddning av elfordon genom att den privatperson, det företag eller den bostadsrättsförening som äger en laddpunkt enkelt ska kunna tillgängliggöra den för uthyrning. På så vis skulle elbilsägare kunna bruka tillgängliga laddplatser för att ladda sin bil och fler skulle kunna få tillgång till en laddplats, exempelvis när den ordinarie ägaren är på arbete eller semester eller för att göra det enklare att

delar en laddplats för grannar. Jag vill göra laddning till en del av delningsekonomin genom att göra det enkelt för privatpersoner, företag och bostadsrättsföreningar att tillgängliggöra laddpunkter för uthyrning.

19. Infrastruktur för elfordon, punkt 5 (MP)

av Daniel Helldén (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2022/23:36 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 30 och

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 41 och

avslår motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 19,

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 65,

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 7.1, 8, 18, 41, 42, 44 och 45,

2022/23:1124 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 20,

2022/23:1672 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 60 och 61,

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 13 och 14 samt

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 76.1, 96, 97, 103 och 104.

Ställningstagande

För att bli kvitt vårt beroende av fossila bränslen måste vi elektrifiera stora delar av vårt samhälle. Jag vill betona att det nu krävs en radikal omställning av vårt transportsystem där klimatmålen tydligt måste stå i fokus. Det bör därför tas fram en nationell plan för utbyggnaden av laddinfrastrukturen i hela landet. Jag vill särskilt peka på behovet av ett ökat statligt ansvar för de ”vita fläckarna” på kartan över laddstolpar.

Framtidens elsystem kommer att ha en högre andel elproduktion som varierar utifrån väderlek, vilket är naturligt när elen i stor utsträckning kommer från vindkraft och solenergi. Därför behöver systemet balanseras på ett sätt som gör att vi kan utnyttja de tillfällen då det produceras stora mängder billig, förnybar el. Med redan existerande teknik kan exempelvis laddning av elfordon förläggas till den tid då priset på el är lågt och tillgängligheten i nätet god. Potentialen för efterfrågefleksibilitet kommer att öka när fler sektorer i samhället elektrifieras. Jag vill här särskilt peka på vikten av att konsumenterna ska kunna sälja sitt överskott genom att mata tillbaka el från t.ex. ett bilbatteri när elpriset är högt eller när det är brist på kapacitet i elnätet. För att möjliggöra detta tekniskt bör laddboxar som installeras genom det gröna teknikavdraget och elbilar som får bonus uppfylla standarden ISO 15118.

20. Ett robust transportsystem, punkt 6 (C)

av Ulrika Heie (C).

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 motion

2022/23:832 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 1, 2, 6 och 8 samt avslår motion

2022/23:2262 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 35 och 36.

Ställningstagande

Coronapandemin har fått stora konsekvenser för hela samhället och inte minst för transportsektorn. En del transportslag slogs i princip ut över en natt, medan andra klarade sig lindrigare. Jag kan konstatera att många regelverk sattes under hårt tryck, och denna kris satte fingret på en del brister som det politiska systemet, myndigheterna och näringslivet måste arbeta tillsammans med för att Sverige ska stå starkare inför framtida allvarliga störningar. Jag vill understryka att Sverige är ett avlångt land med stora avstånd, där ett fungerande transportsystem är mycket viktigt. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet. Jag menar att regeringen därför måste analysera och utreda om det transportpolitiska målet klarar kriser som slår hårt mot mobilitet och transporter.

Vidare vill jag betona att det är viktigt att säkerställa att systemkritiska trafik- och säkerhetssystem fungerar i en kris och att en lägsta nivå för transporter under en kris måste säkerställas. I dag saknas en plan för hur en miniminivå av transporter inom de olika trafikslagen ska se ut, och detta skapar en osäkerhet hos både allmänheten och näringslivet. Som exempel kan nämnas att staten under coronapandemin ad hoc fick gå in och upphandla trafikplikt för en del flyglinjer och att sjöfarten saknade riktlinjer för när, var och hur olika sträckor skulle hållas igång. Jag menar att det måste vara tydligt vilken typ av miniminivå inom transportsystemen som garanteras vid en kris. Regeringen måste därför ta fram en tydlig plan för hur staten avser att säkerställa miniminivåer för både person- och godstransporter med flyg, sjöfart och tåg under en allvarlig störning. Det behövs en konkret diskussion och beredskap för vad som måste vara en lägsta nivå för det svenska transportsystemet och en gemensam bild av vad som skulle kunna utgöra en lägsta kritisk nivå för spårbunden trafik, vägtrafik, sjöfart, och luftfart.

Vidare vill jag uppmärksamma möjligheten att använda långvariga nedgångar i trafiken, som t.ex. de låga trafikvolymerna under

coronapandemin, till underhåll för olika trafikslag. När det oväntat inträffar omfattande och långvariga störningar uppstår samtidigt goda förutsättningar för underhåll, reparationer och byggnation i en utsträckning som inte är möjlig vid ordinarie trafikintensitet. Jag menar att det tidsfönster som öppnas i sådana fall skulle kunna nyttjas bättre om upphandlande myndigheter kan få ett mer flexibelt regelverk att använda sig av, annars riskerar man att upphandlingen av underhåll blir färdig först när trafiken är tillbaka på en normal nivå. För att kunna maximera möjligheterna till underhåll menar jag därför att regeringen via Trafikverket ska se över möjligheten att direktupphandla järnvägsunderhåll i tider när mycket trafik ligger nere så att den lägre trafikvolymen på t.ex. järnvägen kan nyttjas för underhåll. I den mån detta är en EU-fråga menar jag att regeringen bör driva på inom EU för att skaffa sig rådgighet över situationen.

21. Ett robust transportsystem, punkt 6 (MP)

av Daniel Helldén (MP).

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 motion

2022/23:2262 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 35 och 36 samt avslår motion

2022/23:832 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 1, 2, 6 och 8.

Ställningstagande

Mat, vatten och värmereglering är grundläggande behov som alltid behöver tillgodoses. För att kunna göra det för hela befolkningen är samhället beroende av inte minst fungerande transporter. En robust transportinfrastruktur är avgörande för motståndskraften och gör det svårare att angripa samhällets stabilitet.

En mycket stor andel av Sveriges befolkning bor i städer och tätorter. Det medför stora behov av godstransporter, som är avgörande för försörjningstryggheten. Jag vill betona att särskilt järnvägsnätet har en viktig roll för godstransporter men också för att snabbt kunna förflytta många människor vid en kris.

Fungerande transporter är beroende av att den offentliga infrastrukturen i form av vägar och järnvägar fungerar. Jag kan samtidigt konstatera att logistikplaneringen och själva transportererna utförs av tiotusentals privata aktörer. Ett stort antal myndigheter och företag ansvarar för samhällskritisk verksamhet som är beroende av transporter. Det är därför svårt för en enskild

myndighet att prioritera transporter. Trafikverket bör därför ges i uppdrag att ta ett helhetsgrepp om transportfrågan och försörjningstryggheten vid kris och krig på samma sätt som Energimyndigheten i dag tar ett helhetsgrepp om energisystemet. Ett system för ansvarsfördelning och fortsatt drift av transportsystemet, som fungerar både i kris och krig, behöver tas fram. Jag menar att Trafikverket bör ta fram ett sådant system.

22. Ett gränsöverskridande transportsystem, punkt 7 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (S).

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

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 9 och 39,
bifaller delvis motionerna

2022/23:137 av Niklas Karlsson (S),

2022/23:1028 av Johan Hultberg (M) yrkande 5 och

2022/23:1120 av Catarina Deremar m.fl. (C) yrkande 4 och
avslår motionerna

2022/23:9 av Daniel Helldén och Emma Berginger (båda MP) yrkande 2 i
denna del,

2022/23:37 av Rasmus Ling (MP),

2022/23:102 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M) yrkande
1,

2022/23:185 av Jörgen Grubb och Nima Gholam Ali Pour (båda SD),

2022/23:353 av Jonny Cato m.fl. (C),

2022/23:362 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkandena 1 och 2,

2022/23:384 av Joakim Sandell m.fl. (S),

2022/23:627 av Cecilia Engström och Larry Söder (båda KD),

2022/23:657 av Magnus Berntsson (KD),

2022/23:670 av Magnus Resare (M),

2022/23:713 av Louise Eklund (L),

2022/23:738 av Nicklas Attefjord m.fl. (MP) yrkande 3,

2022/23:811 av Ida Karkiainen (S),

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 21 och 23,

2022/23:1100 av Ann-Sofie Alm (M),

2022/23:1256 av Camilla Hansén m.fl. (MP) yrkandena 4 och 5,

2022/23:1528 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2022/23:1611 av Niels Paarup-Petersen och Jonny Cato (båda C) yrkandena 1
och 3,

2022/23:1694 av Robert Hannah och Cecilia Rönn (båda L) yrkandena 1–3,
 2022/23:1791 av Ulrika Heindorff m.fl. (M) yrkandena 1 och 2,
 2022/23:1928 av Alireza Akhondi m.fl. (C),
 2022/23:1997 av Denis Begic m.fl. (S) och
 2022/23:2114 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkandena 3, 4 och 11.

Ställningstagande

Vi vill lyfta fram betydelsen av den gränsöverskridande infrastrukturen. Vägar, järnvägar, luft och vatten stoppas inte av nationella gränser, men samtidigt kan vi konstatera att dagens infrastrukturplanering är strikt nationell. Vi menar att vi behöver ha mer av gränsöverskridande i vår planering och att det är viktigt att se möjligheterna med att bygga ihop länder med hjälp av infrastruktur. Inte minst behöver vi ha mer gemensam planering kring att bygga ihop norra Europa, och självklart ska detta ske genom hållbara transporter.

Vidare vill vi också uppmärksamma de rejält ökade kapacitetsutmaningar som södra delen av Sverige kommer att ställas inför när Fehmarn Bältförbindelsen står färdig 2029. Med denna förbindelse kan godstrafiken öka kraftigt mellan Skandinavien och kontinenten.

23. Ett gränsöverskridande transportsystem, punkt 7 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (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 tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 21 och 23,
 bifaller delvis motionerna

2022/23:102 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M) yrkande 1,

2022/23:137 av Niklas Karlsson (S),

2022/23:362 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkande 1,

2022/23:657 av Magnus Bertsson (KD),

2022/23:670 av Magnus Resare (M),

2022/23:713 av Louise Eklund (L),

2022/23:738 av Nicklas Attefjord m.fl. (MP) yrkande 3,

2022/23:1256 av Camilla Hansén m.fl. (MP) yrkande 5,

2022/23:1528 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2022/23:1791 av Ulrika Heindorff m.fl. (M) yrkande 1,

2022/23:1928 av Alireza Akhondi m.fl. (C),

2022/23:1997 av Denis Begic m.fl. (S) och
2022/23:2114 av Boriانا Åberg m.fl. (M) yrkande 3 och
avslår motionerna
2022/23:9 av Daniel Helldén och Emma Berginger (båda MP) yrkande 2 i
denna del,
2022/23:37 av Rasmus Ling (MP),
2022/23:185 av Jörgen Grubb och Nima Gholam Ali Pour (båda SD),
2022/23:353 av Jonny Cato m.fl. (C),
2022/23:362 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkande 2,
2022/23:384 av Joakim Sandell m.fl. (S),
2022/23:627 av Cecilia Engström och Larry Söder (båda KD),
2022/23:811 av Ida Karkiaainen (S),
2022/23:1028 av Johan Hultberg (M) yrkande 5,
2022/23:1100 av Ann-Sofie Alm (M),
2022/23:1120 av Catarina Deremar m.fl. (C) yrkande 4,
2022/23:1256 av Camilla Hansén m.fl. (MP) yrkande 4,
2022/23:1611 av Niels Paarup-Petersen och Jonny Cato (båda C) yrkandena 1
och 3,
2022/23:1694 av Robert Hannah och Cecilia Rönn (båda L) yrkandena 1–3,
2022/23:1791 av Ulrika Heindorff m.fl. (M) yrkande 2,
2022/23:2114 av Boriانا Åberg m.fl. (M) yrkandena 4 och 11 samt
2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 9 och 39.

Ställningstagande

Vi vill framhålla betydelsen av goda transportförbindelser med Danmark och Norge, inte minst eftersom Sverige är ett land med stora avstånd, en stor andel arbetsför befolkning och många företag och industrier.

Vi vill peka på vikten av en ny förbindelse mellan Sverige och Danmark och att det på sikt är positivt att det byggs ytterligare Öresundsförbindelser. Samtalen med den danska regeringen bör därför intensifieras i syfte att få till stånd en ny förbindelse mellan Sverige och Danmark, för både bil- och tågtrafik. Vi kan konstatera att Region Skåne i flera år av arbetsmässiga och regionalpolitiska skäl har efterfrågat en ny förbindelse mellan Skåne och Själland. Även om det har funnits politisk enighet i regionen om att en sådan ny förbindelse ska dras mellan Helsingborg och Helsingör, måste ett sådant beslut enligt vår mening föregås av en utredning om vilket geografiskt läge som lämpar sig bäst. Höjdskillnaderna runt Helsingborg försvårar nämligen för godstrafik på järnväg på grund av kraftig lutning. Vi kan också konstatera att den danska Kystbanen i dag är hårt belastad, och att köra ett större antal godståg där ligger sannolikt inte i danska statens intresse. Vi har också noterat att den danska transportministern i mars 2021 uttalade sig om att Danmark inte vill gå vidare med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Med hänsyn till detta bör därför sträckningen av en ny Öresundsförbindelse mellan

Landskrona och Köpenhamn, det s.k. Europaspåret, utredas innan ett beslut fattas om var en ny förbindelse ska förläggas.

Vidare vill vi ta upp behovet av förbättrade järnvägsförbindelser mellan Sverige och Norge. Vi kan konstatera att det finns stora kapacitetsbrister på många sträckor i det svenska järnvägsnätet, och samtidigt finns det behov av förbättrade förbindelser med vårt grannland Norge. I dag bor nästan hälften av Skandinavien befolkning längs sträckningen Oslo–Göteborg–Köpenhamn. En resa som nu tar mer än åtta timmar skulle med en ny förbättrad järnvägsförbindelse kunna komma ned till drygt tre timmar med snabbtåg i 250 kilometer i timmen. Vi vill betona att en dubbelspårig snabbtåglänk mellan Oslo, Göteborg och Köpenhamn genom Bohuslän skulle komma en stor del av de skandinaviska medborgarna till del och även minska behovet av resor med flyg.

Slutligen vill vi lyfta fram att även sträckan Oslo–Stockholm är i behov av dubbelspår och en uppgradering till 250 kilometer i timmen. Vi menar att det finns möjlighet till en kraftigt ökad passagerartrafik om förbindelsen genomgår en kraftig upprustning och på vissa delar nybyggnation. Vi vill i sammanhanget peka på att det inom projektet Stockholm–Oslo 2.55 presenteras intressant material om hur en upprustning skulle kunna komma till stånd.

Vi välkomnar därför sammanfattningsvis ett samarbete med Norge och Danmark för att på sikt få till stånd bättre förbindelser mellan våra länder och menar också att ett arbete bör inledas för förbättrade järnvägskommunikationer mellan Sverige och Norge.

24. Ett gränsöverskridande transportsystem, punkt 7 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2022/23:1120 av Catarina Deremar m.fl. (C) yrkande 4,

bifaller delvis motion

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 9 och

avslår motionerna

2022/23:9 av Daniel Helldén och Emma Berginger (båda MP) yrkande 2 i denna del,

2022/23:37 av Rasmus Ling (MP),

2022/23:102 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M) yrkande

1,

2022/23:137 av Niklas Karlsson (S),

2022/23:185 av Jörgen Grubb och Nima Gholam Ali Pour (båda SD),

2022/23:353 av Jonny Cato m.fl. (C),
2022/23:362 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkandena 1 och 2,
2022/23:384 av Joakim Sandell m.fl. (S),
2022/23:627 av Cecilia Engström och Larry Söder (båda KD),
2022/23:657 av Magnus Berntsson (KD),
2022/23:670 av Magnus Resare (M),
2022/23:713 av Louise Eklund (L),
2022/23:738 av Nicklas Attefjord m.fl. (MP) yrkande 3,
2022/23:811 av Ida Karkiainen (S),
2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 21 och 23,
2022/23:1028 av Johan Hultberg (M) yrkande 5,
2022/23:1100 av Ann-Sofie Alm (M),
2022/23:1256 av Camilla Hansén m.fl. (MP) yrkandena 4 och 5,
2022/23:1528 av Kjell-Arne Ottosson (KD),
2022/23:1611 av Niels Paarup-Petersen och Jonny Cato (båda C) yrkandena 1 och 3,
2022/23:1694 av Robert Hannah och Cecilia Rönn (båda L) yrkandena 1–3,
2022/23:1791 av Ulrika Heindorff m.fl. (M) yrkandena 1 och 2,
2022/23:1928 av Alireza Akhondi m.fl. (C),
2022/23:1997 av Denis Begic m.fl. (S),
2022/23:2114 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkandena 3, 4 och 11 samt
2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 39.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis påminna om att det nära och institutionaliserade samarbetet mellan de nordiska länderna inleddes formellt sett med bildandet av Nordiska rådet 1952. Rådet är ett samarbetsorgan för parlamenten i medlemsländerna och de självstyrelseområden som är knutna till samarbetet. År 1971 bildades Nordiska ministerrådet som sedan dess utgör samarbetsorgan för de nordiska regeringarna. Jag vill betona att det samarbete som bedrivs inom Nordiska rådet och Nordiska ministerrådet är betydelsefullt för de nordiska länderna och Norden som region.

