

Trafikutskottets betänkande 2018/19:TU5

Infrastrukturfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår ett tillkännagivande till regeringen om att den bör verka för ökad samverkan och samordning vid lokala, regionala och nationella infrastrukturinvesteringar. Därmed tillstyrker utskottet motionsförslag om detta.

Utskottet föreslår att riksdagen avslår övriga yrkanden i motioner om olika infrastrukturfrågor, bl.a. om ett jämställt transportsystem, hållbara transporter, stambanor för höghastighetståg och järnvägens signalsystem ERTMS. Utskottet understryker vikten av att säkerställa en samhällsekonomisk, effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Vidare framhåller utskottet att det avser att följa utvecklingen av transportsektorns utsläpp av växthusgaser mycket noga samt understryker att ett effektivt, tillgängligt transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar. Utskottet betonar även att det kommer att fortsätta att följa införandet av järnvägens signalsystem ERTMS mycket noga, och utskottet understryker betydelsen av att man i det fortsatta arbetet tar till vara de erfarenheter som arbetet med ERTMS hittills har gett för att systemet ska införas på ett smidigt och kostnadseffektivt sätt i Sverige. I betänkandet behandlas också ett stort antal motionsförslag om upprustning och utbyggnad av olika vägar och järnvägar runt om i landet. Utskottet avstyrker dessa förslag med hänvisning till rollfördelningen inom transportpolitiken.

Utskottet föreslår att riksdagen lägger regeringens skrivelse om nationell planering för transportinfrastrukturen samt regeringens skrivelser med anledning av Riksrevisionens granskningar av Trafikverkets stöd till forskning och innovation och ett nytt signalsystem för järnvägen till handlingarna.

I betänkandet finns 44 reservationer (S, M, SD, C, V, KD, L, MP) och 15 särskilda yttranden (M, SD, C, V, KD, L).

Behandlade förslag

Skrivelse 2017/18:278 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029.

Nio yrkanden i följdmotioner.

Skrivelse 2018/19:23 Riksrevisionens rapport om Trafikverkets stöd till forskning och innovation.

Ett yrkande i en följdmotion.

Skrivelse 2018/19:31 Riksrevisionens rapport om nytt signalsystem för järnvägen.

15 yrkanden i följdmotioner.

Cirka 510 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2017/18 och 2018/19.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	6
Redogörelse för ärendet	14
Ärendet och dess beredning.....	14
Skrivelseernas huvudsakliga innehåll	14
Utskottets överväganden.....	17
Transportpolitiska utgångspunkter	17
Planeringsprocessen	50
Samhällsekonomiska analyser.....	52
Särskilda infrastrukturåtgärder	56
Underhåll av järnvägsnätet.....	81
Stambanor för höghastighetståg	83
Järnvägens signalsystem.....	87
Enskilda vägar	96
Klimatanpassning av transportinfrastruktur.....	98
Finansieringsfrågor.....	100
Brukaravgifter	105
Marknadspott.....	106
Produktivitet och effektivitet vid infrastrukturprojekt	107
Regional samverkan	109
Några frågor om fysisk planering.....	111
Vissa EU frågor.....	113
Regeringens skrivelse om nationell plan för transportinfrastrukturen	116
Reservationer	118
1. Infrastruktur för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 1 (M).....	118
2. Infrastruktur för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 1 (SD)	120
3. Infrastruktur för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 1 (C)	122
4. Infrastruktur för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 1 (V)	124
5. Infrastruktur för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 1 (KD)	126
6. Infrastruktur för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 1 (L).....	129
7. Ett jämställt transportsystem, punkt 3 (C, L).....	131
8. Hållbara transporter, punkt 4 (M)	132
9. Hållbara transporter, punkt 4 (SD)	135
10. Hållbara transporter, punkt 4 (V).....	136
11. Hållbara transporter, punkt 4 (KD).....	139
12. Forskning och innovation, punkt 5 (M).....	141
13. Forskning och innovation, punkt 5 (SD)	142
14. Forskning och innovation, punkt 5 (C, L)	144
15. Gränsöverskridande transporter, punkt 6 (M).....	146
16. Gränsöverskridande transporter, punkt 6 (SD)	147
17. Planeringsprocessen, punkt 7 (M)	148
18. Planeringsprocessen, punkt 7 (SD).....	149
19. Samhällsekonomiska analyser, punkt 8 (M).....	150

20. Samhällsekonomiska analyser, punkt 8 (SD)	151
21. Samhällsekonomiska analyser, punkt 8 (C, L)	151
22. Underhåll av järnvägsnätet, punkt 10 (M)	152
23. Underhåll av järnvägsnätet, punkt 10 (SD).....	154
24. Underhåll av järnvägsnätet, punkt 10 (KD).....	154
25. Stambanor för höghastighetståg, punkt 11 (SD).....	155
26. Stambanor för höghastighetståg, punkt 11 (KD)	157
27. Stambanor för höghastighetståg, punkt 11 – motiveringen (M)	158
28. Järnvägens signalsystem ERTMS, punkt 12 (SD, V, KD)	159
29. ERTMS och behovet av fördjupade analyser, punkt 13 (M)	160
30. ERTMS och behovet av fördjupade analyser, punkt 13 (V).....	161
31. ERTMS och behovet av fördjupade analyser, punkt 13 (KD)	162
32. Övriga frågor om införandet av ERTMS, punkt 14 (M)	163
33. Övriga frågor om införandet av ERTMS, punkt 14 (SD)	164
34. Enskilda vägar, punkt 15 (M)	167
35. Enskilda vägar, punkt 15 (SD).....	168
36. Enskilda vägar, punkt 15 (KD).....	169
37. Finansieringsfrågor, punkt 17 (M, KD)	169
38. Brukaravgifter, punkt 18 (C)	171
39. Marknadspott, punkt 19 (SD)	171
40. Produktivitet och effektivitet vid infrastrukturprojekt, punkt 20 (M) ..	172
41. Produktivitet och effektivitet vid infrastrukturprojekt, punkt 20 (C)..	173
42. Regional samverkan, punkt 21 (S, V, MP)	173
43. Några frågor om fysisk planering, punkt 22 (C).....	175
44. Vissa EU frågor, punkt 23 (SD)	176
Särskilda yttranden	177
Infrastruktur för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 1	
(C, L)	177
Hållbara transporter, punkt 4 (C, L).....	178
Gränsöverskridande transporter, punkt 6 (L)	179
Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 9 (M)	179
Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 9 (SD).....	180
Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 9 (C, L)	181
Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 9 (V)	182
Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 9 (KD)	183
Underhåll av järnvägsnätet, punkt 10 (C, L).....	184
Stambanor för höghastighetståg, punkt 11 (C)	184
Stambanor för höghastighetståg, punkt 11 (L).....	185
Järnvägens signalsystem, punkterna 12-14 (C, L)	186
Övriga frågor om införandet av ERTMS, punkt 14 (V, KD)	187
Enskilda vägar, punkt 15 (C, L).....	187
Finansieringsfrågor, punkt 17 (C).....	188
Förteckning över behandlade förslag	189
Skrivelse 2017/18:278.....	189
Följdmotionerna	189
Skrivelse 2018/19:23.....	190
Följdmotionen	190
Skrivelse 2018/19:31.....	190
Följdmotionerna	190
Motioner från allmänna motionstiden 2017/18	192
Motioner från allmänna motionstiden 2018/19	219

Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet	250
---	-----

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. **Infrastruktur för medborgare och näringsliv i hela Sverige**

Riksdagen avslår motionerna

- 2017/18:551 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 3,
 2017/18:601 av Kristina Nilsson och Eva Sonidsson (båda S),
 2017/18:900 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 11,
 2017/18:922 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 1,
 2017/18:924 av Johan Nissinen m.fl. (SD) yrkande 2 i denna del,
 2017/18:931 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 2,
 2017/18:1213 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) yrkande 2,
 2017/18:2196 av Ingemar Nilsson (S),
 2017/18:2255 av Sofia Arkelsten m.fl. (M) yrkandena 3 och 4,
 2017/18:2941 av Håkan Svenneling m.fl. (V) yrkande 2,
 2017/18:3411 av Lars Hjalmered m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 3,
 2017/18:3418 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 2,
 2017/18:3427 av Lars-Axel Nordell och Désirée Pethrus (båda KD) yrkande 1,
 2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkandena 1 och 6,
 2017/18:3486 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),
 2017/18:3727 av Per Åsling (C) yrkande 2,
 2017/18:3741 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkandena 11–13 och 17,
 2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 18,
 2017/18:3855 av Eskil Erlandsson m.fl. (C) yrkande 22,
 2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkandena 1, 2.1 i denna del och 6.2,
 2018/19:155 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,
 2018/19:157 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 1,
 2018/19:164 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 10,
 2018/19:166 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,
 2018/19:1509 av Viktor Wärmick (M),
 2018/19:1788 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S) yrkande 1,
 2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkandena 1 i denna del, 2.1, 3.1 i denna del, 6.1 och 8,
 2018/19:2425 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 7, 12 och 26,
 2018/19:2539 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) yrkande 3,
 2018/19:2665 av Mathias Tegnér (S) yrkande 2,
 2018/19:2720 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),
 2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 33,
 2018/19:2735 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkandena 11–13 och 17,
 2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 44 och

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 10, 23, 25 och 27.

Reservation 1 (M)

Reservation 2 (SD)

Reservation 3 (C)

Reservation 4 (V)

Reservation 5 (KD)

Reservation 6 (L)

2. Trafiksäkerhet

Riksdagen avslår motion

2017/18:2136 av Fredrik Olovsson och Caroline Helmersson Olsson (båda S).

3. Ett jämställt transportsystem

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 3.2,

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 15 och 17 samt

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 15 och 16.

Reservation 7 (C, L)

4. Hållbara transporter

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:2340 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 3,

2018/19:20 av Jens Holm m.fl. (V),

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 4,

2018/19:898 av Cecilia Widegren (M) yrkande 4,

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 44 och 45,

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkandena 1 i denna del och 9,

2018/19:2192 av Magnus Manhammar (S),

2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 12,

2018/19:2337 av Emma Berginger (MP) yrkandena 2–5,

2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 6 och 17,

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 1 och 10,

2018/19:2733 av Jonas Eriksson m.fl. (MP) yrkande 13,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 2,

2018/19:2764 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 10,

2018/19:2779 av Emma Hult m.fl. (MP) yrkandena 25 och 29 samt

2018/19:2916 av Jakob Forssmed (KD) yrkande 3.

Reservation 8 (M)

Reservation 9 (SD)

Reservation 10 (V)

Reservation 11 (KD)

5. **Forskning och innovation**

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 8,

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 4,

2018/19:1545 av Lars Hjalmered (M),

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 33,

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 3 och 37,

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 47 och 50–52 samt

2018/19:3001 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) och lägger skrivelse 2018/19:23 till handlingarna.