För att människor fullt ut ska kunna dra nytta av den fria rörligheten inom Norden är det centralt att transporter och kommunikationer fungerar på ett tillfredsställande sätt. Jag vill därför se ett ökat samarbete kring bl.a. sammanhållna järnvägsstråk. I linje med detta bör de nordiska länderna sträva efter att underlätta samplanering av infrastrukturprojekt som är av betydelse för gränsregioner och som underlättar rörligheten inom Norden. Det behövs olika former för ett tätare samarbete mellan nationella infrastrukturmyndigheter, liksom mellan kommuner och regioner över nationsgränserna. Allt detta understryker också behovet av att ett nordiskt ministerråd för transportfrågor inrättas, något som Nordiska rådet återkommande har efterfrågat.

25. Ett gränsöverskridande transportsystem, punkt 7 (MP)

av Daniel Helldén (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2022/23:9 av Daniel Helldén och Emma Berginger (båda MP) yrkande 2 i denna del,

bifaller delvis motionerna

2022/23:102 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M) yrkande 1,

2022/23:657 av Magnus Berntsson (KD),

2022/23:670 av Magnus Resare (M),

2022/23:738 av Nicklas Attefjord m.fl. (MP) yrkande 3,

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 23,

2022/23:1028 av Johan Hultberg (M) yrkande 5,

2022/23:1256 av Camilla Hansén m.fl. (MP) yrkande 5,

2022/23:1528 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2022/23:1928 av Alireza Akhondi m.fl. (C) och

2022/23:1997 av Denis Begic m.fl. (S) samt

avslår motionerna

2022/23:37 av Rasmus Ling (MP),

2022/23:137 av Niklas Karlsson (S),

2022/23:185 av Jörgen Grubb och Nima Gholam Ali Pour (båda SD),

2022/23:353 av Jonny Cato m.fl. (C),

2022/23:362 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkandena 1 och 2,

2022/23:384 av Joakim Sandell m.fl. (S),

2022/23:627 av Cecilia Engström och Larry Söder (båda KD),

2022/23:713 av Louise Eklund (L),

2022/23:811 av Ida Karkiainen (S),

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 21,

2022/23:1100 av Ann-Sofie Alm (M),

2022/23:1120 av Catarina Deremar m.fl. (C) yrkande 4,

2022/23:1256 av Camilla Hansén m.fl. (MP) yrkande 4,

2022/23:1611 av Niels Paarup-Petersen och Jonny Cato (båda C) yrkandena 1 och 3,

2022/23:1694 av Robert Hannah och Cecilia Rönn (båda L) yrkandena 1–3,

2022/23:1791 av Ulrika Heindorff m.fl. (M) yrkandena 1 och 2,

2022/23:2114 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkandena 3, 4 och 11 samt

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 9 och 39.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis betona att vi befinner oss i ett klimatnödläge, där fel beslut kan få förödande konsekvenser. Det är mycket viktigt att säkerställa att både vi själva, våra barn och våra barnbarn kan resa på ett hållbart fossilfritt sätt. Därför menar jag att det behövs stora investeringar i infrastruktur för framtidens hållbara transporter.

Jag vill påminna om att sträckan Stockholm–Oslo är en av Europas mest trafikerade flygrutter. Före coronapandemin flög omkring 1,4 miljoner resenärer om året mellan Arlanda och Oslo. I dag tar en tågresor mellan Stockholm och Oslo ungefär fem timmar. Genom en satsning på järnvägen på sträckan skulle restiden kunna komma under tre timmar. Jag vill särskilt peka på att en snabb järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Oslo skulle kunna ersätta många flygresor och dessutom ersätta en hel del biltrafik mellan de större städerna längs rutten samtidigt som arbetsmarknadsregionerna utökas som en effekt av snabbare förbindelser. Det är bra att Trafikverket – efter ett tillkännagivande från riksdagen – har fått ett regeringsuppdrag att utreda sträckan tillsammans med norska Jernbanedirektoratet, men samtidigt kan jag konstatera att många utredningar redan har genomförts. Jag vill betona att utredningarna behöver följas upp med medel för att faktiskt börja bygga, och jag vill lyfta fram att det behövs en utbyggnad av både Mäljarbanan och Värmlandsbanan och en nybyggnation av Nobelbanan. Jag vill i sammanhanget också peka på att Trafikverket bör få i uppdrag att upphandla nattågs- trafik mellan Stockholm och Oslo innan sträckan är färdigutbyggd.

Jag vill vidare lyfta fram att sträckan mellan Oslo och Köpenhamn är viktig för Norden och hela norra Europa, men också för Sverige. Med investeringar i en bättre järnvägsförbindelse skulle två huvudstadsregioner knytas ihop med hållbara transporter. Det skulle också öppna upp flaskhalsen mellan Oslo och Hamburg och knyta samman Sverige med våra två största handelspartner, Tyskland och Norge. Jag menar att en sådan satsning skulle få många positiva effekter i Sverige. För att åstadkomma en välfungerande järnväg mellan Oslo och Köpenhamn krävs ny järnväg mellan Oslo och Göteborg samt förstärkningar på Västkustbanan. Jag vill betona att det är mycket angeläget att komma igång med planeringen av sträckan Göteborg–Oslo så att bygget kan starta under planperioden. Det behövs en ordentlig genomgång och utredningsarbete från Trafikverket, vilket bör inledas snarast för att möjliggöra byggstart under planperioden.

26. Forskning och innovation, punkt 8 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

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

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 46 och

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 53–56 och avslår motion

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 49.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att ny teknik ger nya möjligheter att lösa framtidens transportbehov – både i städerna och på landsbygden. Ny teknik behöver dock testas så att den uppfyller de krav som man rimligen kan ställa på tillförlitlighet, säkerhet och inte minst framtida miljökrav. Vi vill understryka att det bör vara enklare att få testa ny teknik i en verklig trafikmiljö, t.ex. autonoma fordon. Provbanoer och datasimuleringar kan givetvis användas i utvecklingsarbetet, men det är först i en naturlig miljö som eventuella brister visar sig. Vi menar att det därför behövs regellättnader för att fordons-tillverkare och systemutvecklare ska få ett så bra underlag som möjligt i sina forskningsstudier. Vi vill samtidigt understryka att det är positivt att främja teknisk utveckling för framtidens transportbehov. För att främja utvecklingen behövs det ett snabbare och förenklat tillståndsförfarande för tekniska tester i verklig trafikmiljö. Att testerna uppfyller högt ställda säkerhetskrav gentemot andra trafikanter är förstas en given förutsättning.

Vi vill vidare lyfta fram behovet av fortsatt utveckling av nya byggmetoder för järnväg. Vi kan konstatera att i bl.a. Kina byggs järnväg på bropelare för att nyttja marken runt järnvägen mer effektivt och för att slippa barriäreffekter, minska snöproblematik och minska risken för påkörning. Samtidigt ger denna byggteknik dock mycket stora visuella intryck i omgivningen. Vi menar att nya byggtekniker kan vara fördelaktiga och att Sverige mycket väl kan dra lärdom av att bygga på bropelare.

Dessutom vill vi ta upp utvecklingen inom sektorn förarlösa tåg. I dag finns förarlösa tåg främst på flygplatser, men de kommer enligt vår bedömning troligen att bli mer kommersiellt gångbara framöver, särskilt där man kan köra planskilt utan risk för kollisioner. Vi menar att utvecklingen av förarlösa tåg bör fortskrida. Sådana tåg kan på sikt sänka kostnaderna för tågoperatörerna och därmed även för resenärerna.

Vidare menar vi att utvecklingen av maglevtåg bör bevakas. Maglevtåg (magnetisk levitation) använder magnetisk kraft för att både lyfta upp tåget och driva det framåt. Vi kan konstatera att maglevtåg finns i begränsad utsträckning i bl.a. Japan, Kina, Sydkorea och Tyskland. Den högsta uppmätta hastigheten för ett maglevtåg uppges vara 603 kilometer i timmen. Samtidigt har maglevtåg dock haft svårt att slå sig in på marknaden, eftersom de inte går att köra på det befintliga järnvägsnätet. Initialt har tekniken gjort att

byggnation av maglevtåg har blivit kostnadsdrivande, men allt eftersom tekniken har blivit billigare har kostnaden för maglevtåg minskat.

Slutligen anser vi att även utvecklingen av hyperloop bör bevakas. Hyperloop kan liknas vid ett rörpostsystem där kapslar skickas i rör med vakuum. Vi menar att även tåg skulle kunna färdas i en tub med ett lufttryck nära vakuum och därmed med ett mycket lågt luftmotstånd. Ett sådant system skulle kunna transportera tåg eller kapslar i extremt höga hastigheter, vilket teoretiskt sett skulle kunna utmana flyget. Vi vill peka på att nya typer av tåg dock kommer att införas innan detta kan bli verklighet, men forskning om denna teknik skulle kunna användas i dagens infrastruktursystem. Vakuum skulle exempelvis kunna användas till nya brandsystem, minskad friktion vid tunnelpassager, bromssystem eller hopkoppling av vagnar.

27. Forskning och innovation, punkt 8 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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 motion

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 49 och
avslår motionerna

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 46 och

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 53–56.

Ställningstagande

Sveriges och världens utsläpp måste minska, och det måste gå betydligt snabbare än i dag. Det kan konstateras att tydliga och ambitiösa mål har möjliggjort för svenska företag att bli världsledande inom grön teknik, vilket långsiktigt gynnar såväl Sveriges ekonomi som företagets konkurrenskraft. Sveriges ambitiösa klimatmål skapar tillsammans med ny teknik affärs-
möjligheter för innovativa företag. Jag menar att det är dessa affärs-
möjligheter som leder vägen framåt för omställningen, inte en bakåtsträvande rädsla för det som är nytt. Enligt min mening finns lösningen för klimatet i framtidens innovationer, inte i gårdagens tekniker. Genom att tillvarata människans uppfinningsrikedom och innovationskraft kan fossilberoendet brytas och resurseffektiviteten öka.

Det är viktigt att göra offentlig upphandling till ett bättre och mer kraftfullt verktyg för att åstadkomma lägre klimatutsläpp. De miljö- och klimatmål som det offentliga sätter ska också rimligtvis införlivas i den egna verksamheten. Jag konstaterar att exempelvis Trafikverket står för en mycket stor del av den

svenska användningen av betong och cement. Jag vill understryka att det finns ny teknik som här kan minska utsläppen kraftigt, men den är något dyrare, vilket gör att den inte köps in. Utan efterfrågan förblir kostnaderna högre och tekniken utvecklas inte i samma grad. Staten bör därför ta ansvar för att bidra till att pressa priser och utveckla tekniken för en mer klimatsmart cement.

28. Fyrstegsprincipen, punkt 9 (V)

av Linda W Snecker (V).

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 tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 6 och

bifaller delvis motion

2022/23:2105 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 7.

Ställningstagande

Inledningsvis vill jag slå fast att fyrstegsprincipen är en viktig utgångspunkt för den fortsatta utvecklingen av transportsystemet. För att utsläppen av växthusgaser ska minska i nödvändig takt i enlighet med klimatmålen krävs att fyrstegsprincipen tillämpas för att skapa ett transporteffektivt samhälle. Att fyrstegsprincipen till fullo tillämpas för ett trafikslagsövergripande arbetssätt är enligt min mening en förutsättning för att nå effektiva och hållbara transporter. Jag kan dock samtidigt konstatera att det i den nyligen beslutade nationella planen för transportinfrastruktur inte finns några förslag till förändringar för att så ska bli fallet. Det är därför angeläget att undanröja de hinder som finns i regelverket för att Trafikverket bredare ska kunna arbeta med och finansiera eller medfinansiera steg 1- och steg 2-åtgärder. Detta är enligt min mening en central hörnsten i bygget för att Sverige till 2030 ska nå målet om att minska transportsektorns utsläpp med 70 procent jämfört med 2010. Jag menar att regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med det första steget i fyrstegsprincipen, som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag.

29. Fyrstegsprincipen, punkt 9 (MP)

av Daniel Helldén (MP).

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 tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:2105 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 7 och
bifaller delvis motion

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 6.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis betona att fyrstegsprincipen är en metod för att pröva vilka åtgärder som är lämpliga för att uppnå god resurshushållning och inte göra stora infrastrukturinvesteringar i onödan. Jag vill särskilt uppmärksamma de två första stegen. Det första steget, tänk om, handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. Det andra steget, optimera, innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer och det fjärde steget, nyinvesteringar eller större ombyggnadsåtgärder, genomförs endast om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen.

Jag kan konstatera att Trafikverket har kritiserats, bl.a. i en rapport från Riksrevisionen, för att inte pröva och genomföra åtgärder inom steg 1 och 2. Samtidigt kan jag notera att det finns hinder för att Trafikverket ska kunna tillämpa fyrstegsprincipen på ett adekvat sätt. Förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. begränsar möjligheten att medfinansiera cykelåtgärder och beteendepåverkande åtgärder, s.k. mobility management. Även förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket uppfattas begränsande och skulle behöva kompletteras med skrivningar som anger att Trafikverket ska arbeta med åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av den befintliga infrastrukturen.

För att nyttja infrastrukturen och de skattemedel som läggs på om- och nybyggnad av infrastruktur effektivt menar jag att fyrstegsprincipen behöver tillämpas på ett bättre sätt och de hinder som finns för Trafikverket att finansiera och genomföra steg 1 och 2 behöver åtgärdas.

30. Trafikprognoser och samhällsekonomiska analyser, punkt 10 (V)

av Linda W Snecker (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 12 och

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 2,

bifaller delvis motion

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 28 och

avslår motionerna

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 11,

2022/23:1028 av Johan Hultberg (M) yrkande 6,

2022/23:1123 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 8,

2022/23:1124 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 18 och

2022/23:1632 av Martina Johansson och Elisabeth Thand Ringqvist (båda C) yrkande 2.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis betona att det i många år har uppmärksammats att det är orimligt att infrastrukturplaneringen utgår från prognoser om ökad vägtrafik i stället för att vara styrd av klimatmål som riksdagen har antagit. När fokus ligger på ökad vägtrafik blir följderna att det planeras för nya klimatförödande miljardprojekt. Jag kan notera att Naturvårdsverket har framfört att Trafikverkets basprognos innebär att trafikarbetet med både bilar och lastbilar ökar kraftigt och att basprognosen inte är förenlig med klimatmålen och flera andra miljökvalitetsmål. Jag menar att den nationella infrastrukturplanen därmed vilar på ett otillräckligt underlag samt en helt felaktig bedömning av framtida transportbehov för att nå klimatmålen. När Trafikverkets basprognos pekar på en kraftig trafikutveckling framöver och läggs till grund för infrastrukturplaneringen motverkar det såväl ambitiösa planer för omställning i många regioner och kommuner som ambitionerna att stärka arbetet med exempelvis steg 1- och steg 2-åtgärder. Det blir därmed en motsättning mellan prognosen och ambitionerna, vilket sänder tvetydiga signaler om Sveriges möjligheter att uppnå de klimatmål som riksdagen har beslutat om. Jag vill uppmärksamma att underlagen för beslut samt analys- och beräkningsmodeller för prognoser för utvecklingen av transporter bygger på gamla modeller som är bristfälliga. Jag menar därför att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att som komplement till dagens basprognoser utveckla

målorienterade prognoser där man utgår från att transportplaneringen ska styras mot ett mer transporteffektivt samhälle.

Jag anser också att regeringen bör se till att de samhällsekonomiska bedömningarna vid transportinfrastrukturplaneringen i mindre grad ska användas för att vikta klimatnyttan i monetära termer och mer söka de mest kostnadseffektiva alternativen för att utveckla tillgängligheten inom ramen för transportsektorns klimatmål till 2030.

31. Trafikprognoser och samhällsekonomiska analyser, punkt 10 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 11,

2022/23:1123 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 8,

2022/23:1124 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 18 och

2022/23:1632 av Martina Johansson och Elisabeth Thand Ringqvist (båda C) yrkande 2 och

avslår motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 12,

2022/23:1028 av Johan Hultberg (M) yrkande 6,

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 2 och

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 28.