Reservation 12 (M)

Reservation 13 (SD)

Reservation 14 (C, L)

6. **Gränsöverskridande transporter**

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:149 av Said Abdu och Lars Tysklind (båda L) yrkande 1,

2017/18:440 av Robert Hannah (L) yrkande 1,

2017/18:496 av Robert Hannah (L) yrkande 1,

2017/18:739 av Peter Jeppsson och Magnus Manhammar (båda S) i denna del,

2017/18:1283 av Pål Jonson (M),

2017/18:1794 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S) yrkande 5,

2017/18:2132 av Isak From och Marie-Louise Rönmark (båda S) yrkande 2,

2017/18:2633 av Marie Granlund m.fl. (S),

2017/18:3050 av Tobias Billström m.fl. (M) yrkande 7,

2017/18:3194 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 23,

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 4,

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 3,

2018/19:97 av Carina Ståhl Herrstedt (SD),

2018/19:515 av Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L) yrkande 1,

2018/19:1216 av Tobias Billström m.fl. (M) yrkande 7,

2018/19:1609 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S) yrkande 2,

2018/19:1776 av Isak From och Helén Pettersson (båda S) yrkandena 1 och 3,

2018/19:2040 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 34,

2018/19:2110 av Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S) i denna del,

2018/19:2665 av Mathias Tegnér (S) yrkande 3,

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 2 och

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 18.

Reservation 15 (M)

Reservation 16 (SD)

7. Planeringsprocessen

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:27 av Jimmy Ståhl och Thomas Morell (båda SD) yrkandena 2 och 3 samt

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 7.

Reservation 17 (M)

Reservation 18 (SD)

8. Samhällsekonomiska analyser

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:1218 av Peter Helander och Daniel Bäckström (båda C),

2018/19:27 av Jimmy Ståhl och Thomas Morell (båda SD) yrkande 1,

2018/19:1909 av Johan Hultberg (M) yrkande 1,

2018/19:2173 av Saila Quicklund (M),

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 21,

2018/19:2506 av Peter Helander och Daniel Bäckström (båda C),

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 4 och 5 samt

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 22.

Reservation 19 (M)

Reservation 20 (SD)

Reservation 21 (C, L)

9. Särskilda infrastrukturåtgärder

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

10. Underhåll av järnvägsnätet

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 2.1 i denna del,

2018/19:2108 av Malin Larsson och Ingemar Nilsson (båda S),

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 31,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 29 och

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 24 och 33.

Reservation 22 (M)

Reservation 23 (SD)

Reservation 24 (KD)

11. Stambanor för höghastighetståg

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:440 av Robert Hannah (L) yrkande 2,

2017/18:496 av Robert Hannah (L) yrkande 2,

2017/18:1007 av Lars-Axel Nordell (KD),

2017/18:1495 av Daniel Bäckström (C),

2017/18:1955 av Mats Green m.fl. (M),

2017/18:2177 av Marie Granlund m.fl. (S),
 2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 2,
 2018/19:515 av Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L) yrkande 2,
 2018/19:1118 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 8,
 2018/19:1406 av Emma Berginger (MP) yrkande 2,
 2018/19:1727 av Mats Green och Helena Bouveng (båda M),
 2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 2,
 2018/19:2665 av Mathias Tegnér (S) yrkande 1,
 2018/19:2732 av Maria Ferm m.fl. (MP) yrkande 3,
 2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 20–22 och 24
 samt
 2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 5, 21, 29 och 30.
Reservation 25 (SD)
Reservation 26 (KD)
Reservation 27 (M) – motiveringen

12. Järnvägens signalsystem ERTMS

Riksdagen avslår motionerna
 2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 30,
 2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 35,
 2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 34,
 2018/19:3003 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1,
 2018/19:3006 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 2,
 2018/19:3007 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 1 och
 2018/19:3010 av Anders Åkesson m.fl. (C, L) yrkande 1 och
 lägger skrivelse 2018/19:31 till handlingarna.
Reservation 28 (SD, V, KD)

13. ERTMS och behovet av fördjupade analyser

Riksdagen avslår motionerna
 2018/19:3003 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2,
 2018/19:3007 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 2,
 2018/19:3010 av Anders Åkesson m.fl. (C, L) yrkande 2 och
 2018/19:3014 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 3.
Reservation 29 (M)
Reservation 30 (V)
Reservation 31 (KD)

14. Övriga frågor om införandet av ERTMS

Riksdagen avslår motionerna
 2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 20,
 2018/19:3006 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1 och 3–6 samt
 2018/19:3014 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 1 och 2.
Reservation 32 (M)
Reservation 33 (SD)

15. Enskilda vägar

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 18,
2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 6,
2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 3,
2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 3.1 i denna del,
2018/19:2402 av Eskil Erlandsson (C),
2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 17 och
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 8.

Reservation 34 (M)

Reservation 35 (SD)

Reservation 36 (KD)

16. Klimatanpassning av transportinfrastruktur

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:2109 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 3 och
2018/19:2732 av Maria Ferm m.fl. (MP) yrkande 9.

17. Finansieringsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:389 av Jan Ericson (M),
2017/18:2419 av Lorentz Tovatt (MP),
2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 11,
2017/18:3502 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),
2017/18:3683 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 47 och 48,
2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 24 och 26,
2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 2,
2018/19:776 av Sten Bergheden (M),
2018/19:1399 av Lorentz Tovatt och Emma Berginger (båda MP),
2018/19:1828 av Jan Ericson (M),
2018/19:1919 av Fredrik Christensson (C),
2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 23 och 25 samt
2018/19:2498 av Per Åsling (C).

Reservation 37 (M, KD)

18. Brukaravgifter

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:217 av Johnny Skalin (SD) och
2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 35.

Reservation 38 (C)

19. Marknadspott

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:924 av Johan Nissinen m.fl. (SD) yrkande 2 i denna del och
2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 1.

Reservation 39 (SD)

20. Produktivitet och effektivitet vid infrastrukturprojekt

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:2209 av Marlene Burwick (S),

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 22 och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 1.

Reservation 40 (M)

Reservation 41 (C)

21. Regional samverkan

Riksdagen ställer sig bakom det utskottet anför om att regeringen bör verka för ökad samverkan vid lokala, regionala och statliga infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:551 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 4,

2017/18:3411 av Lars Hjälmered m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 4 och

2018/19:2058 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 7 och

avslår motionerna

2018/19:2146 av Kalle Olsson (S) och

2018/19:2831 av Mats Green m.fl. (M) yrkande 50.

Reservation 42 (S, V, MP)

22. Några frågor om fysisk planering

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:1944 av Annika Qarlsson och Fredrik Christensson (båda C)

yrkandena 1 och 2 samt

2018/19:2425 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 6.

Reservation 43 (C)

23. Vissa EU frågor

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:1118 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 2–5,

2018/19:1122 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 8–11 och

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 11–14.

Reservation 44 (SD)

24. Regeringens skrivelse om nationell plan för transportinfrastrukturen

Riksdagen lägger skrivelse 2017/18:278 till handlingarna.

Stockholm den 28 mars 2019

På trafikutskottets vägnar

Jens Holm

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Anders Åkesson (C), Magnus Jacobsson (KD), Anna-Caren Säterberg (S), Jessika Roswall (M), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Teres Lindberg (S), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD), Emma Berginger (MP), Åsa Coenraads (M) och Denis Begic (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens skrivelser 2017/18:278 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029, 2018/19:23 Riksrevisionens rapport om Trafikverkets stöd till forskning och innovation och 2018/19:31 Riksrevisionens rapport om nytt signalsystem för järnvägen samt 25 yrkanden i nio följdmotioner till skrivelserna. Vidare behandlas 509 yrkanden i motioner från de allmänna motionstiderna 2017/18 och 2018/19.

Mot bakgrund av att regeringens skrivelse med anledning av regeringens fastställelsebeslut om den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029 beslutades först den 14 juni 2018 saknade det dåvarande utskottet möjlighet att behandla skrivelsen under föregående riksmöte. Riksdagen beslutade därför att behandlingen av motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2017/18 med koppling till frågan om den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029 skulle skjutas upp till innevarande riksmöte (bet. 2017/18:TU22).

I samband med beredningen av ärendet informerade Trafikverkets generaldirektör Lena Erixon m.fl. utskottet den 8 november 2018 om genomförandet av den nationella planen och myndighetens insatser för att stötta utvecklingen mot en fossilfri transportsektor.

Vidare informerade riksrevisor Helena Lindberg utskottet om dels granskningen av Trafikverkets stöd till forskning och innovation (RiR 2018:16), dels granskningen av effektiviteten i införandet av ERTMS (RiR 2018:21) vid utskottssammanträdet den 15 januari 2019.

Företrädare för Näringslivets Transportråd informerade vid sammanträdet den 29 januari 2019 utskottet om vissa frågor om näringslivets godstransporter.

Företrädare för Trafikverket och Tågoperatörerna lämnade den 14 februari 2019 information om järnvägens signalsystem ERTMS.

I sammanhanget kan nämnas att utskottet har behandlat vissa frågor om cykelinfrastruktur under våren 2019 (bet. 2018/19:TU6). Vidare kommer utskottet även att behandla frågor som rör sjöfartens och luftfartens infrastruktur samt järnvägspolitiska frågor senare under riksmötet.

Utskottet anordnade även den 17 januari 2019 en offentlig utfrågning om transportsektorns bidrag till att uppfylla klimatmålen (2018/19:RFR3).

Skrivelsernas huvudsakliga innehåll

Nationell planering för transportinfrastrukturen

I regeringens skrivelse Nationell planering för transportinfrastrukturen (skr. 2017/18:278) behandlas den åtgärdsplanering som lett fram till regeringens

beslut den 31 maj 2018 om att fastställa den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur för perioden 2018–2029. Den trafikslagsövergripande statliga ramen för planeringsperioden 2018–2029 uppgår till 622,5 miljarder kronor, varav 125 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga järnvägar, 164 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar och 333,5 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet.

Regeringen framhåller att den nationella planen bidrar till att uppfylla målen och till att bygga Sverige starkt och hållbart för nuvarande och kommande generationer. Regeringen anger att Sverige ska ha en robust, miljöanpassad och pålitlig transportinfrastruktur som ligger i framkant när det gäller innovativa och effektiva lösningar.

Regeringen betonar att väl fungerande transporter i hela landet är viktiga för kvinnors och mäns, flickors och pojkars möjligheter att ta sig till jobb och skola samt för effektiva transporter av industrins varor. Regeringen framhåller att den nya planen är en viktig del av detta samhällsbygge. Planen ska också bidra till Sveriges omställning till världens första fossilfria välfärdsland, ett ökat bostadsbyggande, förbättrade förutsättningar för näringslivet, ökad sysselsättning, digitalisering samt ett inkluderande samhälle.