Ställningstagande

Samhällsekonomiska kalkylmodeller ligger till grund för vilka beslut om investeringar som fattas. Jag vill därför understryka att det är helt avgörande att kalkylmodellerna är rättvisande. I dagens kalkylmodeller framgår inte nyttan av tillförlitliga godstransporter. Med en felaktig eller ofullständig kalkyl kommer därmed felaktiga samhälleliga investeringsbeslut att fattas. För att beräkna den samhällsekonomiska nyttan i ett projekt behöver även exempelvis restidsvärden justeras så att de ger en mer rättvisande bild av de samhällsekonomiska vinsterna än vad som är fallet i dagsläget. Detsamma gäller även för godset i transportsystemet, som jag menar är konstant undervärderat. Det behöver därför genomföras en samhällsekonomisk värdering av godsprojekt som på ett rättvisande sätt speglar deras betydelse för näringslivets konkurrenskraft och för Sveriges konkurrenskraft som nation. Mot den bak-

grunden måste utvecklingsarbetet med kalkylmodeller och samlade effektbedömningar av godstransporter intensifieras. Transporterna är en integrerad del av hela den industriella produktionen och skapar stora mervärden för Sverige. Det behöver göras en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna i syfte att värdera industrins och godsflödets betydelse rätt.

Vidare menar jag att Trafikverket bör ta med besöksnäringen i sin nyttovärderingskalkyl. Jag vill betona att besöksnäringens utveckling är beroende av att besökare kan ta sig till och från platser på ett effektivt sätt, och för att tillgodose en god infrastruktur bör Trafikverket därför få i uppdrag att i samarbete med besöksnäringen undersöka förslag till relevanta infrastruktur- och transportsatsningar som matchar besöksnäringens behov.

32. Trafikprognoser och samhällsekonomiska analyser, punkt 10 (MP)

av Daniel Helldén (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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 motion

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 28,

bifaller delvis motion

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 12 och

avslår motionerna

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 11,

2022/23:1028 av Johan Hultberg (M) yrkande 6,

2022/23:1123 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 8,

2022/23:1124 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 18,

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 2 och

2022/23:1632 av Martina Johansson och Elisabeth Thand Ringqvist (båda C) yrkande 2.

Ställningstagande

Transportpolitiken ska säkerställa god mobilitet i hela landet och väl fungerande godstransportinfrastruktur på ett sätt som säkerställer att klimatmålet för 2030 nås. Jag kan konstatera att planeringen i dag utgår från prognoser, vilka bygger på historiska data och antaganden om ständig tillväxt för vägtrafiken. Jag vill understryka att detta behöver ändras. Den nationella transportpolitiken behöver göra tydligt att frågor som rör klimat och miljö ska få företräde framför insatser som gynnar ökad vägtrafik. För att klara en

hållbar omställning av transporterna krävs därför en styrning mot ett mer transportsnålt samhälle. Det finns behov av att arbeta för att främja transport-effektivitet, bl.a. genom att Trafikverket framöver arbetar målstyrt i stället för prognosbaserat.

33. Åtgärder i transportinfrastrukturen, punkt 11 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 3, 22, 23, 25, 30 och 38 i denna del,

bifaller delvis motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 45,

2022/23:1038 av Johan Büser (S),

2022/23:1672 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 55 och

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkandena 29 i denna del och 61 samt avslår motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkandena 14, 17 och 18,

2022/23:9 av Daniel Helldén och Emma Berginger (båda MP) yrkandena 1 och 2 i denna del,

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 37, 47 och 63,

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 28,

2022/23:937 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 20,

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 17, 19 och 22,

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 3, 25, 26, 28, 29, 31 och 32,

2022/23:1030 av Johan Hultberg (M) yrkandena 5 och 8,

2022/23:1123 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 5,

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 27 och 28,

2022/23:1672 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 57 och

2022/23:1891 av Alireza Akhondi (C).

Ställningstagande

Sverige ska hålla ihop. Ett väl fungerande och starkt transportsystem knyter alla delar av vårt avlånga land närmare varandra. Det är en förutsättning för jobb och tillväxt. Den tidigare regeringen presenterade i den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022–2033 den största infrastrukturensatsningen

någonsin med massiva satsningar på järnvägar, vägar och sjöfart. Vi vill inledningsvis starkt betona vikten av att den nationella planen för transportinfrastrukturen förverkligas och att de satsningar som finns med i planen också genomförs. En förbättrad infrastruktur ger alla medborgare i vårt land mer frihet och trygghet. På motsvarande sätt ger satsningar på infrastruktur förutsättningar för alla de godstransporter som vårt lands välbefinnande vilar på. Ett framgångsrikt näringsliv och full sysselsättning är beroende av en väl utbyggd infrastruktur och pålitliga transporter.

Sverige är ett avlångt land, där stora delar är glesbefolkade. Detta ställer höga krav på ett välutbyggt och välunderhållet vägnät. Den tidigare regeringen satsade särskilt på åtgärder på landsbygdsvägnätet, där fokus bl.a. låg på det finmaskiga vägnätet. Vi menar att vägunderhållet behöver fortsatta förstärkningar – inte minst på landsbygden och i det finmaskiga vägnätet i glesbygden. För att säkerställa vägnätets robusthet och bibehålla kapaciteten måste också arbetet med att öka bärigheten i det svenska vägnätet fortsätta.

Vi vill vidare understryka att järnvägen har en nyckelroll för att Sverige ska klara ett ökande transportbehov. Därför är det viktigt med fortsatta satsningar på järnvägsunderhåll vid sidan av satsningarna på en ny järnvägsinfrastruktur. Människor och företag förlitar sig varje dag på att järnvägen och tågen ska fungera så att alla kan komma fram dit de har tänkt sig. Men eftersom järnvägsunderhållet har varit så eftersatt under en längre tid finns det många sträckor som är i alltför dåligt skick. Med ökade satsningar på järnvägsunderhåll kan gods komma fram snabbare och mer klimatsmart och arbetsmarknadsregioner kan förstöras. Därmed kan tillväxt drivas och arbetstillfällen skapas. Den tidigare regeringens historiska satsningar på infrastrukturen i Sverige behöver fullföljas, och satsningarna ska komma hela landet till del. Exempel på viktiga löpande underhållsåtgärder är spår- och växelbyten, renovering av kontaktledningar, upprustning av broar och tunnlar samt underhåll av signalanläggningar.

Vi vill understryka att satsningar på utökat järnvägs- och vägunderhåll kan bidra till att stärka konjunkturen, öka sysselsättningen och hålla samman Sverige. Vidmakthållande av de statliga väg- och järnvägsanläggningarna innebär att genomföra nödvändiga underhållsarbeten i syfte att hålla vägar och järnvägar framkomliga och att bevara dem så att deras avsedda funktion kan upprätthållas under hela deras livslängd och bidra till att de transportpolitiska målen nås. Underhållet ska bidra till att anläggningarna är robusta, kan erbjuda en hög kapacitet och användbarhet, samt en god punktlighet.

Slutligen vill vi betona att stadsmiljöavtalen är ett viktigt instrument som måste värnas och utvecklas. Det är viktigt att kommuner och regioner även i fortsättningen kan söka stöd hos Trafikverket för att främja hållbara stadsmiljöer. Syftet med dessa satsningar är att främja hållbara stadsmiljöer genom att ge stöd som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik samt hållbara godstransportlösningar. Åtgärderna ska även leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av klimatgaser. Förutsättningar för

stöd är motprestationer som bidrar till hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande.

34. Åtgärder i transportinfrastrukturen, punkt 11 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2022/23:937 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 20,

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 17, 19 och 22 samt

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 3, 25, 26, 28, 29, 31 och 32,

bifaller delvis motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 45,

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 27,

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 25 och

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 29 i denna del och avslår motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkandena 14, 17 och 18,

2022/23:9 av Daniel Helldén och Emma Berginger (båda MP) yrkandena 1 och 2 i denna del,

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 37, 47 och 63,

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 28,

2022/23:1030 av Johan Hultberg (M) yrkandena 5 och 8,

2022/23:1038 av Johan Büser (S),

2022/23:1123 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 5,

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 28,

2022/23:1672 av Annie Löf m.fl. (C) yrkandena 55 och 57,

2022/23:1891 av Alireza Akhondi (C),

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 3, 22, 23, 30 och 38 i denna del och

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 61.

Ställningstagande

Vi vill betona vikten av att genomföra åtgärder i transportinfrastrukturen. När det gäller vägar kan vi inledningsvis konstatera att eftersom många kommuner har pressad ekonomi skiljer sig skicket på de kommunala vägarna i förhållande till det statliga vägnätet. Det finns dessutom en stor risk att skillnaderna kommer att öka i och med att kommunerna beläggs med ökade kostnader. Vi

menar att det därför bör införas ett riktat stöd till kommunerna för upprustning av vägar.

Dessutom vill vi lyfta upp behovet av att omarbete stadsmiljöavtalen till förmån för att upprusta kommunala vägar. Vi menar att avtalen bör riktas mot mer realistiska trafikåtgärder än i dag såsom direkta stöd för upprustning av kommunala vägar, vilket skulle förbättra framkomligheten i städerna. Det är positivt att kommuner i dag kan söka stöd för att stärka kollektivtrafiken och t.ex. satsa på ökat cyklande. Däremot ställer vi oss frågande till kraven på motprestationer i form av bostadsbyggande. Vi menar att staten bör vara återhållsam med stöd och subventionerat bostadsbyggande.

Vi vill vidare uppmärksamma att det i dag byggs nästan uteslutande två-plus-ett-vägar för att spara pengar när man anlägger nya vägar. Även om dessa vägar har vissa fördelar är frågor om trafikflöden och säkerhet inte i närheten av fördelarna med två-plus-två-vägar. Exempelvis skapar två-plus-ett-vägar fler farliga situationer i samband med omkörningar och köbildning. Vidare vill vi peka på att det inte finns något eller endast mycket litet utrymme för cyklister och mopedister att ta sig fram när vissa två-plus-ett-vägar byggs, vilket ökar olycksrisken. Vi menar därför att de större europavägarna i landet bör hålla lägst fyrfältsstandard för att säkerhetsnivån ska vara rimlig.

När det gäller järnvägar kan vi konstatera att det finns behov av att säkerställa och optimera det redan befintliga järnvägssystemet för att i ett första skede generera en mer driftssäker och snabb trafik. Det svenska järnvägsnätet har under många år haft ett underdimensionerat underhåll, och resultatet av detta är att vi nu brottas med en kraftig underhållsskuld. Vår uppfattning är att betydligt mer medel måste avsättas till underhållsinsatser i järnvägssystemet. Även åtgärder för att öka kapaciteten måste till. Med justeringar såsom längre stationer, driftsplatser, kortare blocksträckor på vissa sträckor, utbyggnad till dubbelspår eller fyrspår och högre hastighet på vissa sträckor kan användandet av spåren ökas. Vi kan konstatera att spårbundna gods- och persontransporter ofta begränsas av att järnvägarna är av en föråldrad standard och att de svenska transportererna därför är långsammare än vad som skulle vara möjligt med en modern nationell järnvägsinfrastruktur. Detta har en hämmande inverkan på näringslivet som är beroende av snabba och effektiva transporter. Större transportnytta, inte minst för företag och boende på landsbygden, skulle nås genom satsningar på att rusta upp tåginfrastrukturen snarare än genom satsningar på dyra höghastighetsbanor där kommunikationerna redan fungerar som bäst. Underhåll måste också prioriteras till de tyngsta godsstråken, som utgör stommen i järnvägsgodstrafiken. Störningar här ger stora återverkningar på våra företag och basindustrier. Vi måste sammanfattningsvis kraftigt stärka underhållet av det befintliga järnvägssystemet.

Vi vill i sammanhanget betona behovet av att stärka underhållet av kontaktledningssystemet för att förhindra att kontaktledningar rivs ned och andra fel på kontaktledningsnätet. Den svenska järnvägsinfrastrukturen är på flera områden dåligt underhållen, och vi menar att kontaktledningsfel måste ses som särskilt allvarliga eftersom de renderar många förseningsminuter per tillfälle.

Enligt Trafikverket uppstår över 1 000 kontaktledningsfel varje år, och de orsakar totalt ca 6 000 förseningstimmar. Genomgripande åtgärder är nödvändiga i den befintliga infrastrukturen för att säkerställa tågens elförsörjning och därmed minska driftstoppen. Som ett första steg måste kontaktledningssystemet stärkas för att förhindra att kontaktledningar rivs ned och andra förekommande fel.

Vi menar också att Trafikverkets administration bör ses över i syfte att minska onödig administration till förmån för ökade resurser till underhållsarbete i järnvägsspåren. Minskad administration är nödvändigt och ger mer resurser till direkta underhållsinsatser. Vi anser att Trafikverket bör se över sin administration i syfte att förbättra punktligheten, stärka underhållet och få bättre kontroll på järnvägsanläggningen. Samtidigt behöver Trafikverket göra en översyn i syfte att frigöra mer resurser till arbete i spåret. Trafikverket har på tolv år ökat antalet anställda med drygt 48 procent, vilket vi ser som otillfredsställande. Det behövs en översyn i syfte att minska antalet anställda. En sådan process sker i Norge, där administrativ personal ska minskas för att få mer resurser till underhåll i spåret.

Enkelspårsträckor är mer störningskänsliga än dubbelspårsträckor, även om antalet mötesplatser utökas. Vi vill därför prioritera mer resurser till dubbelspårig järnväg. Behovet av utbyggnad är dock större än de medel som tilldelas i statsbudgeten, och därför behövs det noggranna prioriteringar för att få till fler dubbelspår, i synnerhet på de mest trafikerade sträckorna.

Dessutom vill vi ta upp frågan om att ge bättre förutsättningar för regionala järnvägsnät. Det är viktigt att förbättra möjligheten till regional pendling för att knyta ihop kommuner och regioner. Eftersom bostadsbrist och höga bostadspriser får människor att flytta från större städer till kranskommuner är det angeläget att förbättra möjligheten till regional pendling. De större städerna expanderar, och många företag förlägger sin verksamhet där. Goda kommunikationer med regionaltåg är en förutsättning för att arbetspendling ska fungera, och en utveckling av det regionala nätet och resandet görs bäst i dialog med Sveriges olika regioner och trafikhuvudmän. Det finns exempel på hur kommuner och regioner har knutits ihop med hjälp av lokal- och regiontåg. Det behövs snabba regiontåg med täta avgångar mellan och inom regioner och fler pendelparkeringar för att få fler att resa med regiontåg. Att enkelt kunna ställa bilen i anslutning till en station är en förutsättning för många att välja tåg framför bil. Att ha nära till en station är också en förutsättning för att välja tåg som färdmedel. Vi önskar bättre förutsättningar för regionaltrafiken.

Vidare vill vi låta utreda kostnaden för alternativen 250 kilometer i timmen och 320 kilometer i timmen på aktuella järnvägssträckningar innan beslut tas vid ombyggnation eller utbyggnad till fyrspår. Där nya spår ska byggas bör det utredas vad de båda alternativen kostar på den aktuella sträckningen innan beslut fattas. Vi kan konstatera att höghastighetståg i sig inte är ett dåligt transportmedel, men det är inte bra att bygga höghastighetståg avsedda för 320 kilometer i timmen i det rådande ekonomiska läget, särskilt sett i relation till det behov av stärkt underhåll och kapacitetsförstärkning som nu finns på

den befintliga järnvägen. Det är inte heller rimligt att Trafikverket bygger nya stambanor med olika standard för hastigheten, vilket man nu planerar.

Slutligen vill vi ta upp frågan om att höja hastigheten till 250 kilometer i timmen på de järnvägssträckningar som är mest lämpliga. Sverige är ett glesbefolkat land, och det finns behov av snabbare tåg för att öka attraktiviteten och stärka tåget som alternativt transportmedel. De första svenska snabbtågen, X2000, sattes i trafik redan på 1990-talet och har en högsta tillåtna hastighet på 200 kilometer i timmen. Dessa moderniseras nu, och det finns också andra typer av snabbtåg som trafikerar det svenska järnvägsnätet. Även regional trafik kan köpa in tåg avsedda för högre hastigheter. Vid en ökning av hastigheten till 250 kilometer i timmen, med dagens spår och genom traditionell byggteknik, kan man enligt vår bedömning generera största möjliga nytta till en rimlig investeringskostnad. Vi vill därför avslutningsvis understryka att det är positivt att höja hastigheten på det svenska järnvägsnätet på de sträckningar som är lämpliga, sett ur ett anläggnings-, passagerar- och lönsamhetsperspektiv. Vi noterar i sammanhanget med tillfredsställelse att Trafikverket har presenterat en kartläggning över sträckor där hastigheten kan höjas till 250 kilometer i timmen.

35. Åtgärder i transportinfrastrukturen, punkt 11 (V)

av Linda W Snecker (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkandena 14, 17 och 18 samt

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 27 och 28, bifaller delvis motionerna

2022/23:9 av Daniel Helldén och Emma Berginger (båda MP) yrkande 1,

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 47,

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 29,

2022/23:1672 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 57 och

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 29 i denna del och avslår motionerna

2022/23:9 av Daniel Helldén och Emma Berginger (båda MP) yrkande 2 i denna del,

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 37, 45 och 63,

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 28,

2022/23:937 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 20,

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 17, 19 och 22,

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 3, 25, 26, 28, 31 och 32,
2022/23:1030 av Johan Hultberg (M) yrkandena 5 och 8,
2022/23:1038 av Johan Büser (S),
2022/23:1123 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 5,
2022/23:1672 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 55,
2022/23:1891 av Alireza Akhondi (C),
2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 3, 22, 23, 25, 30 och
38 i denna del och
2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 61.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis betona att vi måste genomföra ett systemskifte inom infrastrukturen. För en sådan omställning krävs det ökade anslag till hållbara trafikslag och nya styrmedel. Transportinfrastrukturen ska planeras så att den verkar i enlighet med våra nationella klimat- och miljömål. Den måste ge människor möjlighet att färdas med hållbara transporter och möjliggöra att fler företag kan frakta sina varor med en godstrafik som minimerar utsläppen och ger svensk industri ökad konkurrenskraft med snabba, leveranssäkra transporter. Medel för investeringar och reinvesteringar inom järnvägen måste prioriteras i infrastrukturplaneringen. Det är också mycket viktigt att industri- och infrastrukturinvesteringar går hand i hand för att skapa förutsättningar för klimatomställningen, inte minst när det gäller investeringar i fossilfri industri och förnybar energi i norra Sverige.