Regeringen beskriver de åtgärder som planeras inom ramen för drift, underhåll och reinvesteringar i fråga om både vägnätet och järnvägen. Vidare redovisas de åtgärder som syftar till att stärka transportsystemet, antingen det handlar om investeringar som redan har påbörjats eller om projekt som fortfarande befinner sig i planeringsfasen. En detaljerad redovisning återfinns i bilagorna till skrivelsen.

I skrivelsen sammanfattar regeringen även länsplanerna för den regionala transportinfrastrukturen med tillhörande ekonomiska ramar.

Regeringen lämnar även en redogörelse för arbetet med den fortsatta planeringen och uppföljningen.

I skrivelsen redovisar regeringen också behandlingen av tre tillkännagivanden som anges vara slutbehandlade.

Trafikverkets stöd till forskning och innovation

I regeringens skrivelse Riksrevisionens rapport om Trafikverkets stöd till forskning och innovation (skr. 2018/19:23) redovisar regeringen sin bedömning av de iakttagelser och slutsatser som Riksrevisionen gjort i rapporten Trafikverkets stöd till forskning och innovation – beslutsunderlag, avtal och uppföljning (RiR 2018:16). Regeringen instämmer i Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer när det gäller Trafikverkets stöd till forskning och innovation inom transportområdet. I skrivelsen framhåller regeringen att det är nödvändigt att Trafikverket säkerställer god hushållning med de anslagsmedel som myndigheten disponerar för forskning och innovation. Regeringen pekar på att Trafikverket har gått igenom de rekommendationer som Riksrevisionen lämnar i rapporten samt påbörjat arbetet med att åtgärda de brister som Riksrevisionens granskning visar.

Regeringen anser att Trafikverkets rutiner för handläggning av de anslagsmedel som myndigheten disponerar för forskning och innovation bör följas upp.

Nytt signalsystem för järnvägen

I regeringens skrivelse Riksrevisionens rapport om nytt signalsystem för järnvägen (skr. 2018/19:31) redovisar regeringen sin bedömning av de iakttagelser och slutsatser som Riksrevisionen gjort i rapporten Nytt signalsystem för järnvägen – effektiviteten i införandet av ERTMS (RiR 2018:21). Vidare redovisar regeringen vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av rapporten. Regeringen instämmer med Riksrevisionen om att ERTMS är ett långt, kostsamt och tekniskt komplext projekt med många faktorer som påverkar genomförandet. I skrivelsen framför regeringen att det är positivt att Riksrevisionen bedömer att de kostnadsuppskattningar som gjorts till planen 2018 i huvudsak är av god kvalitet samt att Trafikverket sedan 2017 har presenterat tillräckliga underlag för bedömningen av effekterna av ERTMS. Regeringen instämmer i Riksrevisionens rekommendationer att Trafikverket bör ta fram en strategi för reinvesteringsåtgärder utanför den nuvarande ERTMS-planen samt att Trafikverket bör utveckla en metodik och instruktioner för samhällsekonomiska analyser av reinvesteringsprojekt.

Utskottets överväganden

Transportpolitiska utgångspunkter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika transportpolitiska utgångspunkter. Utskottet hänvisar till pågående arbete och konstaterar bl.a. att viktiga frågor såsom betydelsen av ett jämställt och tillgängligt transportsystem samt vikten av att minska transportsektorns klimatpåverkan har hög prioritet för regeringen. Utskottet bedömer att frågor om infrastrukturens betydelse för medborgare och näringsliv i hela landet liksom betydelsen av gränsöverskridande samarbete på transportområdet är väl uppmärksammade i bl.a. den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029 och regeringens nationella godstransportstrategi. Riksdagen lägger skrivelse 2018/19:23 Riksrevisionens rapport om Trafikverkets stöd till forskning och innovation till handlingarna.

Jämför reservation 1 (M), 2 (SD), 3 (C), 4 (V), 5 (KD), 6 (L), 7 (C, L), 8 (M), 9 (SD), 10 (V), 11 (KD), 12 (M), 13 (SD), 14 (C, L), 15 (M) och 16 (SD) samt särskilt yttrande 1 (C, L), 2 (C, L) och 3 (L).

Bakgrund

Nuvarande transportpolitiska mål

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

Det transportpolitiska hänsynsmålet innebär bl.a. att transportsystemets utformning, funktion och användning ska 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. För att uppfylla målen preciseras hänsynsmålet bl.a. på följande sätt. ”Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.” I regeringens proposition En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat (prop. 2008/09:162) redogörs för den långsiktiga prioriteringen att Sverige 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av

fossila bränslen samt för visionen att Sverige 2050 ska ha en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning utan nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären. Prioriteringen om en fossiloberoende fordonsflotta ska ses som ett steg på vägen mot visionen för 2050. Riksdagen har vidare beslutat 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).

Funktionsmålet om tillgänglighet 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. Transportsystemet ska dessutom vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov.

Transportpolitiska principer

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

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

Propositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling

I regeringens infrastrukturproposition 2016/17:21 framhålls att regeringens prioriteringar är jobben, skolan och klimatet. Vidare anges att regeringens mål är att Sverige ska ha EU:s lägsta arbetslöshet 2020 och att regeringens klimatpolitik innebär att Sverige ska vara en global förebild. I propositionen framhålls att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer och att de nationella miljökvalitetsmålen ska nås. Regeringen understryker att alla politikområden måste bidra till att klara de stora utmaningarna.

Omställningen till ett av världens första fossilfria välfärdsländer

I propositionen framhålls att regeringens klimatpolitik innebär att Sverige ska vara ett föregångsland i klimatarbetet och bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Vidare anges att transportsektorn är den sektor som dominerar de svenska utsläppen av växthusgaser och att transportsystemets utformning som helhet har stor betydelse för systemets bidrag till en långsiktigt hållbar utveckling. Regeringen pekar på att en tillräcklig förändring enbart kan åstadkommas genom en kombination av åtgärder: transporteffektivt samhälle,

energieffektivisering och övergång till förnybara drivmedel. Regeringen framför att ett ökat fokus behövs för att effektivisera och optimera transporter och användningen av existerande infrastruktur.

Investeringar för ett ökat bostadsbyggande

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

Förbättra förutsättningarna för näringslivet

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

Förstärka sysselsättningen i hela landet

I propositionen pekar regeringen på att ökade transportbehov i städer samtidigt skapar stora utmaningar för landsbygdens infrastruktur, särskilt vad gäller underhåll av väg och järnväg, då trafiken glesas ut och infrastrukturen inom dessa områden riskerar att prioriteras ned. Regeringen framhåller att en försämring av landsbygdens infrastruktur i sin tur innebär att urbaniseringen ytterligare stärks när arbetspendling försvåras. I propositionen lyfter regeringen fram att infrastruktur knyter ihop landet genom att ge en grundläggande tillgänglighet. Vidare pekar regeringen på att eftersom förutsättningarna ser olika ut i olika delar av landet krävs ett trafikslagsövergripande synsätt.

Ta höjd för och utnyttja digitaliseringens effekter och möjligheter

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

Ett inkluderande samhälle

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

Skrivelsen Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029

Bakgrund

Riksdagen beslutade den 13 december 2016 om den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslag under perioden 2018–2029. Regeringen beslutade den 23 mars 2017 om ett uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för transportsystemet för kommande planperiod 2018–2029. Regeringen fastställde genom beslut den 31 maj 2018 den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur för perioden 2018–2029 och definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för 2018–2029. I skrivelse 2017/18:278 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 redogör regeringen för planeringsarbetet och innehållet i regeringens beslut.

Nationell trafikslagsövergripande plan

Den trafikslagsövergripande statliga ramen för planeringsperioden 2018–2029 uppgår till 622,5 miljarder kronor, varav 125 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga järnvägar, 164 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar och 333,5 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet. Utöver de medel som riksdagen har anslagit för planperioden, tillkommer ytterligare medel. Intäkter från banavgifterna beräknas uppgå till 27,4 miljarder kronor under planperioden, intäkter från trängselskatter beräknas till 48,4 miljarder kronor och intäkter från infrastrukturavgifter till 0,7 miljarder kronor. Sammantaget omfattar åtgärderna 700 miljarder kronor för planperioden.

I skrivelsen framhåller regeringen att den nationella planen ska bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen och till att bygga Sverige starkt och hållbart för nuvarande och kommande generationer. Regeringen framhåller att Sverige ska ha en robust, miljöanpassad och pålitlig transportinfrastruktur som ligger i framkant när det gäller innovativa och effektiva lösningar.

Regeringen anför vidare att planen bl.a. ska bidra till Sveriges omställning till världens första fossilfria välfärdsland, ett ökat bostadsbyggande,

förbättrade förutsättningar för näringslivet, ökad sysselsättning, digitalisering samt ett inkluderande samhälle.

I skrivelsen bedömer regeringen att planen innebär en nödvändig ambitionshöjning i strävan att nå ett långsiktigt hållbart och samhälls-ekonomiskt effektivt transportsystem.

Regeringen framhåller att den nationella planen kommer att bidra till regeringens samhällsbygge genom att värna kvaliteten i den befintliga infrastrukturen och möta framtidens behov av ett modernt, hållbart och samhällsekonomiskt effektivt transportsystem.

Vidare påminner regeringen om att regeringens ambition är att hela landet ska växa. Transportinfrastruktur knyter ihop landet genom att ge en grundläggande tillgänglighet, och regeringen bedömer därför sammantaget att åtgärderna i planen har en utjämnande effekt på tillgängligheten i Sverige.

Skrivelsen 2018/19:23 med anledning av Riksrevisionens granskning

Riksrevisionens granskning

Riksrevisionen har i rapporten Trafikverkets stöd till forskning och innovation – beslutsunderlag, avtal och uppföljning (RiR 2018:16) granskat Trafikverkets stöd till forskning och innovation (FoI) inom transportområdet. Syftet med granskningen har varit att belysa Trafikverkets riskbedömningar och fastställda rutiner för handläggning av forskningsbidrag. Den övergripande frågeställningen i rapporten är om Trafikverket säkerställer god hushållning med de anslagsmedel som myndigheten disponerar för FoI och om den interna styrningen och kontrollen för FoI-verksamheten fungerar betryggande. Riksdagen överlämnade rapporten till regeringen den 12 juni 2018.

Riksrevisionen konstaterar att Trafikverket lägger stor vikt vid att det FoI-stöd som myndigheten lämnar ska vara relevant och motiveras av myndighetens huvudsakliga uppgifter. Granskningen visar att myndighetens interna styrning och kontroll inte har prioriterats i motsvarande utsträckning, vad gäller riskanalyser och rutiner för FoI-verksamheten samt i handläggningen av forskningsbidrag.