När det gäller järnvägen vill jag även lyfta upp de regionala banorna och starkt understryka att de spelar en viktig roll i ett fungerande järnvägssystem och i klimatomställningen. Det regionala järnvägsnätet behöver rustas upp och underhållas för att möjliggöra hållbara godstransporter och kollektivtrafik. Jag anser att de regionala banornas potential måste tas till vara för att utveckla ett hållbart transportsystem i hela landet. Jag vill betona att inga banor ska läggas ned. Nedläggningshotade banor bör i stället rustas upp för att skapa möjligheter till ökad trafikering. Regeringen bör därför återkomma med förslag som säkerställer att det regionala järnvägsnätet utvecklas och att ett moratorium för nedläggning av regionala banor införs.

När det gäller vägar kan jag konstatera att den nationella infrastrukturplanen innehåller betydande investeringar i nya vägar, vilket resulterar i ökad biltrafik och tränger undan ytterligare investeringsutrymme för järnvägen. Jag menar att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att omförhandla projekt i syfte att ta bort de beslutade vägprojekt, i såväl den befintliga nationella planen som en kommande, som bidrar till att det klimatmål som riksdagen har fattat beslut om inte nås. Jag vill också framhålla att cykelinfrastrukturen måste få en mer framskjuten plats i planeringsarbetet i sig. Regeringen bör återkomma med förslag till ett separat statligt anslag för cykelinfrastruktur till den nationella infrastrukturplanen som uppfyller kraven på utbyggd cykelinfrastruktur.

Slutligen vill jag ta upp behovet av att prioritera trimningsåtgärder som leder till förbättrad tillgänglighet och standard för mindre energiintensiva sätt att förflytta sig såsom cykel, gång och kollektivtrafik. Jag vill betona att trimnings- och miljöåtgärder i den befintliga transportinfrastrukturen är ett effektivt sätt att bidra till att uppfylla det övergripande transportpolitiska målet och funktions- och hänsynsmålen, om de görs med klimatmålet som den styrande huvudprincipen.

36. Åtgärder i transportinfrastrukturen, punkt 11 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 37, 45, 47 och 63,

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 28,

2022/23:1123 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 5 och

2022/23:1672 av Annie Löf m.fl. (C) yrkandena 55 och 57,

bifaller delvis motionerna

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 25 och 29,

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 27 och

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 25 och 30 samt

avslår motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkandena 14, 17 och 18,

2022/23:9 av Daniel Helldén och Emma Berginger (båda MP) yrkandena 1 och 2 i denna del,

2022/23:937 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 20,

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 17, 19 och 22,

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 3, 26, 28, 31 och 32,

2022/23:1030 av Johan Hultberg (M) yrkandena 5 och 8,

2022/23:1038 av Johan Büser (S),

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 28,

2022/23:1891 av Alireza Akhondi (C),

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 3, 22, 23 och 38 i denna del och

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkandena 29 i denna del och 61.

Ställningstagande

Mer än en miljon människor startar sin dag med en resa på den finmaskiga delen av vägnätet. Det finmaskiga vägnätet, både statens vägar och de vägar

som förvaltas av vägsamfälligheter, måste ha en hållbar och bra standard. Statens mest finmaskiga och lågtrafikerade vägnät är mycket viktigt för tillgängligheten i hela landet. Det är ett vägnät som i dag i stora delar har en bristfällig standard och framkomlighet stora delar av året. Jag vill därför att det införs en lägsta godtagbar vägstandard på det finmaskiga statliga vägnätet, dvs. vägklass 5–6. Jag menar att det är självklart att staten ska ta ett större ansvar för att finansiera infrastruktur på landsbygden. Det är viktigt att bl.a. stärka bärigheten på mindre vägar för att möjliggöra längre, tyngre och mer miljövänliga transporter. Samtidigt som ledig kapacitet nyttjas mer optimalt och utsläppen av bl.a. koldioxid minskar, förbättras konkurrenskraften för transportberoende landsbygdsnäringar, som stål-, gruv- och skogsnäringen.

När det gäller järnvägarna kan jag konstatera att den svenska tågtrafiken inte fungerar tillräckligt bra. Det behövs därför en kraftig förstärkning av järnvägsunderhållet, och en del av dessa resurser måste styras mot lokala banor på landsbygden som fyller en viktig funktion för såväl arbetspendlare som godstransporter. Jag vill uppmärksamma att Trafikverket har pekat ut ett stort antal banor där hastigheten måste sänkas för att banorna är i så dåligt skick. Det är ett av många exempel på hur det regionala och lokala järnvägsnätet har prioriterats ned, trots att flera av banorna är mycket viktiga ur ett regionalt utvecklingsperspektiv. En fungerande järnväg bidrar bl.a. till att förstora de nuvarande arbetsmarknadsregionerna och är en viktig tillgång för en allt rörligare befolkning. Dessa banor är i många fall också helt avgörande för näringslivets funktion och dess godstransporter. Jag vill därför öronmärka en del av järnvägsunderhållet till att rusta upp lokala banor på landsbygden som har både en viktig pendlings- och godstransportfunktion. Dessa banor hamnar i dag i regel långt ned på Trafikverkets prioriteringar och blir i många fall aldrig upprustade. Jag anser att det måste prioriteras att den underhållsskuld som finns kopplad till järnvägen ska betalas tillbaka genom att de brister som finns i det svenska järnvägsnätet åtgärdas. Det behövs därför en översyn av åtgärder för att minska underhållsskulden i järnvägssystemet, och Trafikverket måste anslå medel till järnvägsunderhåll av lokala banor. Jag vill här även framhålla vikten av att säkerställa att medel avsätts till järnvägsunderhåll av viktiga lokala och regionala industrispår. Industrispår är mycket viktiga för näringslivet och dess godstransporter.

Vidare vill jag lyfta fram sjöfarten och hamnverksamhetens möjligheter att växa i lönsamhet, vilket hänger nära samman med dess roll i den gröna omställningen. Jag menar att staten kan bli bättre på att ge incitament och stöd så att hamnarna kan erbjuda fler gröna tjänster. För att kunna investera i anläggningar, teknik och infrastruktur som gör det enklare att t.ex. serva fartyg med landansluten el och underlätta intermodala lösningar på kajer krävs det kapital, och ett av de stöd som finns tillgängligt i dag är stadsmiljöavtal för gods. Jag noterar att det har visat sig att detta stöd inte är anpassat för hamnar och då särskilt inte för små och medelstora hamnar. Hamnarna är i dag exkluderade från stadsmiljöavtal eftersom detta stöd inte fungerar för aktiebolag, även om hamnarna ofta är aktiebolag som är helägda av

kommunen. Jag anser därför att det bör bli enklare för hamnarna, oaktat ägarskap, att söka detta stöd.

37. Åtgärder i transportinfrastrukturen, punkt 11 (MP)

av Daniel Helldén (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2022/23:9 av Daniel Helldén och Emma Berginger (båda MP) yrkandena 1 och 2 i denna del,

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 47,

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 27,

2022/23:1672 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 57,

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 22 och

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 61,

bifaller delvis motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 14,

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 28 och

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 25 och

avslår motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkandena 17 och 18,

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 37, 45 och 63,

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 28,

2022/23:937 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 20,

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 17, 19 och 22,

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 3, 25, 26, 28, 29, 31 och 32,

2022/23:1030 av Johan Hultberg (M) yrkandena 5 och 8,

2022/23:1038 av Johan Büser (S),

2022/23:1123 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 5,

2022/23:1672 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 55,

2022/23:1891 av Alireza Akhondi (C),

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 3, 23, 30 och 38 i denna del och

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 29 i denna del.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis betona att vi befinner oss i ett klimatnödläge där fel beslut kan få förödande konsekvenser. I detta läge får vi inte ägna oss åt att

investera i infrastruktur som gör det svårare att nå klimatmålen. Att t.ex. investera i motorvägsprojekt som syftar till att öka kapaciteten i storstadsområdena är direkt skadligt. Det är dessutom en felaktig ekonomisk prioritering. Projekten tar stora ekonomiska resurser i anspråk från investeringar i det som underlättar att nå klimatmålen, nämligen järnväg, kollektivtrafik och cykelinfrastruktur. Staten behöver i stället säkerställa att både vi själva, våra barn och våra barnbarn kan resa på ett hållbart och fossilfritt sätt. Jag vill därför att motorvägsprojekt som ökar kapaciteten och gör det svårare att nå klimatmålen omprövas och tas bort. Jag menar att de åtgärder i den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022–2033 som motverkar klimatmålen bör strykas.

Jag vill i detta sammanhang också betona att det statliga stödet för kommunala åtgärder för klimatsmart stads- och trafikplanering genom stadsmiljöavtalen är ett viktigt instrument som bör utvecklas och stärkas.

Jag vill vidare framhålla att det ska vara lätt att resa med tåg. Ett fossilfritt resande måste säkras för nuvarande och kommande generationer. Det behövs ökade resurser till utbyggnad av järnvägsnätet för snabbare utbyggnad av ett antal viktiga objekt. Genom mer pengar till nya spår och upprustning ska tåg kunna gå i 250 kilometer i timmen i hela landet. Med utbyggd och underhållen järnväg, och fler natttåg, kan människor snabbt, smidigt och fossilfritt åka tåg i Sverige och ut i Europa. Att satsa på järnvägen är också att underlätta många vardagsliv. När tåget kommer i tid och går snabbt kan fler välja att resa hållbart och det blir enklare att pendla. Jag menar därför att staten måste satsa ytterligare i den nationella planen för utbyggnad och underhåll av järnvägen i hela landet. Det finns i detta sammanhang ett antal objekt som är särskilt viktiga, bl.a. Ostkustbanan, Norrbottenbanan och Fyrspår Stockholm–Uppsala.

Vi behöver underhålla den infrastruktur som vi redan har. För att tågen ska kunna komma och gå i tid är det viktigt att järnvägen är väl underhållen. Jag kan dock konstatera att järnvägen fortfarande lider av att för lite medel har avsatts till underhåll under många decennier. Järnvägen behöver mer underhåll. Jag menar att det är viktigt att säkerställa att det lokala och regionala järnvägsnätet utvecklas och att inga fler banor läggs ned. De lokala och regionala banorna spelar en viktig roll i ett fungerande järnvägssystem och för klimatomställningen, och därför behöver detta järnvägsnät rustas upp och underhållas för att möjliggöra för hållbara godstransporter och kollektivtrafik. Även vägarna på landsbygden, särskilt enskilda vägar, måste vara säkra och ha tillräckliga medel för att underhållas. Därför behöver anslagen till underhåll förstärkas ytterligare.

38. Näringslivspott, punkt 12 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

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

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 45 och

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 1 och

bifaller delvis motion

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 20.

Ställningstagande

Vi menar att den befintliga marknadspotten, eller näringslivspotten, för investeringar ska stärkas utöver den ordinarie budgetramen. Marknadspotten, som Trafikverket har mandat att använda, syftar till att snabbt kunna nyttjas för att bygga bort uppkomna flaskhalsar som står i vägen för betydande investeringar inom näringslivet. Vi vill i sammanhanget påminna om att vi har sett stora industriella verksamheter som snabbt etableras i Sverige och ibland i mindre kommuner. Det får till följd att det snabbt måste investeras i relativt stora infrastrukturprojekt, och det kan vara investeringar som är svåra att bära för mindre kommuner. Därför menar vi att det behöver införas en starkt marknadspott för snabba åtgärder i syfte att stärka kapaciteten i transportinfrastrukturen.

39. Näringslivspott, punkt 12 (V)

av Linda W Snecker (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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 motion

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 20,

bifaller delvis motion

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 1 och

avslår motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 45.

Ställningstagande

Coronapandemin har visat att det plötsligt kan uppstå behov av att få tillgång till hållbara godstransporter för näringslivet. Jag välkomnar den flexibla näringslivspotten för hållbara transportlösningar som finns inom den nationella planen. Jag vill dock att näringslivspotten ska utvecklas och att ramen ska höjas för att kunna ge stöd till kombiterminaler eller omlastningscentraler, triangelspårsutbyggnader, insatser inom sjöfarten samt andra investeringar som skulle underlätta en ökad överflyttning av godstrafik till sjöfart och järnväg samt investeringar som bidrar till en mer hållbar inhemsk åkerinäring. Jag menar att det är avgörande att sjöfarten inkluderas i näringslivspotten, att potten även kan omfatta satsningar på infrastruktur till och från hamnar och att satsningen ökas. Det är också viktigt att det alltid ställs motkrav på klimat- och miljöanpassning både i satsningarna och i de transporter som ska använda sig av dem. Regeringen bör därför återkomma med förslag till hur näringslivspotten ska utvecklas och den ekonomiska ramen utökas för att möjliggöra det som anges ovan.

40. Nya stambanor för höghastighetståg, punkt 13 (S, V, C, MP)

av Ulrika Heie (C), Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S), Linda W Snecker (V) och Daniel Helldén (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi 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 motionerna

2022/23:9 av Daniel Helldén och Emma Berginger (båda MP) yrkande 2 i denna del,

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 28 och 38 i denna del och

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 29 i denna del, bifaller delvis motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 8,

2022/23:698 av Niklas Sigvardsson m.fl. (S) och

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 43 och avslår motionerna

2022/23:6 av Thomas Morell m.fl. (SD, M, KD, L),

2022/23:304 av John E Weinerhall m.fl. (M),

2022/23:1592 av Sofia Amloh m.fl. (S) och

2022/23:1715 av Johan Andersson m.fl. (S).

Ställningstagande

I Sverige ska alla oavsett var man bor kunna leva, utvecklas och förverkliga sina drömmar. En väl utbyggd infrastruktur knyter ihop Sverige och skapar förutsättningar för fler jobb och företag i hela landet. Det leder också till att möjligheten att ta en anställning längre bort från bostaden ökar, vilket möjliggör fler hållbara transporter, minskad klimatpåverkan och att nya jobb och bostäder kan växa fram.

I den nationella planen för infrastruktur finns en ram om sammanlagt 876 miljarder kronor under planperioden 2022–2033. De satsningar som finns med i den nationella transportplanen måste genomföras, inklusive bygget av nya stambanor. För de tre etapperna som redan ingår i den nationella planen för transportinfrastrukturen (Ostlänken, Lund–Hässleholm och Göteborg–Borås) behövs det ingen ny separat analys. Dessa projekt är synnerligen väl utredda under lång tid. Det är viktigt att Lund–Hässleholm och Borås–Göteborg färdigställs så fort som möjligt. Vi vill också att planeringen av de centrala delarna i projektet återupptas omgående.

Nya stambanor är inte bara viktiga för att möjliggöra snabba resor mellan några av Sveriges största städer, utan de är också viktiga för att skapa plats för mer godstransporter och regional pendling på det befintliga nätet. En kraftig tillväxt i tågtrafiken har lett till högt kapacitetsutnyttjande och eftersatt underhåll samtidigt som järnvägen under lång tid har varit i behov av ytterligare förstärkningar vad gäller drift och underhåll. Prognoserna visar på en fortsatt stark tillväxt av personresor och godstransporter i vårt land. För att enbart vidmakthålla järnvägens andel av transportarbetet måste kapaciteten kraftigt förstärkas. Det går inte att utveckla och uppgradera de befintliga stambanorna med pågående trafik, utan nya spår måste till.

Människor och företag måste kunna förlita sig på att järnvägen och tågen fungerar varje dag så att alla kan komma fram dit de har tänkt sig. Men eftersom järnvägsunderhållet har varit eftersatt under en längre tid finns det många sträckor som är i alltför dåligt skick. Sveriges järnväg behöver rustas upp och byggas ut i hela landet, och det behövs därför ökade resurser till utbyggnad av järnvägsnätet för att snabbare kunna bygga ut ett antal viktiga objekt. En satsning på nya stambanor i landet måste även inkludera att dessa och deras stationer länkas ihop med och förstärker kapaciteten på den befintliga transportinfrastrukturen så att tillgängligheten kommer hela det svenska transportsystemet till del. Satsningen får inte ske på bekostnad av underhåll och utbyggnad av befintliga vägar och järnvägar.

Den nuvarande regeringens inställning till de nya stambanorna är mycket olycklig och riskerar att ge Sverige ett föråldrat transportsystem i stället för en infrastruktur i världsklass. En förbättrad infrastruktur ger alla medborgare i vårt land mer frihet och trygghet. På motsvarande sätt ger satsningar på infrastruktur förutsättningar för alla de godstransporter som vårt lands välstånd vilar på. Med ökade satsningar på bl.a. nya stambanor kan gods komma fram snabbare och mer klimatsmart och arbetsmarknadsregioner förstöras, och därmed kan tillväxt drivas och arbetstillfällen skapas. De historiska

satsningarna på infrastrukturen i Sverige behöver fullföljas, och satsningarna ska komma hela landet till del. Vi menar därför att byggandet av nya stambanor obetingat måste fortsätta.

41. Europeiska revisionsrättens rapporter, punkt 14 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 19.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att Europeiska revisionsrätten, som är den europeiska motsvarigheten till svenska Riksrevisionen, i en särskild rapport har analyserat över 5 000 kilometer av Europas höghastighetsbanor, vilket motsvarar ca 50 procent av hela det europeiska höghastighetsnätet. Vi noterar att kritiken från revisionsrätten när det gäller den europeiska satsningen på höghastighets-tåg är omfattande. Kostnadseffektiviteten och kostnader för intjänad restid ifrågasätts, beläggningen anses för låg, och genomsnittshastigheten är endast ca 45 procent av den tänkta maxkapaciteten. Dessutom uppges den ekonomiska hållbarheten vara låg. Vi menar att generellt sett är teknik-utvecklingen mot höghastighetståg positiv, men i likhet med revisionsrätten anser vi att bl.a. kostnadseffektivitet bör tas med i beräkningen vid byggnation.

Mot den bakgrunden menar vi att Europeiska revisionsrättens rapport bör beaktas vid utredningar och beräkningar av höghastighetsjärnväg i Sverige.

42. Enskilda vägar, punkt 16 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 43 och
avslår motionerna
2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 68,

2022/23:1045 av Anna-Belle Strömberg och Malin Larsson (båda S),
2022/23:1795 av Magnus Jacobsson (KD) yrkandena 1 och 2 samt
2022/23:1896 av Daniel Bäckström och Helena Lindahl (båda C).

Ställningstagande

Vi vill understryka att en väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd, och de enskilda vägarna utgör en viktig del i detta. De enskilda vägarna är en viktig del av vägnätet för en miljon människor som dagligen ska påbörja och avsluta sina resor till jobb och hem. De enskilda vägarna är även en viktig förutsättning för fungerande råvaru-transporter, och vi kan konstatera att många tunga transporter för både jord- och skogsbruk rullar på enskilda vägar. De enskilda vägarna utgör med andra ord en betydande del av Sveriges nätverk av vägar.

Vi vill vidare uppmärksamma att de enskilda vägarna förvaltas av drygt 23 000 olika väghållare och att enskilda människor och olika vägföreningar gör stora insatser för näringsliv och pendling genom att underhålla dessa vägar. Vi anser dock att staten bör ta ett större ansvar för att planera underhållet och reinvesteringarna i det enskilda vägnätet, utifrån nuvarande ekonomiska ramar. Vidare behöver Sverige ha en bättre planering i arbetet med att värna och utveckla det enskilda vägnätet. Det finmaskiga vägnätet måste hålla en god standard för bärighet och det måste också fungera året runt. Därför menar vi att Trafikverket bör ta fram en nationell underhålls- och investeringsplan för de enskilda vägarna.

43. Enskilda vägar, punkt 16 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 68 och
avslår motionerna

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 43,

2022/23:1045 av Anna-Belle Strömberg och Malin Larsson (båda S),

2022/23:1795 av Magnus Jacobsson (KD) yrkandena 1 och 2 samt

2022/23:1896 av Daniel Bäckström och Helena Lindahl (båda C).

Ställningstagande

Inledningsvis vill jag betona att en väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd, och de enskilda vägarna är en viktig del i detta. Jag kan konstatera att av det svenska vägnätet består 43 000 mil av enskilda vägar, medan endast ca 10 000 mil är statliga vägar och 4 100 mil kommunala vägar. Ansvaret för de enskilda vägarna ligger på väghållarna, t.ex. enskilda markägare, vägföreningar eller samfällighetsföreningar. Av dessa får 7 700 mil statsbidrag som ska bidra till att vägarna är allmänt tillgängliga, tillgodoser behoven och håller hög transportkvalitet.

Jag vill betona att det inom ramen för Trafikverkets resurser måste säkerställas att de samfälliga enskilda vägarna ska ha en god standard, rätt sträckning och rätt bärighet i relation till det system av statliga och kommunala vägar som de utgör en del av i näringslivets totala behov av godsstråk med god bärighet. Jag vill starkt betona att en väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd. De samfälliga enskilda vägarna, och inte minst den förvaltning som sker genom samfällighetsföreningar och vägföreningar, är en viktig del i detta.

Det är de enskilda vägarna som möjliggör att mer än en miljon människor dagligen kan påbörja och avsluta sin resa till jobb och hem. De enskilda vägarna är också mycket betydelsefulla ur ett godstransportperspektiv. Det är viktigt att även de enskilda vägarna, parallellt med statens och kommunernas vägsystem, ges förutsättningar att klara av att rusta sig inför införandet av 74-tonslastbilar och BK4-vägar på de svenska vägnäten till förmån bl.a. för en väl fungerande konkurrenssituation för svensk skogsindustri och övriga råvarutransporter. Jag vill påminna om att vi i Centerpartiet har medverkat till ett kraftigt ökat stöd till de enskilda vägarna, och jag anser att de enskilda vägarna ska fortsätta att främjas. Det är noterbart att varken anslaget till statsbidrag för enskilda vägar eller anslaget för bärighetsåtgärder i det allmänna vägnätet ökade i den förra nationella transportplanen som den dåvarande regeringen fastställde 2018. Jag menar att detta riskerar att urholka vägkapitalet och ytterligare försämra standarden på främst det lågtrafikerade vägnätet. En annan effekt är enligt min bedömning att detta sänker tempot och utbredningen när det gäller att införa en högre bärighetsklass.

Jag vill avslutningsvis betona att det finmaskiga vägnätet, både statens och de vägar som förvaltas av vägsamfälligheter, måste ha en hållbar och bra standard. En grund i detta är att rätt förutsättningar ges för de enskilda vägarna i fråga om statsbidrag för att upprätthålla och utveckla vägnätet.

44. Finansieringsfrågor, punkt 17 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (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

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 24 och avslår motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkandena 9 och 21,

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 1,

2022/23:1155 av Dennis Dioukarev och Jimmy Ståhl (båda SD),

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 8,

2022/23:1611 av Niels Paarup-Petersen och Jonny Cato (båda C) yrkande 2,

2022/23:1798 av Magnus Jacobsson (KD) och

2022/23:2114 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 2.

Ställningstagande

Vi anser att satsningar på järnväg bör finansieras med direktanslag. Infrastrukturen är under ständig utveckling, och därför är huvudregeln att finansiera satsningar med direktanslag. Detta är kopplat till att infrastruktur inte innebär en engångskostnad utan kräver ständigt underhåll och återkommande nya investeringar. Vi kan konstatera att det för den tidigare planerade höghastighetsjärnvägen har höjts röster om att det måste göras avsteg och att projektet skulle lånefinansieras. Vi menar att detta obönhörligen skulle tränga undan andra viktiga satsningar för lång tid framöver, och dessutom skulle även en höghastighetsjärnväg behöva underhållas, vilket innebär att större framtida underhållsresurser skulle behöva tas i anspråk. Vi vill lyfta fram detta problem eftersom denna aspekt sällan kommer fram i debatten.

45. Finansieringsfrågor, punkt 17 (V)

av Linda W Snecker (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 motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkandena 9 och 21 samt

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 8 och

avslår motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 1,

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 24,

2022/23:1155 av Dennis Dioukarev och Jimmy Ståhl (båda SD),

2022/23:1611 av Niels Paarup-Petersen och Jonny Cato (båda C) yrkande 2,

2022/23:1798 av Magnus Jacobsson (KD) och

2022/23:2114 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 2.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis lyfta upp frågan om trängselavgifter. Den intensiva privatbilismen i våra större städer är ett betydligt större hot mot miljön än biltrafiken på landsbygden. Större städers miljö- och klimatpåverkan från transporter kan dock åtgärdas med hjälp av t.ex. trängselavgifter och stora satsningar på en förbättrad kollektiv- och cykeltrafik. Jag vill samtidigt understryka att det finns behov av ytterligare åtgärder för att stärka trängselavgifter som styrmedel. Därför bör regeringen senast 2023 återkomma till riksdagen med förslag på en ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om hur intäkterna från trängselavgifter ska användas. De beslut som staten redan har fattat och de avtal om trängselskatter som redan har ingåtts i Stockholm och Göteborg ska inte beröras av en sådan ny lagstiftning.

Jag anser vidare att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda och förtydliga principerna för medfinansiering och deras effekter, inte minst för fördelningen av infrastrukturmedel mellan olika delar av landet. Jag vill dessutom betona att Trafikverkets anslagskredit även fortsättningsvis bör uppgå till 10 procent.

46. Finansieringsfrågor, punkt 17 (C)

av Ulrika Heie (C).

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

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 1 och
avslår motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkandena 9 och 21,

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 24,

2022/23:1155 av Dennis Dioukarev och Jimmy Ståhl (båda SD),

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 8,

2022/23:1611 av Niels Paarup-Petersen och Jonny Cato (båda C) yrkande 2,

2022/23:1798 av Magnus Jacobsson (KD) och

2022/23:2114 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 2.

Ställningstagande

Inledningsvis kan jag konstatera att den absolut största delen av all infrastruktur i dagsläget finansieras över statsbudgeten. Jag kan också konstatera att det genom åren har skapats en ”infrastrukturskuld” på omkring 300 miljarder kronor, eftersom statens reformutrymme har varit begränsat. För att genomföra nödvändiga investeringar i Sveriges infrastruktur och inte minst för att beta av den upparbetade infrastrukturskulden är det nödvändigt att hitta nya finansieringsvägar för infrastruktur. Jag vill här påminna om att både svenska och utländska investerare, bl.a. pensionsfonder, har visat intresse för långsiktiga investeringar i Sverige. Jag kan vidare konstatera att i många länder som är jämförbara med Sverige finansieras sedan länge viktiga samhällseliga infrastrukturprojekt i offentlig-privat samverkan (OPS). Jag anser att OPS-finansiering öppnar för nya projekt som annars skulle skjutas på framtiden eller möjligen aldrig bli av. Nya former av finansiering av infrastruktur, utöver statsbudgeten, leder till att investeringar genomförs och genererar samhällsnytta samtidigt som kostnaden för statskassan minskar. I praktiken kan man på så vis göra mer på kortare tid utan att statens finanser äventyras. Jag vill i sammanhanget starkt betona att det är viktigt att se till hela landet. Jag vill att det ska finnas bättre möjligheter för investerare att aktivt bidra inom exempelvis större nationella projekt. Med utökade resurser får hela landet möjlighet att genomföra viktiga tillväxthöjande infrastruktuursatsningar. På så vis kan också en större del av statens pengar användas till investeringar som är viktiga lokalt eller regionalt. Jag menar därför att Trafikverket bör ges i uppdrag att identifiera ett antal projekt från den nuvarande nationella infrastrukturplanen som är lämpliga att hantera med extern medfinansiering samt att privat kapital och pensionsfonder bör ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige.

47. Produktivitet, effektivitet och kostnadskontroll, punkt 18 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi 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 motion

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 8 och 26 samt avslår motionerna

2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkandena 19 och 20 samt 2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 2.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att en förutsättning för att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv är att transportköparen betalar för alla kostnader som transporten orsakar. Det gäller inte minst de s.k. externa kostnader som uppstår till följd av en transport. Exempel på effekter som orsakar externa kostnader är buller, luftföroreningar, föroreningar av mark och vatten, intrång i naturmiljöer och utsläpp av växthusgaser. Vi vill bl.a. hänvisa till att enligt Trafikanalys redovisningar av transportsektorns samhällsekonomiska kostnader betalade transportköparen under perioden 2012–2019 i de flesta fall för en allt större andel av de externa kostnader som respektive transportsätt orsakade. Men med detta sagt är transportförsörjningen ändå inte samhällsekonomiskt effektiv, eftersom det fortfarande finns externa kostnader som inte betalas av transportköparen, såsom climateffekter och svavelutsläpp. Vi vill understryka att arbetet med att få ökat genomslag för principen att förorenaren betalar (Polluter Pays Principle, PPP) aktivt måste fortsätta. En samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning förutsätter, förutom en effektiv prissättning, att de kvantifierbara nyttorna överstiger kostnaderna för de åtgärder som genomförs.

Vidare vill vi starkt betona vikten av att det finns en noggrann kostnadskontroll vid infrastrukturinvesteringar. Vi konstaterar att infrastrukturinvesteringar gång efter annan har dragits med skenande kostnadsökningar och vill särskilt understryka att transparensen kring orsakerna behöver stärkas. I sammanhanget menar vi att möjligheten till benchmarking mot andra utförare skulle öka om Trafikverket skulle bedriva underhåll i egen regi. Därigenom skulle staten få bättre kontroll och styrsel på de alltmer stigande underhållskostnaderna.

48. Produktivitet, effektivitet och kostnadskontroll, punkt 18 (V)

av Linda W Snecker (V).

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 motion

2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkandena 19 och 20 samt avslår motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 2 och

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 8 och 26.

Ställningstagande

Inledningsvis vill jag påminna om att medierna under sommaren 2021 uppmärksammade att det förekom lönedumpning vid Trafikverkets upphandling av brovakter vid Hjulstabron. I nyhetsrapporteringen framgick att brovakterna, som hade arbetat i sin tjänst under flera års tid, hade fått en negativ löneutveckling i och med att lönen hade sänkts vid varje upphandling. Jag konstaterar att upphandlingarna hade genomförts med lägsta pris som kriterium och det blev en absurd och helt orimlig situation för de kompetenta anställda. Fallet är ett sorgligt exempel som blottar den utsatta situation som de anställda i upphandlade verksamheter befinner sig i.

Jag anser att den här typen av lönedumpning som en statlig myndighet utövar är helt oacceptabel, och man måste också ifrågasätta varför Trafikverket över huvud taget ska upphandla funktioner som kommer att finnas kvar i all överskådlig tid. Jag menar att drift av Trafikverkets infrastruktur är en central och permanent funktion som med fördel bör drivas i egen regi. I de fall en upphandling i stället för egen regi är befogad bör Trafikverket och andra statliga myndigheter säkerställa att upphandlingen görs på ett sätt som inte leder till social dumpning utan garanterar bra arbetsvillkor för den berörda personalen.

Jag menar därför att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att se över vilka funktioner som är ändamålsenliga att återta och driva i egen regi med huvudregeln att alla permanenta funktioner bör drivas av myndighetens egen personal och inte upphandlas. Regeringen bör vidare ge Trafikverket i uppdrag att se över sina riktlinjer för upphandlingar så att upphandlingarna garanterar bra arbetsvillkor för den berörda personalen, även hos eventuella underleverantörer, och inte leder till social dumpning.

49. Produktivitet, effektivitet och kostnadskontroll, punkt 18 (C)

av Ulrika Heie (C).

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 motion

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 2 och

avslår motionerna

2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkandena 19 och 20 samt

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 8 och 26.

Ställningstagande

Riksdagen har fattat beslut om att det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Jag vill lyfta fram att när ett flertal aktörer får verka på en marknad blir resultatet ökad konkurrens, lägre priser och bättre kvalitet. Jag vill i sammanhanget också lyfta fram att regelverket för strategisk och ekonomisk planering av vägar och järnvägar är komplext och svåröverskådligt, vilket gör det svårt att göra en realistisk planering som kan spänna över flera områden såsom hänsyn till miljö och kostnadseffektivitet. Jag menar att det på många punkter är tydligt att planeringen av vägar och järnvägar behöver bli effektivare.

Samhälleliga investeringar i transportinfrastruktur föregås av åtgärdsvalsstudier och prioriteras enligt fyrstegsmodellen, där t.ex. trimning av en redan befintlig transportanläggning föregår en nyinvestering. I komplexa sammanhang, där primärkommuner, regionkommuner och staten gemensamt eller var för sig driver transportinfrastrukturprojekt som samverkar är dialog för samsyn nödvändigt för att undvika en suboptimerad lösning. 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. Jag anser därför att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar när det gäller vägar och järnvägar ska göra en bred analys av vilken upphandlingsform som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet.

50. Myndighetsstrukturen inom transportområdet, punkt 19 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (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
2022/23:1011 av Patrik Jönsson m.fl. (SD).

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis påminna om att fram till april 2010 var ordningen sådan att ansvaret för vägnätet var underordnat Vägverket och ansvaret för järnvägsnätet var underordnat Banverket. Därefter slogs verksamheterna samman under Trafikverket. Det har nu gått nära tretton år sedan sammanslagningen och nu bör en granskning genomföras av om denna lösning har varit optimal

för verksamheten och om skattebetalarna har fått den förstärkning och utveckling av vägar och järnvägar som kan förväntas för pengarna eller om sammanslagningen i stället har lett till försämringar och ökade kostnader.