Vidare visar granskningen att Trafikverket inte har genomfört en riskanalys specifikt för FoI-verksamheten eller löpande följt upp denna i enlighet med kraven i förordningen (2007:603) om intern styrning och kontroll.

Av Riksrevisionens granskning framgår att styrdokumentet är svaga vad gäller bedömning och uppföljning av ekonomiadministrativa rutiner vid handläggning av enskilda FoI-projekt, såsom bedömning av budget och kostnadsnivåer.

Riksrevisionen har vid granskning av beslutsunderlag, avtal och uppföljningar för ett urval forskningsprojekt som fått FoI-stöd av Trafikverket funnit att det finns flera brister i hur projekten har hanterats.

Riksrevisionen rekommenderar Trafikverket bl.a. att stärka riskanalyserarbetet inom FoI-verksamheten och ta fram tydliga riktlinjer för den

interna handläggningen av FoI-stöd utifrån ett ekonomiadministrativt perspektiv.

Skrivelse 2018/19:23

I skrivelse 2018/19:23 redovisar regeringen sin bedömning av de iakttagelser och slutsatser som Riksrevisionen gör i den ovan nämnda rapporten. Vidare redovisar regeringen vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av rapporten. Med detta anser regeringen att granskningsrapporten är slutbehandlad.

I skrivelsen framför regeringen att den instämmer i Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer och framhåller att det är nödvändigt att Trafikverket säkerställer god hushållning med de anslagsmedel som myndigheten disponerar för FoI. Regeringen pekar på att god hushållning i den bemärkelsen att onödiga uppgifter ska undvikas, att verksamheten ska bedrivas med hög produktivitet, att statens medel ska hanteras säkert och att statens tillgångar i övrigt och skulder ska förvaltas väl är grundtanken i statlig verksamhet i Sverige. Vidare framhåller regeringen att det borde vara självklart att den interna styrningen och kontrollen för FoI-verksamheten fungerar betryggande.

Regeringen framhåller i skrivelsen att Trafikverket den 6 november 2018 beslutade om en handlingsplan för att hantera de rekommendationer som framkommit vid Riksrevisionens granskning. Vidare anser regeringen att Trafikverkets rutiner för handläggning av de anslagsmedel som myndigheten disponerar för FoI bör följas upp.

Den nationella godsstrategin

Den 28 juni 2018 presenterade regeringen en nationell godsstrategi som syftar till att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Strategin har tagits fram i dialog med berörda aktörer. Den ger en sammanfattande bild av nuläget och tydliggör den övergripande inriktningen för gods- och logistikområdet. I strategin uppger regeringen 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.

Regeringen framhåller att godstransporterna sker med samtliga trafikslag, dvs. spårburen trafik, vägtrafik, sjöfart (inklusive inlandssjöfart) och luftfart, i hela landet, liksom gränsöverskridande till andra länder. Godstransporter har stor betydelse för att hela Sverige ska fungera, även vid påfrestningar. Detta gör att godstransportfrågor har stor betydelse för flera politiska mål, däribland de transportpolitiska målen, näringspolitiska mål samt Agenda 2030 och FN:s hållbarhetsmål.

Regeringen anger att strategin är avsedd att vara en plattform för fortsatt samverkan inom godstransportområdet. 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.

Vidare framhåller regeringen att transportsystemet befinner sig mitt i ett skifte. Innovativa forskare och företag utvecklar och förändrar transporterna i hög takt. Framtidens godstransporter är fossilfria och automatiserade, och godslogistiken hanteras till största del digitalt. För att möta de utmaningar som framtidens godstransporter står inför bedömer regeringen att alla trafikslag måste utvecklas, i ett samlat transportsystem. Genom att prioritera investeringar i viktig transportinfrastruktur, utveckla regelverk och styrmedel samt satsa på kunskap kan förutsättningarna för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter kraftigt förbättras. De insatser som redovisas i strategin och det fortsatta arbetet ska fokusera på att åstadkomma konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter, omställning till fossilfria transporter samt innovation, kompetens och kunskap.

Motionerna

Infrastruktur för medborgare och näringsliv i hela Sverige

Jan Björklund m.fl. (L) framhåller i partimotion 2017/18:551 yrkande 3 att effektiva transporter spelar en avgörande roll för att säkerställa företagets konkurrenskraft och jobben och för att säkra tillväxt i hela Sverige.

I motion 2017/18:601 av Kristina Nilsson och Eva Sonidsson (båda S) anføres att vägarna i norr måste anpassas till dagens förändrade villkor inom industri- och servicesektorn. Motionärerna understryker vikten av ett modernt, väl fungerande vägnät som underlättar för människor och näringsliv och ger möjlighet för kommunerna att utvecklas och växa utan att det ska ske på bekostnad av befolkningens hälsa och miljö.

Josef Fransson m.fl. (SD) framför i kommittémotion 2017/18:900 yrkande 11 att industrins villkor inom infrastrukturplaneringen bör prioriteras upp. Motionärerna pekar på att Sverige sedan årtionden har försummat investeringar i och underhåll av transportinfrastrukturen, vilket gör det högst angeläget att snarast påbörja upprustning och långsiktiga investeringar. I kommittémotion 2017/18:922 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 1 framhåller motionärerna att infrastrukturen kopplad till gruvnäringen behöver stärkas. Motionärerna understryker att en av grundförutsättningarna för Sveriges tunga industri är en fungerande infrastruktur då produktionen av många av våra råvaror och produkter ligger långt ifrån marknaderna. Vidare pekar motionärerna på att Sveriges transportsystem är helt centrala för att Sverige ska kunna vara med och konkurrera på världsmarknaden. I kommittémotion 2017/18:931 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 2 understryker motionärerna betydelsen av infrastruktur för stålindustrin. Motionärerna pekar bl.a. på att stopp i varutransporten, t.ex. stopp i tågtrafiken, kan bli mycket kostsamt för företag som förlitar sig på järnvägen. Motionärerna pekar därför på att större fokus behöver riktas mot industrins villkor i infrastrukturplaneringen.

I kommittémotion 2017/18:924 yrkande 2 i denna del pekar Johan Nissinen m.fl. (SD) på vikten av att utjämna kostnader för transporter i ett land som Sverige som präglas av stora avstånd. Motionärerna anser att en väl utbyggd och fungerande infrastruktur för kommunikation då utgör grunden för att skapa förutsättningar för tillväxt i hela landet.

Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) framför i motion 2017/18:1213 yrkande 2 att det bör göras en genomlysning av besöksnäringens infrastruktur och transportbehov. I motionen framhålls att besöksnäringens utveckling är beroende av att besökare kan ta sig till och från platser på ett effektivt sätt. Det innebär, menar motionärerna, att det måste finnas god infrastruktur.

I motion 2017/18:2196 betonar Ingemar Nilsson (S) vikten av att hela landet ska ha goda förutsättningar för utveckling, även de kommuner som inte är de allra rikaste i dag. Motionären framhåller att investeringar i järnväg är en viktig fråga för vår framtida utveckling. I motionen anges vidare att samhällsekonomisk nytta, det som skapar bättre förutsättningar för exportföretag och möjliggör större arbetsmarknadsregioner, är viktigt att ta i beaktande.

Sofia Arkelsten m.fl. (M) framhåller i motion 2017/18:2255 yrkande 3 att bostadsnyttan i Stockholmsregionen måste väga tyngre vid prioritering och utformning av framtida trafikinvesteringar. Motionärerna framhåller bl.a. att ökad samverkan mellan kollektivtrafik, bostadsbyggande och arbetsplatser gör att samhällsekonomiska nyttor och värden bättre kan skapas. I yrkande 4 framhåller motionärerna att alla trafikslag ska användas där de gör mest nytta och att mer mobilitet bör byggas in i trafiksystemet som helhet.

Håkan Svenneling m.fl. (V) framhåller i kommittémotion 2017/18:2941 yrkande 2 att en förutsättning för att kunna bo och arbeta över hela landet är en väl fungerande infrastruktur och tillgängliga kommunikationer. Motionärerna anser vidare att en god infrastruktur är en förutsättning för industrins exportmöjligheter. I motionen anges att det bör sättas upp en målsättning om en väl fungerande infrastruktur i hela landet utifrån en mer långsiktig samhällsnytta där även andra aspekter än befolkningstäthet prioriteras.

I kommittémotion 2017/18:3411 av Lars Hjärmered m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 3 framförs att effektiva transporter är centralt för företagens konkurrenskraft och behövs för att leverera varor till kunder och leverantörer. I motionen framhålls att det är utsläppen från transporterna som måste begränsas, inte mobiliteten i sig. Vidare lyfter motionärerna fram att många gånger är transporter med lastbil en förutsättning för att företag i allmänhet och industrin i synnerhet ska kunna verka och utvecklas i hela Sverige. Lars Hjärmered m.fl. (M) anser i kommittémotion 2017/18:3418 yrkande 2 att det bör göras en genomlysning av besöksnäringens infrastruktur och transportbehov. Motionärerna framhåller bl.a. att goda kommunikationer är avgörande för turist- och besöksnäringen.

I motion 2017/18:3427 yrkande 1 lyfter Lars-Axel Nordell och Désirée Pethrus (båda KD) fram behovet av att utreda avlastnings- och omledningsmöjligheter i det svenska järnvägsnätet. Motionärerna pekar bl.a. på att den viktiga gruvnäringen i vårt land, framför allt i norra Sverige, kommer att kräva utökad kapacitet av järnvägsnätet med hög bärighet, ökad teknisk standard och vid behov möjligheter till omledning.

Nina Lundström m.fl. (L) understryker i kommittémotion 2017/18:3462 yrkande 1 att ett fungerande infrastruktursystem är avgörande för att hela Sverige ska kunna leva. Motionärerna pekar på att det är stora skillnader i transportstandard över landet. I yrkande 6 anför motionärerna att Trafikverket bör få i uppdrag att medverka till samplanering av infrastruktur och bostäder men även återkommande redovisa vilka åtgärder som vidtagits.

Per Åsling och Helena Lindahl (båda C) anser i motion 2017/18:3486 att Trafikverket bör få i uppdrag att tillsammans med näringslivet och övriga berörda myndigheter undersöka behovet av att anpassa infrastrukturen till turistresmål som är starkt säsongsbundna. Motionärerna pekar på att turistnäringen ofta framför att det periodvis är svårt att klara trycket på befintlig infrastruktur, eftersom den sällan är tillräckligt flexibel för att klara de stora variationerna.

Per Åsling (C) understryker i motion 2017/18:3727 yrkande 2 vikten av rättvisa infrastrukturinvesteringar. I motionen framförs att en väl fungerande infrastruktur är en förutsättning för att det ska gå att bo, leva och arbeta i hela landet. Motionären framhåller även vikten av att näringslivets godstransporter fungerar för att möjliggöra företagsamhet och arbete i hela landet.

I kommittémotion 2017/18:3741 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 11 framhålls att resurserna till upprustning och underhåll av vägar och mindre järnvägsspår på landsbygden bör ökas. Motionärerna framhåller bl.a. att för små kommuner på landsbygden är det viktigt att även de mindre järnvägssträckorna ges goda möjligheter att trafikeras. I yrkande 12 framhålls att basindustrins rälskapacitet bör prioriteras i den nationella infrastrukturplaneringen. I yrkande 13 pekar motionärerna på att möjligheten till kombiterminaler och kombitransporter bör tas med i planeringen för regional tillväxt. Motionärerna lyfter vidare i yrkande 17 fram att staten bör initiera ett samtal mellan de branscher som har de tyngsta transportbehoven för bättre nyttjande av befintlig infrastruktur.

Robert Halef m.fl. (KD) lyfter i kommittémotion 2017/18:3766 yrkande 18 fram att Sverigeförhandlingen innehöll ett antal angelägna åtgärder som är viktiga och nödvändiga för att Sverige även i fortsättningen ska kunna tillhandahålla goda förutsättningar för kommunikationer och transporter.

Eskil Erlandsson m.fl. (C) anser i kommittémotion 2017/18:3855 yrkande 22 att det bör göras en genomlysning av besöksnäringens infrastruktur- och transportbehov. I motionen framhålls att besöksnäringens utveckling är beroende av att besökare kan ta sig till och från platser på ett effektivt sätt.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) vill i kommittémotion 2018/19:26 yrkande 1 framhålla att för att bibehålla och fortsätta utveckla ett

konkurrenskraftigt Sverige krävs en fungerande infrastruktur. Motionärerna lyfter fram att det är viktigt för att företag ska kunna frakta sina varor, för att människor enkelt ska kunna resa till och från Sverige och för att det enkelt ska gå att pendla till arbetet. I yrkande 2.1 i denna del framhåller motionärerna att det behövs ny kapacitet på järnvägen. Motionärerna framför i yrkande 6.2 att i ljuset av att kapacitetsutnyttjandet av både järnvägsnätet och vägnätet runt om i vårt land är mycket högt kan en ökad andel av transporter till sjöss optimera användningen av vårt transportsystem för både gods- och persontransporter. Motionärerna anser att det för att sjöfarten ska bli mer konkurrenskraftig behövs en god tillgänglighet till våra hamnar, och därför är det av stor vikt att arbeta för att säkerställa att infrastrukturen till och från våra hamnar fungerar väl.

I kommittémotion 2018/19:155 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2 framhålls att en väl utbyggd och fungerande infrastruktur för kommunikation utgör grunden för att skapa förutsättningar för tillväxt i hela landet. I kommittémotion 2018/19:157 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 1 framhåller motionärerna vikten av att stärka infrastrukturen kopplad till gruvnäringen. Motionärerna pekar bl.a. på att en av grundförutsättningarna för Sveriges tunga industri är en fungerande infrastruktur och att transportsystemet är helt centralt för att Sverige ska kunna vara med och konkurrera på världsmarknaden. I kommittémotion 2018/19:166 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2 konstaterar motionärerna att ett större fokus måste riktas mot industrins villkor i infrastrukturplaneringen.

Även Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2018/19:164 yrkande 10 att industrins villkor måste prioriteras högre i infrastrukturplaneringen.

I motion 2018/19:1509 anför Viktor Wärnick (M) att riksvägarna i Sveriges gles- och landsbygdsområden bör värnas. Motionären pekar på att riksvägarnas kvalitet är av central betydelse för gles- och landsbygds länen.

I motion 2018/19:1788 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S) yrkande 1 framhålls att förutsättningarna för kraftfulla investeringar i väg och järnväg bör studeras. Motionärerna understryker att om människor ska kunna pendla till arbetet och näringslivet ska kunna transportera gods genom Sverige behövs en infrastruktur som håller måttet.

I partimotion 2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 1 i denna del framhålls att det krävs en fungerande infrastruktur för att utveckla ett konkurrenskraftigt Sverige. Motionärerna anger att det är viktigt för att företag ska kunna frakta sina varor och för att människor enkelt ska kunna resa till och från och inom Sverige samt för att kunna pendla. I yrkande 2.1 lyfter motionärerna fram att för att uppnå högre punktlighet behöver flaskhalsar som stoppar upp trafiken byggas bort. Motionärerna pekar även på att lågtrafikerade banor kan öka tillgängligheten och därför i vissa fall bör prioriteras i större utsträckning. I yrkande 3.1 i denna del framhåller motionärerna behovet av att vägnätet rustas upp. De påtalar att regeringen har nedprioriterat vägarna genom att minska vägunderhållet, vilket har fått

konsekvenser i samtliga regioner, främst för det lågtrafikerade landsbygdsvägnätet. I yrkande 6.1 pekar motionärerna på att en ökad andel transporter till sjöss kan optimera användningen av vårt transportsystem. I motionen framhålls att det behövs en god tillgänglighet till våra hamnar för att sjöfarten ska bli mer konkurrenskraftig. Motionärerna anser därför att det är av stor vikt att arbeta för att säkerställa att infrastrukturen till och från Sveriges hamnar fungerar väl. I yrkande 8 framhåller motionärerna vikten av att transportslagen samverkar för att få en sammanhängande infrastruktur. Det är viktigt för att man ska få fungerande knutpunkter för lastning, lossning av gods och byte av transportslag för persontransporter.

I kommittémotion 2018/19:2425 av Kristina Yngwe m.fl. (C) framhålls i yrkande 7 att man bör förenkla och undanröja hinder för ideell och kostnadsdelande samordning på landsbygden. Motionärerna pekar på att det kan vara ett sätt att lösa infrastrukturutmaningar på landsbygden. I yrkande 12 önskar motionärerna att man verkar för en fungerande infrastruktur som gör det möjligt att driva företag i hela landet. Motionärerna anser i yrkande 26 att besöksnäringens infrastruktur- och transportbehov bör genomlysas.

Även Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) efterfrågar i motion 2018/19:2539 yrkande 3 en genomlysning av besöksnäringens infrastruktur och transportbehov. Motionärerna framhåller att besöksnäringens utveckling är beroende av att besökare kan ta sig till och från platser på ett effektivt sätt.

I motion 2018/19:2665 yrkande 2 framhåller Mathias Tegnér (S) vikten av att det finns fungerande tågtrafik i hela landet och att tågen går även på natten. Motionären pekar på att det skulle innebära att tågen kan konkurrera även på längre sträckor.

Per Åsling och Helena Lindahl (båda C) anser i motion 2018/19:2720 att Trafikverket bör ges i uppdrag att tillsammans med näringslivet och övriga berörda myndigheter undersöka behovet av att anpassa infrastrukturen till turistresemål som är starkt säsongbundna.

I kommittémotion 2018/19:2734 yrkande 33 anser Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att investeringarna i väg- och järnvägsunderhåll på landsbygden behöver öka. Motionärerna menar att detta är en viktig åtgärd för att främja den regionala tillväxten och människors möjligheter att bo och leva i hela landet.

I kommittémotion 2018/19:2735 lyfter Camilla Brodin m.fl. (KD) fram att goda kommunikationer är en förutsättning för att vårt avlångs land ska ha en tillväxt som utvecklar välståndet och sysselsättningen. Motionärerna framför därför att resurserna till upprustning och underhåll av vägar och mindre järnvägsspår på landsbygden bör öka (yrkande 11), att basindustrins rälskapacitet bör prioriteras i den nationella infrastrukturplaneringen (yrkande 12), att möjligheten till kombiterminaler och kombitransporter bör tas med i planeringen för regional tillväxt (yrkande 13) och att staten bör initiera ett samtal mellan de branscher som har de tyngsta transportbehoven för bättre nyttjande av befintlig infrastruktur (yrkande 17).

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) pekar i kommittémotion 2018/19:2901 yrkande 44 på vikten av att säkerställa att infrastrukturen till och från

hamnarna fungerar väl. Motionärerna framhåller att godstransporter i låga hastigheter till sjöss ger mindre klimatpåverkan än vägtransporter och att en utveckling av sjöfarten är en viktig del för att uppnå våra miljömål.

Patrik Jönsson m.fl. (SD) anser i kommittémotion 2018/19:2968 yrkande 10 att skogs- och gruvindustrins behov av nya järnvägsspår i Norrland bör utredas. Motionärerna framhåller att stora mängder gods skulle kunna flyttas från väg till järnväg. I motionen pekar man på att en sådan utbyggnad måste vara ekonomiskt försvarbar och ställas mot andra investeringar. I yrkande 23 lyfter motionärerna fram att större hänsyn bör tas till trafikintensitet vid nyinvesteringar. I yrkande 25 framhåller motionärerna att en optimering och utbyggnad av person- och godstrafiken skulle möjliggöra fler transporter på utsatt tid och att detta vore till gagn för såväl medborgarna som miljön och näringslivet. I motionen yrkas därför att man ser över vilka sträckningar man snabbt kan åtgärda för att få till ökad kapacitet. I yrkande 27 framhåller motionärerna vikten av att skapa förutsättningar för snabbregionaltåg mellan regioner.

Trafiksäkerhet

I motion 2017/18:2136 framhåller Fredrik Olovsson och Caroline Helmersson Olsson (båda S) att man i infrastrukturplaneringen tydligare bör prioritera säkerhetsaspekter. I motionen anges bl.a. att ett problem har varit att olika mål står mot varandra. Motionärerna påtalar att åtgärder som skulle kunna öka säkerheten och minska antalet olyckor då kan få stå tillbaka för exempelvis miljöhänsyn. I motionen anges att länsstyrelsen i dag prioriterar miljömålen på bekostnad av t.ex. trafiksäkerhet.

Ett jämställt och tillgängligt transportsystem

Nina Lundström m.fl. (L) understryker i kommittémotion 2017/18:3462 yrkande 3.2 vikten av ett jämställt transportsystem. I motionen lyfts fram att mäns och kvinnors färd sätt skiljer sig åt. Män använder bil i högre utsträckning, medan kvinnor gör en större andel av sina resor till fots, med cykel eller kollektivtrafik. Motionärerna anser att jämställda transporter handlar om att ge kvinnor och män lika förutsättningar till exempelvis arbetspendling. I motionen anges att för att uppnå detta krävs det att både kvinnor och män deltar i samtal om transportsystemets tillkomst, utformning, förvaltning och nyttjande. Vidare pekar motionärerna på att det är av stor vikt att ha ett jämställdhetsperspektiv redan på planeringsstadiet av ny transportinfrastruktur.