Vi kan konstatera en sak, och det är att antalet anställda på Trafikverket har ökat drastiskt sedan Trafikverket bildades. Enligt Trafikverkets årsredovisning har det totala antalet anställda ökat från 6 806 år 2010 till 9 948 år 2020, vilket motsvarar en ökning med hela 46 procent. Bara mellan 2019 och 2020 ökade personalstyrkan med 545 personer. Ytterligare ett problem med sammanslagningen av Vägverket och Banverket som kan konstateras är att det har blivit svårare att få den kompetens som krävs för flera tjänster eftersom Trafikverket inte längre bedriver underhåll och gör investeringar och återinvesteringar i egen regi, som när Banverket produktion och Vägverket produktion fanns. Då fanns det karriärvägar inom respektive verk, och kompetens och kännedom stannade på ett naturligt sätt kvar inom respektive verksamhet och verk.

Mot den bakgrunden menar vi att en utredning bör tillsättas om huruvida man ska återgå till den tidigare ordningen genom att dela upp Trafikverket i ett vägverk med ansvar för vägnätet och ett banverk med ansvar för järnvägsnätet eller om verksamheten även framöver ska vara sammanslagen i ett trafikverk.

Särskilda yttranden

1. Nya stambanor för höghastighetståg, punkt 13 (V)

Linda W Snecker (V) anför:

Jag anser att byggandet av nya stambanor för höghastighetståg bör göras till ett sammanhängande projekt som finansieras med lånade medel med sikte på att färdigställa banorna till 2030. I sammanhanget vill jag även peka på behovet av att staten inför en investeringsbudget, vilket innebär att kostnaden för investeringen fördelas över dess livslängd. Det är ett system som används av företag, kommuner, regioner m.fl. En investering bör ses som något som man konsumerar under en längre tid. Det finns de som hävdar att om man låter investeringar finansieras genom lån i stället för anslag så lämnar man en skuld till nästa generation. Jag hävdar att det är tvärtom. Kostnaden för järnvägssträckor som kan användas av många generationer framöver och bidra till ökad hållbarhet ska rimligen kunna delas upp under en längre amorteringstid. Jag vill betona att byggandet av nya stambanor för höghastighetståg är särskilt lämpligt som lånefinansierat projekt. Genom att lyfta ut stambanorna ur den innevarande infrastrukturplanen kan de nya stambanorna byggas som ett sammanhängande projekt som inte konkurrerar med anslag till andra viktiga investeringar. Jag vill i sammanhanget påminna om att Trafikverket har föreslagit att byggandet av höghastighetsbanorna kan göras till ett lånefinansierat projekt i en egen projektorganisation och att både Riksgälden och Europeiska investeringsbanken har signalerat sin beredvillighet att finansiera svenska infrastrukturinvesteringar.

2. Nya stambanor för höghastighetståg, punkt 13 (C)

Ulrika Heie (C) anför:

Jag konstaterar att transportinfrastrukturen i dag finansieras via anslag, budget för budget och år för år. Men jag menar att detta inte lämpar sig för arbetet med nya stambanor eftersom det är en investering av en typ som bara görs en gång per sekel. Gör man på det traditionella sättet riskerar de nya stambanorna att byggas etappvis och i snigelfart med utebliven eller enbart ringa positiv effekt på samhällsekonomin. Att bygga nya stambanor är ett sammanhängande projekt, och jag menar att en liknande modell bör användas som när Öresundsbron byggdes. Då valde man att lyfta ut projektet ur budgeten till ett separat bolag med separat finansiering. Byggandet av Öresundsförbindelsen finansierades genom lån som återbetalas genom vägavgifter och avgifter för tågoperatörerna. Genom ett separat offentligägt bolag, som får möjlighet att lånefinansiera med svenska staten som garant, kan nya stambanor färdigställas tillräckligt snabbt för att möta det växande behovet av transporter.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Skrivelsen

Regeringens skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033.

Följdmotionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med ett nytt förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 som är helt förenligt med Sveriges klimatmål och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med ett nytt förslag med en målstyrd planering där klimatmålet är den styrande principen för framtidens infrastruktur och därmed styr planeringen, inriktningen och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snarast bör ta fram ett stödsystem för godspendlar som löper under några års tid och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om delmål för transportsektorn i syfte att uppnå det av riksdagen beslutade klimatpolitiska målet om att minska utsläppen med 70 procent till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med det första steget i fyrstegsprincipen, som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag, och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om införande av en transporthierarki som ska genomsyra alla beslut i fråga om transportplanering och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att byggandet av nya stambanor för höghastighetståg bör göras till ett sammanhängande projekt som finansieras med lånade medel med sikte

- på att färdigställa banorna till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda och förtydliga principerna för medfinansiering och deras effekter, inte minst för fördelningen av infrastrukturmedel mellan olika delar av landet, och tillkännager detta för regeringen.
 10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en hållbar samhällsplanering och tillkännager detta för regeringen.
 11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bredbandsutbyggnaden är en infrastrukturensatsning som bör ingå i Sveriges infrastrukturplan och tillkännager detta för regeringen.
 12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att som komplement till dagens basprognoser utveckla målorienterade prognoser där man utgår från att transportplaneringen ska styras mot ett mer transporteffektivt samhälle och tillkännager detta för regeringen.
 13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utveckla metodik och samverkansformer där man i samråd med regioner och kommuner tidigare kan identifiera beslutade objekt som inte uppfyller dagens krav i enlighet med klimat- och miljömål och tillkännager detta för regeringen.
 14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att omförhandla i syfte att ta bort de beslutade vägprojekt, i såväl befintlig nationell plan som kommande nationell plan, som bidrar till att det av riksdagen beslutade klimatmålet inte nås och tillkännager detta för regeringen.
 16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den nationella planen för transportsystemet även bör omfatta Sjöfartsverkets förvaltning av samtliga kanaler och slussar samt att anslaget bör höjas för att säkra full kostnadstäckning och möjlighet till utveckling och räknas upp precis som anslagen till vidmakthållande respektive utveckling av väg och järnväg, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera trimningsåtgärder som leder till förbättrad tillgänglighet och standard för mindre energiintensiva trafikslag såsom cykel, gång och kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
 18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett separat statligt anslag för cykelinfrastruktur till den nationella infrastrukturplanen som uppfyller krav på utbyggd cykelinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snarast bör återkomma med ett finansierat förslag till en satsning på elektrifiering av transportsektorn med en fungerande laddinfrastruktur i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på hur den s.k. näringslivspotten ska utvecklas samt den ekonomiska ramen utökas för att kunna ge stöd till kombiterminaler/omlastningscentraler, triangelspårsutbyggnader, insatser inom sjöfarten samt andra investeringar som underlättar ökad överflyttning av godstrafik till sjöfart och järnväg samt investeringar som bidrar till mer hållbar inhemsk åkerinäring, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverkets anslagskredit även fortsättningsvis bör uppgå till 10 procent för vidmakthållande och utveckling av statens infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:6 av Thomas Morell m.fl. (SD, M, KD, L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säga nej till att bygga höghastighetsjärnväg och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:9 av Daniel Helldén och Emma Berginger (båda MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stryka de åtgärder i planen som motverkar klimatmålen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka resurser till utbyggnad av järnvägsnätet, för snabbare utbyggnad av de viktiga objekt som nämns i motionen, och tillkännager detta för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2022/23

2022/23:34 av Linus Lakso (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återinföra persontrafik på järnvägen mellan Oxelösund och Eskilstuna och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:36 av Per Bolund m.fl. (MP):

22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för ett transporteffektivt samhälle för att minska energiförbrukningen inom transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.

30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att laddboxar som installeras genom det gröna teknikavdraget och elbilar som får bonus bör uppfylla standarden ISO 15118 och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:37 av Rasmus Ling (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en ny fast förbindelse med en metro mellan Malmö och Köpenhamn och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V):

19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att se över vilka funktioner som är ändamålsenliga att återta och driva i egen regi med huvudregeln att alla permanenta funktioner bör drivas av myndighetens egen personal och inte upphandlas och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att se över sina riktlinjer för upphandlingar så att upphandlingarna garanterar bra arbetsvillkor för den berörda personalen, även hos eventuella underleverantörer, och inte leder till social dumpning och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:102 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Mälarbanan och snabbare förbindelse mellan Stockholm och Oslo och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förstärkningar av Bergslagspendeln och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anpassa Hjulstabron för att större fartyg ska kunna trafikera Mälarfarleden och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägunderhållet i Västmanland och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:112 av Saila Quicklund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ändrade beräkningsgrunder för infrastrukturmedel och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:113 av Saila 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.

2022/23:117 av Viktor Wärnick (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utbyggnation av Ostkustbanan till dubbelspårig järnväg och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:118 av Viktor Wärnick (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en utbyggnation av E4:an mellan Söderhamn och Gävle och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:137 av Niklas Karlsson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av ökad godstågskapacitet över Öresund och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:140 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en översyn av fördelningsmodellen mellan länstransportplanerna och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:164 av Serkan Köse (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i kommande infrastrukturplanering utreda förutsättningarna för en förbifart vid väg 546 och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:166 av Serkan Köse (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att påskynda trafiksäkerhetshöjande åtgärder för väg 225 i Stockholms län samt påbörja projektering av dubbelspår på Nynäsbanan från Västerhaninge till Nynäshamn och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:170 av Ann-Christine From Utterstedt och Angelica Lundberg (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en utredning om hur trafiksituationen vid Västerås kan förbättras och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:185 av Jörgen Grubb och Nima Gholam Ali Pour (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bredda utredningen om kapacitet och redundans för transporter över Öresund och även ta hänsyn till andra samhällseffekter såsom regional tillväxt och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:193 av Anne-Li Sjölund (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga en ny bro mellan Alnö och fastlandet och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:204 av Helena Lindahl (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att finansiera en elektrifiering av Tvärbanan i Västerbotten och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:206 av Helena Lindahl (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att säkerställa upphandling av en färja med kapacitet att trafikera sträckan mellan Umeå och Holmön året runt och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:256 av Angelica Lundberg (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för en ny järnvägssträckning mellan Jönköping och Göteborg och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:258 av Mikael Eskilandersson och Angelica Lundberg (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för en ny järnvägssträckning mellan Helsingborg och Linköping via Jönköping och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:280 av Lena Johansson (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att säkerställa arbetet med att färdigställa en ny Hjulstabro och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:298 av Jan Ericson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att minska Trafikverkets makt över kommunernas planarbete och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:304 av John E Weinerhall m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en analys av byggnationen av Ostlänken bör ske skyndsamt med ambitionen att säkerställa sträckans långsiktiga behov av kraftigt förbättrade gods- och pendlingsflöden och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:308 av Jörgen Berglund m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en modern järnväg längs hela Norrlandskusten och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:327 av Jonny Cato m.fl. (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att snarast färdigställa utbyggnaden av dubbelspår längs hela sträckningen mellan Göteborg och Malmö och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:352 av Anne-Li Sjölund m.fl. (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en sammanhållen och snabb satsning på dubbelspårsutbyggnad mellan Gävle och Härnösand, den s.k. Nya Ostkustbanan, och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:353 av Jonny Cato m.fl. (C):

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.

2022/23:362 av Niels Paarup-Petersen (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att skapa nya förbindelser över Öresund och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om gemensam finansiering av förbindelser över Öresund och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:384 av Joakim Sandell m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppmana regeringen att utredningen om kapacitet och redundans för transporter över Öresund ska breddas och även ta hänsyn till andra samhällseffekter såsom regional tillväxt och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:391 av Peder Björk och Anna-Belle Strömberg (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en snabbare utbyggnad av Nya Ostkustbanan och att lösa trafiksituationen i Örnsköldsvik så att utvecklingsmöjligheter säkerställs och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:403 av Ingela Nylund Watz m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en ny trafiklösning med bro eller tunnel över Saltsjö-Mälarsnittet i Södertälje och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:410 av Erik Hellsborn och Carita Boulwén (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en motorvägsförbindelse mellan E6 och Ullared och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:435 av Erik Ottoson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bejaka Tvärförbindelse Södertörn i kommande planarbete och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:620 av Gudrun Brunegård (KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra ett omtag i analys, utvärdering, diskussion och prioritering av svensk infrastrukturpolitik och dess betydelse och förutsättningar för svensk regional produktivitetsdriven tillväxt, i syfte att komma ur situationen med konstanta snedvridningar, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i kommande revideringar och kompletteringar av resurstilldelning av infrastrukturmedel prioritera områden som under lång tid drabbats av strukturell snedfördelning med därav följande negativa konsekvenser som utebliven tillväxt och oproportionerligt hög andel viltolyckor, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2022/23:626 av Cecilia Engström och Torsten Elofsson (båda KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera utbyggnad av E6 mellan Malmö och Helsingborg och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:627 av Cecilia Engström och Larry Söder (båda KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:645 av Anders W Jonsson m.fl. (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i nära samverkan med Inlandsbanan AB och näringslivet i uppdrag att se över Inlandsbanans framtida funktion med svensk normalstandard integrerat med övriga anslutande järnvägsnät inklusive samtliga tvärbanor och därmed skapa förutsättningar för nya och växande företag med fler jobb och tillväxt i inlandet, samt hur den akuta kapacitetsbristen i järnvägssystemet kan lösas och bidra till den globala klimatomställningen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2022/23:652 av Mathias Bengtsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över Dalabanans kapacitet och standard och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:657 av Magnus Berntsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör tas fram en gemensam plan mellan Sverige och Norge om förbättrad tågtrafik mellan Göteborg och Oslo och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:670 av Magnus Resare (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av förbättrade tågförbindelser mellan Stockholm och Oslo och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:687 av Markus Selin (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en upprustning av vägnät, väginfrastruktur och trafiksäkerhet kring norra Stockholms län i allmänhet och Norrtälje i synnerhet och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att de spårbundna kommunikationerna med Roslagsbanan utvecklas från Stockholm city till Rimbo och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:698 av Niklas Sigvardsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ett principbeslut om att bygga nya stambanor i ett sammanhållet system och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:701 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.

2022/23:713 av Louise Eklund (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta det tidigare påbörjade dansk-svenska initiativet till en utredning kring möjliga framtida Öresundsförbindelser och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:735 av Cecilia Rönn (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur det snarast kan göras satsningar på infrastruktur som stärker tillväxten i Halland och övriga Väst- och Sydsverige och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:738 av Nicklas Attefjord m.fl. (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att färdigställa en ny järnvägsförbindelse mellan Göteborg och Borås och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja byggandet av fyrspar mellan Alingsås och Göteborg och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om etappvis utbyggnad av järnvägen mellan Göteborg och Oslo för att uppnå full intercitystandard och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsa på och underhålla de mindre järnvägarna i Västsverige och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:758 av Jan Riise och Nicklas Attefjord (båda MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Halmstad–Nässjö-banan bör behållas samt utvecklas och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Markarydsbanan bör behållas samt utvecklas och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Viskadalsbanan bör behållas samt utvecklas och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:766 av Daniel Helldén och Annika Hirvonen (båda MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att gående och cyklister ska kunna ta sig över Kalmarsund utan kostnad, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att låta utreda möjligheten att förse Ölandsbron med ett tillägg för gående och cyklister och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:803 av Anna Wallentheim m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för fortsatta insatser för en funktionell infrastruktur i Skåne samt ökade insatser för ordning och reda på våra vägar och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:811 av Ida Karkiainen (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka förutsättningarna för gränsöverskridande järnvägstrafik och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:818 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att utöka spårkapaciteten på sträckan Gävle–Härnösand och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:831 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta behovet av fyrfilig motorväg genom Gävleborg i kommande planarbete och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:832 av Ulrika Heie m.fl. (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att analysera och utreda om regeringens transportpolitiska mål klarar kriser som slår hårt mot mobilitet och transporter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa en lägsta nivå för transporter även under en kris och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att systemkritiska trafik- och säkerhetssystem fungerar även i en kris, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen via Trafikverket ska se över möjligheten att direktupphandla järnvägsunderhåll i tider när ordinarie trafik ligger nere så att den lägre trafikvolymen kan utnyttjas för underhåll, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2022/23:833 av Ulrika Heie m.fl. (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket i sina åtgärdsvalsstudier (ÅVS) bör undersöka förutsättningarna för att göra it till det femte transportslaget och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att identifiera ett antal projekt från nuvarande nationella infrastrukturplan som är lämpliga att hantera med extern medfinansiering samt att privat kapital och pensionsfonder bör ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar när det gäller väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken upphandlingsform som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta trygga och tillgängliga trafikmiljöer i planeringsarbetet för infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
30. 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att hamnverksamheten i kraft av sin strategiska betydelse i större

- utsträckning ska ingå som del i det nationella transportsystemet och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över formerna för stadsmiljöavtal så att det stödet går att söka även för hamnarna, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna för byggande av nya stambanor för järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
 45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att se över åtgärder för att minska underhållsskulden i järnvägssystemet och tillkännager detta för regeringen.
 47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör anslå medel till järnvägsunderhåll avseende lokala banor, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att begreppet ”en lägsta godtagbar vägstandard” bör införas och tillkännager detta för regeringen.
 65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en nationell strategi för en ökad elektrifiering av Sveriges transporter, med elinfrastruktur till aktuellt vägnät, en utbyggnadsplan för lastbilsanpassad laddinfrastruktur, översyn av beslutsprocesser samt samarbete med andra länder för att sätta en standard, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom ramen för Trafikverkets resurser säkerställa att de samfällda enskilda vägarnas 43 000 mil ska ha en bra standard, rätt sträckning och rätt bärighet i relation till det system av statliga och kommunala vägar de utgör en del av i näringslivets totala behov av godsstråk med god bärighet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 81. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att säkerställa utbyggnaden av dubbelspår på Väst kustbanan och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ytterligare styrmedel och resultatfokuserad politik krävs för att nå målet om 70 procent minskade utsläpp från transportsektorn till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att klimatpåverkan från transportsektorn ska minska genom främjande av ökad användning av klimateffektiva biodrivmedel, utökad elektrifiering och mer effektiva transportlösningar och tillkännager detta för regeringen.