I kommittémotionerna 2017/18:3758 yrkande 15 och 2018/19:2427 yrkande 15 lyfter Anders Åkesson m.fl. (C) fram att kvinnor och män måste ha samma möjlighet att påverka planeringen av transporter och transportinfrastruktur. Motionärerna anser därför att kvinnor och män ska ha samma möjlighet att påverka transportsystemets tillkomst, utformning, förvaltning och nyttjande. Ett sätt att göra detta, menar motionärerna, är att

redan i planeringsprocessen i grupper med makt och inflytande över transportsystemet tillförsäkra att det finns en jämn fördelning mellan män och kvinnor. I motionen framhålls vidare att jämställdhetsbegreppet i detta sammanhang också bör definieras bredare än jämställdhet mellan könen och även ses i ett mångfaldsperspektiv där även personer med funktionsnedsättning blir synliggjorda och ges full tillgänglighet. I kommittémotionerna 2017/18:3758 yrkande 17 och 2018/19:2427 yrkande 16 lyfter samma motionärer fram vikten av att beakta trygga och tillgängliga trafikmiljöer i planeringsarbetet för infrastrukturinvesteringar. Motionärerna framhåller att kvinnor i högre grad än män föredrar trygga trafikmiljöer, vilket bör beaktas i planeringsarbetet när det gäller allt från utformning och ljussättning av gångtunnlar till återvändsgränder, grönområden och andra platser med begränsad insyn.

Hållbara transporter

I kommittémotion 2017/18:2340 yrkande 3 framhåller Emma Wallrup m.fl. (V) att det bör finnas en lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnader. Motionärerna klargör att gröna res- och transportplaner 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. Motionärerna pekar vidare på att regeringen i budgetpropositionen för 2017 aviserade en översyn om lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på transportplaner i samband med nyetableringar. Mot bakgrund av att regeringen ännu inte har kommit med något konkret förslag på området, och inte heller aviserat något sådant i planerade skrivelser och propositioner, trots att ett flertal rapporter och utredningar lyft förslaget, anser motionärerna att det behövs ett tillkännagivande om detta.

Jens Holm m.fl. (V) yrkar i kommittémotion 2018/19:20 att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att återkomma med ett nytt förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 som utgår från en utveckling av klimatpåverkande utsläpp från transportinfrastrukturen som ligger på nivåer som är förenliga med riksdagens klimatmål. Motionärerna framhåller bl.a. att det enda rimliga är att underlag och förslag till planering för transportsystemet under en tolvårsperiod ska ha riksdagens beslutade klimatmål som utgångspunkt, och inte oönskade trafikökningar på vägarna.

I kommittémotion 2018/19:26 yrkande 4 framhåller Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) att det krävs en effektiv klimatpolitik för att nå de riksdagsbeslutade klimatmålen. Motionärerna pekar på att för att minska de svenska utsläppen behövs en genomgripande teknisk utveckling och omställning av samhället. Samtidigt är det viktigt att denna omställning sker utan att Sveriges konkurrenskraft försvagas.

Cecilia Widegren (M) framför i motion 2018/19:898 yrkande 4 att man bör överväga att låta trafikavgifter spegla samhällsnytta och hållbara och klimatsmarta transportsystem.

Thomas Morell m.fl. (SD) anför i kommittémotion 2018/19:1121 yrkande 44 att minskat globalt koldioxidläckage ska premieras och i yrkande 45 att miljöforskning ska premieras.

I partimotion 2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 1 i denna del anges att infrastruktur spelar en viktig roll i arbetet för att nå en hållbar utveckling av vårt samhälle. Motionärerna framhåller att genom att satsa på klimatsmarta lösningar kan Sverige utvecklas och behålla sin konkurrenskraft på ett hållbart sätt. I yrkande 9 framhåller motionärerna att den svenska fordonsflottan måste bli mer hållbar och utsläppen från sektorn måste minska. För att minska miljöpåverkan men behålla mobilitet måste transporterna bli effektivare och såväl användningen av biodrivmedel som forskning och introduktion av ny teknik öka. I partimotion 2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 12 lyfter motionärerna fram att för att fler ska välja tåg krävs kompletterande stråk och nya spår för att lösa upp flaskhalsar och öka effektiviteten. Motionärerna framhåller att om fler väljer tåg i stället för flyg eller bil kan utsläppen minska. Vidare pekar motionärerna på att det finns många exempel på sträckor där mindre åtgärder kan ge ökade transportmöjligheter och betydlig klimatnytta.

I motion 2018/19:2192 framhåller Magnus Manhammar (S) att förutsättningarna för cykelbanor på en större andel av alla bilvägar i Sverige på sikt bör ses över. Motionären pekar bl.a. på att det är viktigt att möjligheten att cykla inte tas bort när nya mer trafiksäkra vägar byggs.

Emma Berginger (MP) framför i motion 2018/19:2337 att bra cykelinfrastruktur är avgörande för ökad och säkrare cykling. Motionären anser att det är av nationellt intresse att öka cykeltrafiken för såväl minskade utsläpp som ökad folkhälsa. Motionären vill därför att cykling ska få en tydligare plats i kommande nationella plan (yrkande 2), att mer resurser avsätts specifikt för investeringar i cykelinfrastruktur i den nationella plan som arbetas fram under mandatperioden (yrkande 3), att det i den nationella planen regleras en lägsta nivå för länsplaneupprättarnas investeringar i cykelinfrastruktur (yrkande 4) och att det avsätts resurser för ett nationellt stomvägnät för cykel (yrkande 5).

I kommittémotion 2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) framhålls i yrkande 6 att klimatpåverkan från transportsektorn ska minska genom ökad användning och produktion av biodrivmedel, utökad elektrifiering och mer effektiva transportlösningar. Motionärerna framhåller att det skapar möjligheter till mer hållbara transportmodeller och transportsystem där utsläppen och miljöpåverkan från transporterna minskar – men inte mobiliteten. I yrkande 17 efterfrågar motionärerna en nationell plan för elektrifiering i transportsektorn. Motionärerna framhåller att en sådan plan kan inkludera satsningar på alternativa drivmedelsstationer i hela landet, förenklade byggregler för laddstolpar vid nya parkeringar och bostadshus,

satsningar på forskning och demonstration av elvägar och elektrifiering av godstrafik och busstrafik.

Anders Åkesson m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2018/19:2427 yrkande 1 att det behövs starkare incitament för en omställning av alla transporter för att nå målet om 70 procent minskade utsläpp från transportsektorn till 2030. Motionärerna pekar bl.a. på att många olika förnybara bränslen behöver utvecklas och kommersialiseras, för alla trafikslag, och att fler transporter behöver elektrifieras. I yrkande 10 framhåller motionärerna att det behövs en nationell strategi för en ökad elektrifiering av den svenska fordonsflottan. Motionärerna framhåller att eldrivna fordon och elektrifierade vägar kommer att behövas för att nå målet om 70 procent minskade utsläpp från transportsektorn till 2030.

Jonas Eriksson m.fl. (MP) efterfrågar i partimotion 2018/19:2733 yrkande 13 ett tydliggörande av vilken myndighet som har huvudansvar för sektorsmålet för transporter. Motionärerna framhåller bl.a. att arbetet med att minska transportsektorns klimatpåverkan i hög grad handlar om att göra alternativ med låga utsläpp så attraktiva som möjligt. I motionen konstateras även att grundprincipen är att klimatvänliga alternativ ska löna sig, samtidigt som det ska kosta mer att släppa ut.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) lyfter i kommittémotion 2018/19:2734 yrkande 2 fram vikten av att prioritera arbetet med att minska transportsektorns koldioxidutsläpp för att nå en fossiloberoende fordonsflotta 2030 och ett klimatneutralt Sverige 2045. Motionärerna pekar bl.a. på att det krävs en omställning och smart utformning av infrastrukturen, satsningar på forskning och utveckling av fossilfria bränslen och fordonstyper såsom elbilar och elhybrider samt mer gång- och cykeltrafik.

I kommittémotion 2018/19:2764 framhåller Camilla Brodin m.fl. (KD) i yrkande 10 att arbetet med att minska transportsektorns koldioxidutsläpp för att nå en fossiloberoende fordonsflotta 2030 och ett klimatneutralt Sverige 2050 måste prioriteras. Motionärerna pekar på att transportsektorn står inför stora utmaningar med att kraftigt minska utsläppen av bl.a. koldioxid, och betonar att arbetet med att stärka svensk miljö- och klimatpolitik måste fortsätta.

Emma Hult m.fl. (MP) önskar i kommittémotion 2018/19:2779 yrkande 25 att kommuner ska kunna införa s.k. transportplaner för ökad möjlighet att strukturera planerna för minskad negativ klimatpåverkan. I yrkande 29 framhåller motionärerna att investeringar i cykelinfrastruktur, spårvägar och annan kapacitetsstark kollektivtrafik ska fortsätta genom stadsmiljöavtalen.

Jakob Forssmed (KD) anser i motion 2018/19:2916 yrkande 3 att den nationella infrastrukturbudgeten bör fördelas om så att cykeltrafiken ges en större andel av budgeten än i dag. Motionären pekar bl.a. på att behovet av framkomliga regionala cykelvägar är stort, liksom av drift och underhåll av dem vintertid.

Forskning och innovation

Nina Lundström m.fl. (L) understryker i kommittémotion 2017/18:3462 yrkande 8 vikten av att följa teknikutvecklingen inom infrastrukturuområdet. Motionärerna framhåller att det behövs nya innovativa lösningar för att skapa förutsättningar för klimatsmarta transporter som leder till minskade koldioxidutsläpp och minskat trafikbuller. I motionen anges vidare att Sverige bör delta i utvecklingen av framtidens lösningar genom att sprida kunskap, uppmuntra innovativa lösningar och stötta entreprenörskap.

I kommittémotion 2017/18:3833 yrkande 4 anser Jessica Rosencrantz m.fl. (M) att Trafikverket bör få i uppdrag att utreda möjligheter och utmaningar med framtida transportlösningar i syfte att snabbt inkludera nya transporttekniker i den framtida infrastrukturplaneringen. Motionärerna framhåller att teknikutvecklingen inom transportområdet går med rasande fart och att vårt sätt att förflytta oss troligen kommer att se annorlunda ut om bara något eller några decennier jämfört med i dag. Motionärerna understryker att det är av stor vikt att Sverige ligger i framkant när det gäller att anamma teknikutveckling och innovation. Motsvarande önskemål framförs i kommittémotion 2018/19:2901 yrkande 3 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M). Vidare anförs i yrkande 37 framförs att framväxten av delningsekonomi inom transportsektorn bör främjas.