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fasa ut fossila bränslen i transportsektorn till 2030, med vissa undantag, och tillkännager detta för regeringen.
- 7.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att successivt stärka styrningen mot miljöfordon vid nybilsköp samt överväga ytterligare incitament för att påskynda laddinfrastruktursutbyggnaden och riva de hinder som i dag försvårar utbyggnaden av laddinfrastruktur, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser laddinfrastruktur.

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att analysera möjligheten till stöd till driften av snabbaddstationer i glesbygd och på landsbygd och tillkännager detta för regeringen.
11. 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 värdera industrins och godsflödets betydelse rätt och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den nationella strategin för en ökad elektrifiering av Sveriges transporter – med elinfrastruktur till aktuellt vägnät, en utbyggnadsplan för laddinfrastruktur anpassad till tunga transporter, översyn av beslutsprocesser samt samarbete med andra länder för att sätta en standard – skyndsamt ska implementeras och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över formerna för stadsmiljöavtal så att det stödet går att söka även för hamnarna och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta laddning av elfordon via befintlig infrastruktur såsom via lyktstolpar samt ta fram standardiserade betalningsmöjligheter och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta laddning av elfordon genom att den privatperson, det företag eller den bostadsrättsförening som äger en laddpunkt enkelt ska kunna tillgängliggöra den för uthyrning och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nationella mål för täthet av laddinfrastruktur ska tas fram och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att utbyggnaden av laddinfrastruktur för tunga fordon utvecklas genom regelförenklingar och incitament och genom att använda befintliga undantag från nuvarande lagstiftning och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:876 av Michael Rubbestad m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda upprättandet av en färjeförbindelse mellan Skokloster och Knivsta i Uppsala län och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:931 av Tobias Andersson m.fl. (SD):

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av välfungerande infrastruktur för besöksnäringen och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:934 av Tobias Andersson m.fl. (SD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:936 av Tobias Andersson m.fl. (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka infrastrukturen kopplad till gruvnäringens behov och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:937 av Eric Palmqvist m.fl. (SD):

20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rusta upp tåginfrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:943 av Tobias Andersson m.fl. (SD):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera upp industrins villkor inom infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:964 av Tobias Andersson m.fl. (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om större fokus på industrins villkor i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:998 av Martin Kinnunen m.fl. (SD):

21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över målet om inrikes transporter och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1011 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en uppdelning av Trafikverket i ett vägverk och ett banverk och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD):

17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett riktat stöd till kommuner för upprustning av vägar och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en östlig förbindelse för att effektivisera trafikflödena i Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att omarbete stadsmiljöavtalen till förmån för att upprusta kommunala vägar och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att europavägarna i landet bör hålla lägst fyrfältsstandard och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärda brister på befintliga rastplatser och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten bör ta större ansvar för nätet av enskilda vägar och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en marknadspott för väginvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa tekniska testområden för utprovning av ny teknik och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om översyn av trafikflöden till och från hamnar och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om slussar och jordskredssäkring och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en stärkt marknadspott för snabba åtgärder i syfte att stärka kapaciteten och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverkets administration bör ses över i syfte att minska onödig administration till förmån för ökade resurser till underhållsarbete i spåren och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra sträckan Maria–Helsingborg dubbelspårig och tillkännager detta för regeringen.

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Göteborg–Borås via Landvetter snarast bör byggas med dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Göteborg–Alingsås ska byggas ut till fyrspårig järnväg och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Södra stambanan snarast bör byggas ut till fyrspårig järnväg mellan Lund och Hässleholm, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Hässleholm–Kristianstad bör byggas om till dubbelspår, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Alvesta–Växjö bör byggas om till dubbelspår, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Norrbottenbanans utbyggnad av sträckan Luleå–Skellefteå ska påbörjas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en upprustning av Ostkustbanan med dubbelspår för 250 kilometer i timmen och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en upprustning av Inlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om godstrafikens behov av upprustade bansträckor och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skogs- och gruvindustrins behov av nya jämvägsspår i Norrland och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Europeiska revisionsrättens rapport bör beaktas vid utredningar och beräkningar av höghastighetsjämväg i Sverige, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en ny förbindelse mellan Sverige och Danmark och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett arbete bör inledas för förbättrade järnvägskommunikationer mellan Sverige och Norge, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsningar på järnväg bör finansieras med direktanslag, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kraftigt stärka underhållet av det befintliga järnvägssystemet och tillkännager detta för regeringen.

26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka underhållet av kontaktledningssystemet för att förhindra nedrivna kontaktledningar och andra fel på kontaktledningsnätet och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera mer resurser till dubbelspårig järnväg och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge bättre förutsättningar för regionala järnvägsnät och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ha en positiv grundsyn på olika regioners önskemål om nya stationer och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda kostnaden för alternativen 250 kilometer i timmen eller 320 kilometer i timmen på aktuella sträckningar, innan beslut tas vid ombyggnation eller utbyggnad till fyrspar, och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja hastigheten till 250 kilometer i timmen på de sträckningar som är mest lämpliga, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvecklingen av nya byggmetoder för järnväg bör öka och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utvecklingen inom sektorn förarlösa tåg och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvecklingen angående maglevtåg bör bevakas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utvecklingen angående hyperloop och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1028 av Johan Hultberg (M):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra den gränsöverskridande infrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla en metod för trafikmodellering av gränsöverskridande järnvägstransporter och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1030 av Johan Hultberg (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att förstärka järnvägen genom Dalsland och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att bygga ut södra Bohusbanan till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till en upprustning av norra Bohusbanan och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i kommande nationell plan för transportsystemet prioritera åtgärder för att förbättra det småskaliga vägnätet och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återkomma med en plan för hur landsbygdens infrastruktur kan förbättras och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om bättre förutsättningar för investeringar i broar som ersätter färjor, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2022/23:1038 av Johan Büser (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den nya borgerliga regeringen med starkt inflytande av Sverigedemokraterna bör beakta järnvägens stora behov inom redan beslutad ram, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2022/23:1045 av Anna-Belle Strömberg och Malin Larsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att studera förutsättningarna för att höja de ekonomiska bidragen till enskilda vägar och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1066 av Camilla Brunsberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen inför arbetet med kommande plan bör se över möjligheten att påbörja byggandet av Sydostlänken så snabbt som möjligt, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2022/23:1067 av Camilla Brunsberg (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att E22 genom Blekinge och sträckan mellan Björketorp och Nättraby bär prioriteras i kommande planarbete och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1089 av Alexandra Anstrell (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om installation av sprinklers i Södra länken och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1100 av Ann-Sofie Alm (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda nyttan med en dubbelspårig järnväg mellan Göteborg och Oslo och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1114 av Ingemar Kihlström (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i den framtida planeringen för infrastruktur samt länsvägar beakta den sista etappen av länsväg 181:s vägförbättrande ombyggnation och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1120 av Catarina Deremar m.fl. (C):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta samplanering av infrastrukturprojekt samt behovet av ett ministerråd för transportfrågor och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1123 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en konkurrenskraftig infrastruktur för basindustrin och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa medel till järnvägsunderhåll avseende viktiga lokala och regionala industrispår och tillkännager detta för regeringen.
8. 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 värdera industrins och godsflödets betydelse rätt och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1124 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (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.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska ta med besöksnäringen i sin nyttoutvärderingskalkyl och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nationella mål för täthet av laddinfrastruktur med hög kapacitet ska tas

fram och att man i dessa bör ge akt på besöksnäringens behov och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1154 av Dennis Dioukarev och Jimmy Ståhl (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör beakta det regionala infrastrukturbehovet i sitt framtida arbete och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1155 av Dennis Dioukarev och Jimmy Ståhl (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att nyttja brukaravgifter i stället för trängselskatt och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1156 av Dennis Dioukarev och Jimmy Ståhl (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en förbifart Göteborg och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1158 av Dennis Dioukarev och Jimmy Ståhl (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheterna att bygga en kryssningskaj vid Röda Sten och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1159 av Dennis Dioukarev och Jimmy Ståhl (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska föra samtal med Göteborgs stad om att muddra farleden till Fiskebäckshamn och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1176 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 Fagersta–Västerås samt återinföra ett direkttåg Ludvika–Fagersta–Surahammar–Hallstahammar–Västerås–Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1186 av Olle Thorell och Sofie Eriksson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för Strömsholms kanal och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1204 av Lena Johansson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att via kollektivtrafiken skapa smidiga pendlingsmöjligheter och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör genomföra en omprövning av projekt inför den kommande nationella planen för infrastruktur 2022–2033 med utgångspunkten att klimatmålet för transportsektorn ska nås och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillse att de samhällsekonomiska bedömningarna vid transportinfrastrukturplaneringen i mindre grad ska användas för att vikta klimatnyttan i monetära termer och mer söka de mest kostnadseffektiva alternativen för att utveckla tillgängligheten inom ramen för transportsektorns klimatmål till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2023 bör återkomma till riksdagen med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att nå fossilfria transporter senast 2030 och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det nationella målet för en fossilfri fordonsflotta senast 2030 ska genomföras och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör anta ett kompletterande etappmål för hållbar stadsutveckling innebärande att framtida trafikökningar ska ske genom andra trafikslag än biltrafik och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2023 bör återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om hur intäkterna från trängselavgifter ska användas och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2023 bör återkomma med förslag på lagstiftning som möjliggör för kommunerna att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnationer och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag som säkerställer att det regionala järnvägsnätet utvecklas och att ett moratorium för nedläggning av regionala banor ska införas och tillkännager detta för regeringen.

28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör prioritera järnvägsinvesteringar i infrastrukturplaneringen, särskilt i samband med industriinvesteringar som är en del av klimatomställningen och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1256 av Camilla Hansén m.fl. (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga dubbelspår på Mäljarbanan och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga dubbelspår på Värmlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga Nobelbanan mellan Örebro och Kristinehamn och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att svenska regeringen ska driva att Oslo–Stockholm pekats ut som en viktig korridor i EU:s tåginfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen tillsammans med norska regeringen bör uppdraga åt lämpliga myndigheter att genomföra de resterande utredningar och analyser som krävs för att kunna starta de regionala projekt som behövs för att kunna åka tåg hela sträckan mellan Oslo och Stockholm på under tre timmar och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1271 av Jörgen Grubb (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till en ny landsväg för lastbil, sträckan Malmö–Helsingborg, och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1298 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen prioritera infrastrukturinvesteringar i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen säkerställa att de infrastrukturprioriteringar som regionerna gör i sina länsplaner får genomslag och förverkligas och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1307 av Ida Ekeröth Clausson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att infrastrukturen i Västsverige bör ses över och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1308 av Ida Ekeröth Clausson och Marcus Andersson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Kinnekullebanan och Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1322 av Staffan Eklöf (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera utbyggnad till dubbla körfält i båda riktningarna på riksväg 40 på sträckningen mellan Ulricehamn och Jönköping och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1347 av Lars Isacsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att utveckla väg och järnvägen i Dalarnas län och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1371 av Per-Arne Håkansson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att successivt bygga ut Skånebanan från Helsingborg till Kristianstad till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1386 av Patrik Jönsson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda byggnation av ett mot vid Boråstorpet på riksväg 40 i anslutning till Borås och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1387 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut E6 till sexfilig motorväg Helsingborg–Malmö och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut E65 Ystad–Malmö till minst två-plus-två-väg och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tidigarelägga utbyggnaden av fyrspår mellan Hässleholm och Lund och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut Skånebanan till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut Ystadbanan till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut sträckan Lockarp–Trelleborg till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut sträckan Helsingborg–Maria till minst dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1388 av Patrik Jönsson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att infrastrukturen kring Ystad hamn och E65 bör förbättras och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1389 av Patrik Jönsson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda arbetet med att göra E6 genom Skåne sexfilig och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1394 av Mathias Bengtsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningar för investeringar på Västerdalsbanan och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1406 av Josefin Malmqvist m.fl. (M):

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av infrastruktursatsningar i Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1429 av Adnan Dibrani och Jennie Nilsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att förbättra vägstandarden på vägarna runt Ullared och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1458 av Amanda Lind m.fl. (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda utbyggnaden av dubbelspår längs Nya Ostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1523 av Kjell-Arne Ottosson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda arbetet med E18 och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1528 av Kjell-Arne Ottosson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om arbetet med Oslo–Sthlm 2.55 och en gemensam avsiktsförklaring och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1538 av Ida Karkiainen m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för dubbelspår på Malmbanan och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1568 av Dan Hovskär (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kapacitetshöjande åtgärder på järnvägssträckan Falköping–Jönköping och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1569 av Dan Hovskär (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sträckan Falköping och Borgunda (Falköping–Skövde) och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1570 av Dan Hovskär (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nya järnvägsspår på sträckan Alingsås–Göteborg och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1578 av Ingemar Kihlström (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda vilka kapacitetseffekter som en utbyggnad av dubbelspår, mötesplatser, planskilda korsningar samt utökad underhåll ger för Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1592 av Sofia Amløh m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Ostlänken och nödvändigheten av långsiktighet och bättre planeringsförutsättningar och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1611 av Niels Paarup-Petersen och Jonny Cato (båda C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av Öresundsmetro och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Öresundsbrons överskott bör kunna användas till regionala infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Öresundsmetro bör ingå i infrastrukturplaneringen i Sverigeförhandlingen och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1632 av Martina Johansson och Elisabeth Thand Ringqvist (båda C):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska ta med besöksnäringen i sin nyttoutvärderingskalkyl och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1641 av Martina Johansson och Mikael Larsson (båda C):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning om hur lokal, regional och nationell planering av infrastruktur kan inkluderas i varandras planering och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1662 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rusta upp Stångådals- och Tjustbanan och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en sydostkustbana och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1663 av Mattias Bäckström Johansson och Johnny Svedin (båda 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.

2022/23:1666 av Mattias Bäckström Johansson och Johnny Svedin (båda SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur säkerheten på Ölandsbron kan förbättras och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att starta projekteringen av en ny bro eller tunnel från fastlandet till Öland och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1668 av Kerstin Lundgren (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att stärka och säkra förbindelserna E4/E20 genom Södertälje samt satsa på en motorvägstunnel förbi Södertälje kanal och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1672 av Annie Lööf m.fl. (C):

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en genomlysning av besöksnäringens infrastruktur och transportbehov och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att förstärka underhållet av såväl väg som järnväg, med särskilt fokus på mindre vägar och lokala banor, och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör anslå medel till järnvägsunderhåll avseende lokala banor och tillkännager detta för regeringen.
60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att säkerställa att det finns en publik snabbbladdstation minst var tionde mil längs våra stora vägar, bygga ut det gröna avdraget och göra det enklare för samfälligheter att installera laddplatser och tillkännager detta för regeringen.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att analysera möjligheten till stöd till driften av snabbbladdstationer i glesbygd och på landsbygd och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1673 av Annie Lööf m.fl. (C):

155. 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.