I motion 2018/19:1545 önskar Lars Hjalmered (M) att möjligheterna till att göra ett fullskaletest med moderna transportlösningar i någon eller några av landets större städer övervägs. Motionären pekar bl.a. på att Sverige ligger i framkant när det gäller moderna transporter och att det betyder mycket för företag och jobb att Sverige tar vara på möjligheterna.

Anders Åkesson m.fl. (C) påtalar i kommittémotion 2018/19:2427 yrkande 33 att det behövs åtgärder som främjar autonomi, teknikutveckling inom transportsystemet och förbättrade mobilitetstjänster samt att lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas på funktionalitet framför tekniskspecifika krav. I motionen framhålls att dessa trender för med sig såväl möjligheter som utmaningar för planeringen av transportinfrastrukturen.

Patrik Jönsson m.fl. (SD) anför i kommittémotion 2018/19:2968 yrkande 47 att forskningen om nya byggmetoder för järnväg bör öka. I yrkande 50 efterfrågar motionärerna ökad forskning och utveckling inom sektorn förarlösa tåg. Motionärerna anser vidare i yrkande 51 att utvecklingen av maglevtåg bör bevakas. I motionen anges även i yrkande 52 att utvecklingen av hyperloop bör bevakas. I kommittémotion 2018/19:3001 framhåller samma motionärer att Trafikverkets rutiner för handläggning av de anslagsmedel som myndigheten disponerar för forskning och innovation bör skärpas och följas upp. Motionärerna instämmer i den kritik som Riksrevisionen har riktat mot Trafikverket och konstaterar att verkets rutiner måste skärpas.

Gränsöverskridande transporter

Said Abdu och Lars Tysklind (båda L) framhåller i motion 2017/18:149 yrkande 1 att förutsättningarna för gränshandel kan bli bättre genom att man förbättrar infrastrukturen mellan Sverige och Norge. Motionärerna menar att gränshandeln och transporterna av gods och passagerare över gränsen vidgar arbetsmarknadsregionen och gör att västra Sverige och de östra delarna av Norge, inklusive huvudstadsregionen Oslo, växer samman till en funktionell region.

I motionerna 2017/18:440 yrkande 1 och 2017/18:496 yrkande 1 av Robert Hannah (L) och motion 2018/19:515 yrkande 1 av Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L) anförs att snabba tågförbindelser på sträckan Oslo–Köpenhamn och vidare söderut bör göras till en del av EU:s TEN-T-nätverk.

I motion 2017/18:739 i denna del av Peter Jeppsson och Magnus Manhammar (båda S) framförs att man i infrastrukturplaneringen bör studera möjligheten att utarbeta en nationell strategi för att möta den ökade utrikeshandeln österut. Motionärerna pekar bl.a. på att östutvidgningen av EU och stärkandet av ekonomierna i öst innebär en kraftig ökning av godstransporter genom sydöstra Sverige i framtiden. I motionen lyfts fram att godsflödet mot dessa områden enligt Trafikverket kan komma att överstiga det som går mot Västeuropa i absoluta tal redan 2030.

I motion 2017/18:1283 av Pål Jonson framhålls att Sverige bör verka för att stråket Stockholm–Oslo ges ökad prioritet inför nästa programperiod för TEN-T. Motionären pekar på att handeln mellan Sverige och Norge har ökat med närmare 30 procent de senaste fem åren samtidigt som infrastrukturen i form av både järnväg och väg är starkt belastad.

Lars Mejern Larsson m.fl. (S) påminner i motion 2017/18:1794 yrkande 5 om vikten av gränsöverskridande samarbete och infrastruktur. I motionen framförs att närheten till Norge är oerhört viktig för näringslivet, och för att få än mer positiva synergieffekter behövs ett utökat samarbete och en gemensam syn på hur våra länder kan bidra till ökad tillväxt.

I motion 2017/18:2132 av Isak From och Marie-Louise Rönmark (båda S) framhålls i yrkande 2 att målet med det nordiska samarbetet är både att göra det attraktivt att bo, arbeta och bedriva verksamhet i Norden och att stärka de nordiska länderna internationellt. Motionärerna pekar på att infrastrukturen är viktig för utveckling av samtliga näringar. Exempelvis är råvaror och produkter som exporteras, förädlas och importeras beroende av snabba och effektiva transporter.

I motion 2017/18:2633 av Marie Granlund m.fl. (S) anförs att förutsättningen för att ta fram en strategi kring Fehmarn bält-förbindelsen bör studeras. Motionärerna pekar bl.a. på att genom en god förbindelse med Tyskland kan Öresundsregionen bli en del av Europas mest kunskapsintensiva regioner och hela Skandinavien får avsevärt bättre förbindelser för både gods- och persontransporter med norra Europa.

Tobias Billström m.fl. (M) lyfter i motionerna 2017/18:3050 yrkande 7 och 2018/19:1216 yrkande 7 fram att Sverige tillsammans med Danmark bör

inrätta en infrastrukturkommission för att säkerställa en samlad gränsöverskridande planering av infrastrukturen i Öresundsregionen. Motionärerna pekar bl.a. på att infrastrukturplaneringen i Sverige och Danmark i dag fungerar på mycket olika sätt. Motionärerna anser att genom att inrätta en dansk-svensk infrastrukturkommission kan det säkerställas att planeringen för infrastruktur sker utifrån gemensamma förutsättningar och prognoser. I motionen framhålls vidare att en svensk-dansk infrastrukturkommission kan bli en plattform för informations- och idéutbyte mellan de båda länderna.

Jan Björklund m.fl. (L) anger i partimotion 2017/18:3194 yrkande 23 att det finns behov av infrastruktur och transportlösningar som knyter samman Sverige med våra grannländer och övriga Europa. Motionärerna pekar på att den gränsöverskridande infrastrukturen inom EU är viktig för unionens tillväxt och EU-medborgarnas möjligheter till smidig transport mellan landgränserna.

I kommittémotion 2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) framhålls i yrkande 4 att det finns behov av infrastruktur och transportlösningar som knyter samman Sverige med våra grannländer. Motionärerna anser att den gränsöverskridande infrastrukturen till Norge, Danmark och Finland behöver utvecklas och att det behövs fler vägar söderut till Europa. Motionärerna understryker att den gränsöverskridande infrastrukturen är viktigt för tillväxten både regionalt och nationellt.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) menar i kommittémotion 2017/18:3833 yrkande 3 att för att infrastrukturen ska användas så effektivt som möjligt och för att investeringar i densamma ska få största möjliga effekt bör infrastrukturplaneringen med våra grannländer vara gränsöverskridande när så krävs. Motionärerna framhåller att de vägar och järnvägar som vi delar med våra grannländer i största möjliga mån bör upprustas och byggas ut i samverkan med det berörda grannlandet. I motionen anges att det finns behov av ett mer systematiserat arbete för att undvika att exempelvis enskilda järnvägssträckor stängs av flera gånger under kort tid på grund av underhållsarbete på olika sidor av de nordiska nationsgränserna.

Carina Ståhl Herrstedt (SD) påtalar i motion 2018/19:97 att den analys av Helsingborg–Helsingör förbindelsen som ska göras även bör innefatta Europaspåret mellan Landskrona och Köpenhamn. Motionären pekar bl.a. på att en fördel med en tågtunnel är att den även kan användas för trafik med godståg.

Lars Mejern Larsson m.fl. (S) anser i motion 2018/19:1609 yrkande 2 att en nordisk transportplan bör tas fram. Motionärerna framhåller att i en tid när människor i allt större utsträckning reser över gränserna måste infrastrukturen hålla ihop.

I motion 2018/19:1776 av Isak From och Helén Pettersson (båda S) framhålls i yrkande 1 att man i infrastrukturplaneringen bör studera förutsättningarna för att i samverkan med EU, Norge och Finland utveckla och säkerställa de öst-västliga förbindelserna mellan Vasa och Mo i Rana, inkluderat Kvarkentrafiken. I yrkande 3 framhålls att det nordiska samarbetet i infrastrukturfrågor bör öka av näringslivsskäl. Motionärerna pekar bl.a. på

att ett ökat nordiskt samarbete utgör en viktig del i utvecklingen och är ett starkt tillväxtområde.

Jan Björklund m.fl. (L) pekar i partimotion 2018/19:2040 yrkande 34 på att det behövs infrastruktur och transportlösningar som knyter samman Sverige med grannländerna och övriga Europa. Motionärerna menar att den gränsöverskridande infrastrukturen inom EU är viktig för unionens tillväxt och EU-medborgarnas möjligheter till smidig transport mellan landgränserna.

I motion 2018/19:2110 i denna del lyfter Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S) fram att det bör utarbetas en nationell strategi för att möta den ökade utrikeshandeln österut. Motionärerna pekar på att det kommer att bli en kraftig ökning av godstransporter genom sydöstra Sverige i framtiden.

Mathias Tegnérf framhåller i motion 2018/19:2665 yrkande 3 att man i infrastrukturplaneringen bör studera förutsättningarna för att möta behovet av en paneuropeisk järnväg.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) pekar i kommittémotion 2018/19:2901 yrkande 2 på att man ska verka för en gränsöverskridande infrastrukturplanering med Sveriges grannländer. Motionärerna framhåller att det finns behov av ett mer systematiskt arbete för att undvika att exempelvis enskilda järnvägssträckor stängs av flera gånger under kort tid på grund av underhållsarbete på olika sidor av de nordiska nationsgränserna.

Patrik Jönsson m.fl. (SD) anser i kommittémotion 2018/19:2968 yrkande 18 att en strategi bör tas fram för förbättrade järnvägskommunikationer Sverige–Norge och Sverige–Finland.

Utskottets ställningstagande

Infrastruktur för medborgare och näringsliv i hela Sverige

Utskottet vill inledningsvis påminna om det övergripande transportpolitiska målet om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Utskottet vill understryka att transporter knyter ihop landet och är en central förutsättning för en växande ekonomi, ökad befolkning och förbättrade möjligheter till pendling, besök och ökad sysselsättning. Ett väl fungerande transportsystem är också en förutsättning för att företagen ska kunna verka i hela landet. Utskottet instämmer därför med det som regeringen framförde i den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) om att väl fungerande transporter bidrar till en fungerande arbetspendling och därmed till en förbättrad matchning på arbetsmarknaden. Utskottet delar även regeringens bild av att investeringar i bl.a. järnvägar och vägar sysselsätter många människor och i förlängningen leder till sänkta kostnader för företagen. I regeringens beslut om den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029 framhålls att planen bl.a. ska bidra till Sveriges omställning till världens första fossilfria välfärdsland, ett ökat bostadsbyggande, förbättrade förutsättningar för näringslivet, ökad sysselsättning, digitalisering samt ett inkluderande samhälle. Regeringen bedömer vidare att investeringarna bidrar

till att inkludera fler människor i vidgade bostads- och arbetsmarknader och ger förutsättningar för ökat bostadsbyggande. Utskottet välkomnar uttalandena. Utskottet vill vidare framhålla att det i regeringens skrivelse om den nationella planen framförs att satsningar på infrastrukturen i sig skapar jobb i de direkt berörda bygg- och anläggningsbranscherna, men att det framför allt ger bättre förutsättningar för företag och näringsliv. I skrivelsen pekar regeringen på att åtgärderna i den nya nationella trafikslagsövergripande planen enligt Trafikverkets bedömning uppskattningsvis kommer att ge ca 235 000 direkta årsarbeten för perioden 2018–2029.