2022/23:1694 av Robert Hannah och Cecilia Rönn (båda L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga 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 på hela tågsträckan Oslo–Göteborg–Köpenhamn bör övervägas och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1697 av Robert Hannah (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen överväga att prioritera en modernisering av

tågsträckan mellan Håkantorps och Herrljunga och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1698 av Lina Nordquist (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en förbindelse över Mälaren mellan Håbo och Knivsta kommuner och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1699 av Lina Nordquist (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga och se över förutsättningarna för en järnvägslink mellan Uppsala och Enköping och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1703 av Malin Danielsson (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en utbyggnad av infrastrukturen på Södertörn och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1715 av Johan Andersson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att säkerställa byggandet av Ostlänken och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1770 av Staffan Eklöf och Eric Westroth (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda om staten helt och hållet kan ta över ansvaret för banan Halmstad–Nässjö och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1789 av Ulrika Heindorff m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att färdigställa utbyggnaden av Väst kustbanan med dubbelspår längs hela sträckningen och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1791 av Ulrika Heindorff m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att undersöka möjligheten till en ny fast förbindelse mellan Sverige och Danmark och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att en eventuell HH-förbindelse ska ingå i en sådan översyn och de utredningar som redan gjorts ska tas till vara och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1793 av Magnus Jacobsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att prioritera upp tåginfrastrukturen längs västkusten och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1794 av Magnus Jacobsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förbättrad infrastruktur i östra Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1795 av Magnus Jacobsson (KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett långsiktigt hållbart system för investeringar i enskilda vägar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en ny rättsordning för indragningsprocesser och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1796 av Magnus Jacobsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över vägnätet i Fyrbodalen och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1797 av Magnus Jacobsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över järnvägarna i Fyrbodalen och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1798 av Magnus Jacobsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta användningen av bompeng vid kommunal medfinansiering för att bygga ut broar och liknande infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1799 av Magnus Jacobsson och Mathias Bengtsson (båda KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en upprustning och utbyggnad av Inlandsbanan och Kinnekullebanan och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1891 av Alireza Akhondi (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en översyn av hur Trafikverket lever upp till sitt uppdrag att upprätthålla en god vägstandard i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1896 av Daniel Bäckström och Helena Lindahl (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till investeringsstöd till enskilda vägar och skogsvägar och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1919 av Helena Lindahl m.fl. (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör titta på finansieringslösningar för Norrbotniabanans förverkligande exempelvis genom att staten, via Riksgälden, lånar upp hela den summa som banan beräknas kosta och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att ge bolaget Norrbotniabanan AB i uppdrag att tillsammans med Trafikverket ansvara för samt genomföra projektet fullt ut och att återbetalning bör ske på samma sätt som upplägget med Botniabanan – en återbetalningsmodell där infrastrukturbudgeten under en viss tid belastas med en årligt återkommande summa – och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att snarast ge i uppdrag till Trafikverket att forcera plan- och byggarbetet, för hela sträckan, för att möjliggöra kortast möjliga byggtid (detta för att nyttorna ska falla ut tidigt och matcha de gigantiska investeringar som görs i norr) och om att det är viktigt att sätta ett målår för banans färdigställande, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2022/23:1923 av Mikael Larsson och Christofer Bergenblock (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att genomföra nödvändiga åtgärder på järnvägen mellan Borås, Mark och Varberg för att kunna öka hastigheten på banan och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1928 av Alireza Akhondi m.fl. (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder enligt motionens intentioner vad gäller tågförbindelse mellan Stockholm och Oslo och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1931 av Alireza Akhondi m.fl. (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till en ökad andel medel från den nationella planen för nyinvesteringar i Stockholms län och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1969 av Isak From m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av fortsatt utveckling av samtliga transportslags infrastruktur i norra Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1992 av Aylin Fazelian m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen arbeta för att skapa en bättre och mer hållbar infrastruktur i Västsverige och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1997 av Denis Begic m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta utreda sträckan Oslo–Stockholm tillsammans med Norge samt förstärka dialogen med Norges regering i ärendet och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2028 av Mattias Vepsä m.fl. (S):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stärkt infrastruktur till och kring Arlanda flygplats och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att Ostlänken behöver förlängas från Järna till Stockholms centralstation och Arlanda, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga satsningar på Stockholmsbågen för klimatsmartare och modernare trafikslag och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en ny förbindelse över eller under Södertälje kanal och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna för en ny tunnelbana mellan Hjulsta och Barkarby och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Stockholm Norvik Hamn och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2036 av Hans Ekström m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra transportinfrastrukturen i Stockholm-Mälardalenregionen och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2105 av Emma Berginger m.fl. (MP):

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att ändra förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. för att öka Trafikverkets möjligheter att medfinansiera steg 1- och 2-åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipen samt att se över förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2022/23:2111 av Daniel Persson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen, att skyndsamt anlägga en fyrfilig E4 genom hela Gävleborg, och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2112 av Fredrik Olovsson m.fl. (S):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om hållbara fossilfria transporter och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2114 av Boriana Åberg m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att prioritera och tidigarelägga infrastruktursatsningar i Skåne och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att intäkterna från Öresundsbron ska finansiera framtida infrastrukturinvesteringar i Skåne och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en fast förbindelse och att resultatet av utredningen kring en HH-förbindelse ska tas med i det fortsatta arbetet med en ny fast förbindelse mellan Sverige och Danmark och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Öresundsmetro mellan Köpenhamn och Malmö och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en fortsatt utbyggnad av Södra stambanan, Väst kustbanan och Skånebanan och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utbyggnad av E6 och E22 till sexfiliga motorvägar och tillkännager detta för regeringen.
7. 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.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta en infrastrukturkommission tillsammans med Danmark för att

säkerställa en samlad gränsöverskridande planering av infrastrukturen i Öresundsregionen och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett väl fungerande och starkt transportsystem är en förutsättning för jobb och tillväxt och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den nationella planen för transportinfrastrukturen fram till 2033 bör genomföras och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trafiklagen bör samspela bättre för att få till sömlösa intermodala transporter och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att etappmålet för inrikes transporter inom miljömålssystemet, som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010, ligger fast, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att takten i transportsektorns omställning till fossilfrihet kraftigt måste ökas för att det ska vara möjligt att nå såväl klimatmålet för transportsektorn som målet om noll nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären år 2045 och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de transportpolitiska målen är viktiga för genomförandet av Agenda 2030 och för att nå de globala målen för hållbar utveckling och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv där transportköparen betalar för alla kostnader som transporten orsakar, inklusive externa kostnader, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vi behöver mer av gränsöverskridande i vår planering och se möjligheterna med att bygga ihop länder med hjälp av infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen förutsätts genomföra elektrifieringsstrategin därför att det behövs en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering för att transportsektorn ska ställa om till i princip nollutsläpp av växthusgaser till 2045 och därmed bidra till att Sverige ska nå klimatmålen och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utbyggnaden av laddinfrastruktur måste ske i sådan takt att den inte blir

- ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att samordningen i den fysiska planeringen mellan lokal, regional och nationell nivå förbättras och tillkännager detta för regeringen.
 19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverkets arbete med att hantera förorenade områden fortsätter och tillkännager detta för regeringen.
 22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stadsmiljöavtalen är ett viktigt instrument som måste värnas och utvecklas och tillkännager detta för regeringen.
 23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsningar på järnvägs- och vägunderhåll kan bidra till att stärka konjunkturen, öka sysselsättningen och bidra till att Sverige håller samman, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägen har en nyckelroll för Sverige i att klara ett ökande transportbehov och tillkännager detta för regeringen.
 26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det finns en noggrann kostnadskontroll vid infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
 27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbetet med byggandet av Norrbotniabanan obetingat måste fortsätta och slutföras och tillkännager detta för regeringen.
 28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att byggandet av nya stambanor måste fortsätta och tillkännager detta för regeringen.
 30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det är viktigt att satsningar på vägunderhåll fortsätter, inte minst på landsbygden och i det finmaskiga vägnätet i glesbygden där arbetet med att öka bärigheten i det svenska vägnätet måste fortsätta för att säkerställa vägnätets robusthet och kapacitet, och tillkännager detta för regeringen.
 38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de satsningar som finns med i den nationella transportplanen ska genomföras inklusive nya stambanor och tillkännager detta för regeringen.
 39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta de kapacitetsutmaningar som järnvägsnätet ställs inför när Fehmarn Bält-förbindelsen står färdig 2029 och tillkännager detta för regeringen.
 45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vi bör tillse att vi har en god infrastruktur till och från våra hamnar och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2144 av Markus Wiechel m.fl. (SD):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att aktivt undvika framtida byggande av Horsstensleden och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP):

28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för att främja transporteffektivitet, bl.a. genom att Trafikverket ska arbeta målstyrt i stället för prognosbaserat, och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägen ska rustas upp och byggas ut i hela landet samt att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en nationell plan för utbyggnaden av laddinfrastrukturen i hela landet och ett ökat statligt ansvar för ”vita fläckar” på kartan över laddstolpar och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder/regeländringar och ökade statliga investeringar för överflyttning av långväga godstransporter från väg till järnväg och sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla och stärka statliga stöd för kommunala åtgärder för klimatsmart stads- och trafikplanering genom stadsmiljöavtalen och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C):

49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att offentliga aktörer bör gå före och bygga resurseffektivt samt premiera ny och innovativ teknik i upphandlingsförfaranden och tillkännager detta för regeringen.
71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ytterligare politiska styrmedel behövs för att säkra efterlevnaden av transportsektorns utsläppsminskning mål till 2030 vilka bör inkludera ett brett spektrum av resultatinkriktade lösningar för att främja ökad användning av klimateffektiva biodrivmedel, utökad elektrifiering och mer effektiva transportlösningar och tillkännager detta för regeringen.
- 76.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att successivt stärka styrningen mot miljöbilsfordon vid nybilsköp samt överväga ytterligare incitament för att påskynda laddinfrastrukturutbyggnaden och riva de hinder som i dag försvårar utbyggnaden av laddinfrastruktur, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser laddinfrastruktur.

96. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att analysera möjligheten till stöd till driften av snabbbladdstationer i glesbygd och på landsbygd och tillkännager detta för regeringen.
97. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga ytterligare satsningar för att Trafikverket ska kunna förbättra laddinfrastrukturen i glesbygd och på landsbygd, genom etableringsstöd för snabbbladdstationer, och tillkännager detta för regeringen.
103. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nationella mål för täthet av laddinfrastruktur ska tas fram och tillkännager detta för regeringen.
104. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att utbyggnaden av laddinfrastruktur för tunga fordon utvecklas genom regelförenklingar och incitament och genom att använda befintliga undantag från nuvarande lagstiftning och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2191 av Alireza Akhondi m.fl. (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att inleda planering och byggnation av Österleden och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2228 av Eric Palmqvist (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka tillgängligheten och tryggheten på landets rastplatser och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2241 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tågstopp i Hagsta längs Ostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2242 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att Europaväg 4 genom Gävleborg ska vara dubbelfilig i vardera riktningen och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2244 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om dubbelspår på Ostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2252 av Fredrik Lindahl (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att initiera en åtgärdsvalsstudie för E18 Stockholm nordost med utgångspunkten kapacitets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja en förhandling med berörda parter kring finansieringen av kapacitets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2253 av Fredrik Lindahl (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att inleda en åtgärdsvalsstudie för att se över framkomlighetsbehovet för Norrortsleden och länsväg 265 och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja förhandlingar mellan staten, Region Stockholm och de berörda kommunerna om att hitta finansieringslösningar och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2262 av Emma Berginger m.fl. (MP):

35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att ta ett helhetsgrepp om transportfrågan och försörjningstryggheten vid kris och krig på samma sätt som Energimyndigheten i dag tar ett helhetsgrepp om energisystemet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska ta fram ett system för ansvarsfördelning och fortsatt drift av transportsystemet som fungerar i både kris och krig och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 15

Motion	Motionärer	Yrkanden
15. Övriga särskilda infrastrukturåtgärder		
2022/23:34	Linus Lakso (MP)	
2022/23:102	Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M)	2–4
2022/23:113	Saila Quicklund (M)	
2022/23:117	Viktor Wärnick (M)	
2022/23:118	Viktor Wärnick (M)	
2022/23:164	Serkan Köse (S)	
2022/23:166	Serkan Köse (S)	
2022/23:170	Ann-Christine From Utterstedt och Angelica Lundberg (båda SD)	
2022/23:193	Anne-Li Sjölund (C)	
2022/23:204	Helena Lindahl (C)	
2022/23:206	Helena Lindahl (C)	
2022/23:256	Angelica Lundberg (SD)	
2022/23:258	Mikael Eskilandersson och Angelica Lundberg (båda SD)	
2022/23:280	Lena Johansson (S)	1
2022/23:308	Jörgen Berglund m.fl. (M)	
2022/23:327	Jonny Cato m.fl. (C)	
2022/23:352	Anne-Li Sjölund m.fl. (C)	
2022/23:391	Peder Björk och Anna-Belle Strömberg (båda S)	
2022/23:403	Ingela Nylund Watz m.fl. (S)	
2022/23:410	Erik Hellsborn och Carita Boulwén (båda SD)	
2022/23:435	Erik Ottoson (M)	
2022/23:626	Cecilia Engström och Torsten Elofsson (båda KD)	
2022/23:645	Anders W Jonsson m.fl. (C)	
2022/23:652	Mathias Bengtsson (KD)	
2022/23:687	Markus Selin (S)	1 och 2
2022/23:701	Johanna Haraldsson m.fl. (S)	

2022/23:735	Cecilia Rönn (L)	
2022/23:738	Nicklas Attefjord m.fl. (MP)	1, 2 och 4
2022/23:758	Jan Riise och Nicklas Attefjord (båda MP)	1–3
2022/23:766	Daniel Helldén och Annika Hirvonen (båda MP)	1 och 2
2022/23:803	Anna Wallentheim m.fl. (S)	
2022/23:818	Lars Beckman (M)	
2022/23:831	Lars Beckman (M)	
2022/23:834	Ulrika Heie m.fl. (C)	81
2022/23:876	Michael Rubbestad m.fl. (SD)	
2022/23:1014	Thomas Morell m.fl. (SD)	18
2022/23:1015	Jimmy Ståhl m.fl. (SD)	16
2022/23:1016	Patrik Jönsson m.fl. (SD)	5–13
2022/23:1030	Johan Hultberg (M)	1–3
2022/23:1066	Camilla Brunsberg (M)	
2022/23:1067	Camilla Brunsberg (M)	1
2022/23:1089	Alexandra Anstrell (M)	
2022/23:1114	Ingemar Kihlström (KD)	
2022/23:1154	Dennis Dioukarev och Jimmy Ståhl (båda SD)	
2022/23:1156	Dennis Dioukarev och Jimmy Ståhl (båda SD)	
2022/23:1158	Dennis Dioukarev och Jimmy Ståhl (båda SD)	
2022/23:1159	Dennis Dioukarev och Jimmy Ståhl (båda SD)	
2022/23:1176	Olle Thorell m.fl. (S)	
2022/23:1186	Olle Thorell och Sofie Eriksson (båda S)	
2022/23:1204	Lena Johansson (S)	
2022/23:1256	Camilla Hansén m.fl. (MP)	1–3
2022/23:1271	Jörgen Grubb (SD)	
2022/23:1307	Ida Ekeroth Clausson (S)	
2022/23:1308	Ida Ekeroth Clausson och Marcus Andersson (båda S)	
2022/23:1322	Staffan Eklöf (SD)	
2022/23:1347	Lars Isacsson m.fl. (S)	
2022/23:1371	Per-Arne Håkansson m.fl. (S)	
2022/23:1386	Patrik Jönsson (SD)	
2022/23:1387	Patrik Jönsson m.fl. (SD)	1–7
2022/23:1388	Patrik Jönsson (SD)	

2022/23:1389	Patrik Jönsson (SD)	
2022/23:1394	Mathias Bengtsson (KD)	
2022/23:1406	Josefin Malmqvist m.fl. (M)	13
2022/23:1429	Adnan Dibrani och Jennie Nilsson (båda S)	
2022/23:1458	Amanda Lind m.fl. (MP)	
2022/23:1523	Kjell-Arne Ottosson (KD)	
2022/23:1538	Ida Karkiainen m.fl. (S)	
2022/23:1568	Dan Hovskär (KD)	
2022/23:1569	Dan Hovskär (KD)	
2022/23:1570	Dan Hovskär (KD)	
2022/23:1578	Ingemar Kihlström (KD)	
2022/23:1662	Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD)	1 och 2
2022/23:1663	Mattias Bäckström Johansson och Johnny Svedin (båda SD)	
2022/23:1666	Mattias Bäckström Johansson och Johnny Svedin (båda SD)	1 och 2
2022/23:1668	Kerstin Lundgren (C)	
2022/23:1697	Robert Hannah (L)	
2022/23:1698	Lina Nordquist (L)	
2022/23:1699	Lina Nordquist (L)	
2022/23:1703	Malin Danielsson (L)	
2022/23:1770	Staffan Eklöf och Eric Westroth (båda SD)	
2022/23:1789	Ulrika Heindorff m.fl. (M)	
2022/23:1793	Magnus Jacobsson (KD)	
2022/23:1794	Magnus Jacobsson (KD)	
2022/23:1796	Magnus Jacobsson (KD)	
2022/23:1797	Magnus Jacobsson (KD)	
2022/23:1799	Magnus Jacobsson och Mathias Bengtsson (båda KD)	
2022/23:1919	Helena Lindahl m.fl. (C)	1–3
2022/23:1923	Mikael Larsson och Christofer Bergenblock (båda C)	
2022/23:1931	Alireza Akhondi m.fl. (C)	
2022/23:1969	Isak From m.fl. (S)	
2022/23:1992	Aylin Fazelian m.fl. (S)	
2022/23:2028	Mattias Vepsä m.fl. (S)	4–8 och 15

2022/23:2036	Hans Ekström m.fl. (S)	
2022/23:2111	Daniel Persson (SD)	
2022/23:2114	Boriana Åberg m.fl. (M)	1 och 5–7
2022/23:2140	Gunilla Svantorp m.fl. (S)	27
2022/23:2144	Markus Wiechel m.fl. (SD)	10
2022/23:2191	Alireza Akhondi m.fl. (C)	
2022/23:2241	Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	
2022/23:2242	Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	
2022/23:2244	Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	
2022/23:2252	Fredrik Lindahl (SD)	1 och 2
2022/23:2253	Fredrik Lindahl (SD)	1 och 2