Utskottet vill understryka att behoven av infrastruktur mellan städer och landsbygd ser olika ut, och utskottet ser därför med tillfredsställelse på att det i regeringens uppdrag till Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018–2029 bl.a. underströks att förutsättningarna ser olika ut i städerna och på landsbygden och att dessa områden därför delvis behöver mötas med olika åtgärder. I uppdraget angavs att den snabbt växande befolkningen i de svenska storstäderna innebär särskilda utmaningar men även goda möjligheter för resurseffektiv samhällsplanering. Vidare framfördes att för att fler ska kunna leva hållbart, för att arbetsgivare ska hitta rätt kompetens och för att öka takten i arbetet med att nå Sveriges miljökvalitetsmål behövs tätt bebyggda städer med god tillgänglighet, attraktiva livsmiljöer och väl fungerande samhällsservice. Utskottet ansluter sig till denna bedömning. Utskottet välkomnar även den satsning på tillgänglighet med nattåg till och från Jämtland som har gjorts. Utskottet instämmer med regeringen i att brister i tillgängligheten riskerar att leda till att pendlare och turister inte når sina målpunkter. Likaså välkomnar utskottet den utvidgning av stadsmiljöavtalen som regeringen har aviserat och som ska ta sikte på medfinansiering av anläggningar och nya lösningar för samlastning och samordnade urbana godstransporter och för att skapa förutsättningar för godstransporter med cykel i urban miljö. Utskottet instämmer med regeringen i att åtgärderna i planen har en utjämnande effekt på tillgängligheten i Sverige.

Utskottet vill även lyfta fram att utskottets arbetsgrupp för forsknings- och framtidsfrågor har påbörjat en forskningsöversikt om mobilitet på landsbygd.

I sammanhanget vill utskottet även påminna om propositionen En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop (prop. 2017:18:179) där regeringen lämnade förslag till en sammanhållen politik för Sveriges landsbygder. Det övergripande målet för den sammanhållna landsbygdspolitiken föreslås vara en livskraftig landsbygd med likvärdiga möjligheter till företagande, arbete, boende och välfärd som leder till en långsiktigt hållbar utveckling i hela landet. I propositionen lyfter regeringen bl.a. fram att det behövs nya tillvägagångssätt för att förbättra transportmöjligheterna på landsbygderna. Regeringen pekar på att kollektivtrafiken i landsbygderna är svagt utvecklad och turtätheten är ofta låg. I sitt yttrande till näringsutskottet (ytr. 2017/18:TU7y) instämde utskottet med regeringen om att 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 landsbygder ser olika ut och därför behöver mötas med olika åtgärder.

Regeringen har vid flera tillfällen betonat att effektiva, hållbara och kapacitetsstarka godstransporter är en prioriterad fråga för regeringen. I den nationella godsstrategi som regeringen presenterade den 28 juni 2018 framhålls bl.a. att strategins inriktning 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. Regeringen framhåller 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. Utskottet välkomnar uttalandena liksom det godstransportråd som har inrättats och som ska möjliggöra ett löpande utbyte av erfarenheter och synpunkter mellan regeringen och företrädare för näringsliv, intresseorganisationer, forskningsinstitut, universitet och högskolor, statliga myndigheter, kommuner och landsting m.fl. I skrivelsen om den nationella planen framhåller regeringen bl.a. att genom satsningar i den nationella planen, tillsammans med regeringens godstransportstrategi, skapas förutsättningar för effektiva, hållbara och kapacitetsstarka godstransporter.

Utskottet ser även mycket positivt på regeringens uttalanden om att investeringarna i sjöfartens infrastruktur behöver öka för att stärka en effektiv och hållbar godstrafik och främja överflyttning till sjöfarten. I den nationella planen fördubblas därför investeringarna i sjöfartsobjekt. Regeringen har bl.a. avsatt medel för den viktiga farledsfördjupningen in i Göteborgs hamn och investeringar för en järnvägsanslutning till Gävle hamn. Även i regeringens godstransportstrategi anges att investeringarna i sjöfartens infrastruktur behöver öka, och regeringen uppger att den avser att fortsätta arbetet med att bättre integrera sjöfarten i infrastrukturplaneringen och arbeta för att stärka anslutningarna till hamnar som är kopplade till TEN-T-nätverket.

I sammanhanget vill utskottet även peka på den tidsbegränsade satsning på förbättrat vägunderhåll under perioden 2016–2019 om 100 miljoner kronor per år som regeringen har genomfört. Vidare har det föreslagits att satsningen på underhåll av vägar på landsbygden förlängs med 100 miljoner kronor per år under perioden 2018–2020. Exempel på åtgärder som kan omfattas är belägningsunderhåll och åtgärder för bärighet och tjälsäkring, vilket enligt utskottets mening är viktigt för vägnätet på landsbygden och bidrar till att främja arbetspendling, näringslivets godstransporter och den regionala tillväxten.

Regeringen uppger att den har för avsikt att noga följa upp genomförandet och effekterna av den nationella planen. Utskottet är positivt till detta. Regeringen har i beslutet om nationell plan bl.a. uppdragit åt Trafikverket att

årligen i samband med årsredovisningen, på en övergripande nivå, redovisa effekterna, däribland den samhällsekonomiska nyttan, av de åtgärder som genomförs för att upprätthålla kvaliteten och tillgängligheten på väg- och järnvägsnäten samt kostnaderna för åtgärderna. Detta nuläge ska jämföras med de tre senaste årens leverans kvalitet.

Slutligen vill utskottet peka på att det av den sakpolitiska överenskommelse som ingicks i januari 2019 mellan regeringspartierna, Centerpartiet och Liberalerna (januariavtalet) följer att den beslutade nationella planen för infrastruktur 2018–2029 med investeringar i vägar och järnvägar i hela landet ska fullföljas. Vidare framförs i avtalet att både landsbygd, glesbygd och större städer ska kunna utvecklas. Därför byggs och rustas järnvägar, vägar och bostäder så att människor kan bo, leva och arbeta i hela landet. Utskottet välkomnar uttalandena.

Mot denna bakgrund anser utskottet att syftet med motionerna om infrastruktur för medborgare och näringsliv i hela landet är väl omhändertagna. Utskottet avstyrker därmed samtliga motionsförslag.

Trafiksäkerhet

Till det övergripande transportpolitiska målet finns ett hänsynsmål som anger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Utskottet har återkommande framhållit att denna målsättning är grundläggande för arbetet med trafiksäkerhet och att utgångspunkten ska vara att vägtransportssystemet ska vara utformat så att det tar hänsyn till att människor begår misstag, samtidigt som det är viktigt att trafikanternas eget ansvar lyfts fram. Utskottet har också tidigare lyft fram att det ser positivt på utvecklingen av trafiksäkerhetsarbetet och har även välkomnat nystarten för nollvisionen. Utskottet välkomnar även regeringens uttalanden i skrivelsen om den nationella planen om behovet av att fortsatt höja säkerhetsstandarden på vägarna.

I skrivelsen om nationell plan framhåller regeringen vidare att transportinfrastrukturen behöver fortsätta att bli säkrare och kunskapen om trafiksäkert beteende öka. Regeringen framhåller att den nya nationella planen bidrar till nollvisionen och till att nå regeringens etappmål för minskat antal omkomna och allvarligt skadade i trafiken. Regeringen påtalar också att det är en utmaning i transportsystemet att minska antalet omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken. Regeringen anger därför att den ser ett behov av att fortsätta höja säkerhetsstandarden på vägarna. Av skrivelsen framgår vidare att för att Trafikverket, stärka tillgängligheten i hela Sverige och samtidigt öka möjligheterna att nå etappmålet för trafiksäkerheten inom vägtrafiken, ska fördela upp till 1 miljard kronor av medlen för trimningsåtgärder för att samfinansiera länsplanerna för trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet för perioden 2019–2022. Regeringen pekar bl.a. på att mötesseparering av vägar med låg säkerhetsstandard ger stor trafiksäkerhetsnytta och innebär att trafikanternas tillgänglighet normalt kan behållas eller

förbättras, vilket förkortar restider och underlättar pendling. Utskottet välkomnar uttalandena.

Även i den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) framhöll regeringen att det fortsatta arbetet för vägtrafiksäkerhet måste fokusera ännu mer på säker mobilitet för oskyddade trafikanter. Utöver detta måste trafiksäkerhetsarbetet dra nytta av de möjligheter som uppstår när väginfrastrukturen och fordonen automatiseras och digitaliseras. Utvecklingen har potential att bidra till att eliminera många av de mänskliga misstag som begås i vägtrafiken. Regeringen framhöll vidare att det fortsatta arbetet för trafiksäkerhet inom övriga trafikslag handlar om att utveckla reglering och tillsyn, och för säkerheten inom järnvägen gäller det att arbeta systematiskt för att minska antalet självmord. Det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet bör också på ett ännu tydligare sätt söka synergier med insatser som görs i transportsystemet kopplade till miljö och hälsa.

Med anledning av motionsförslaget kan utskottet konstatera att omställningen till en hållbar transportsektor har mycket hög prioritet för regeringen. Men utskottet välkomnar att även trafiksäkerhetsarbetet är av mycket stor betydelse för regeringen, och utskottet avser att följa utvecklingen noga. Utskottet finner dock inte att det finns anledning att vidta någon åtgärd och motionsförslaget avstyrks därför.

Ett jämställt transportsystem

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

Utskottet vill understryka att vårt transportsystem ska svara likvärdigt mot kvinnors och mäns olika behov. Transporter är grundläggande för vår vardag, och jämställda transporter handlar om att ge kvinnor och män lika förutsättningar. I infrastrukturpropositionen framhålls att transportsystemet ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska kunna använda transportsystemet på lika villkor, och kvinnors och mäns värderingar ska tillmätas lika vikt. Regeringen underströk vikten av att anlägga ett jämställdhetsperspektiv på alla beslut som fattas inom transportpolitiken för att uppnå ett jämställt transportsystem. I betänkande 2016/17:TU4 anslöt sig utskottet till fullo till denna bedömning och välkomnade regeringens grundläggande inriktning för infrastrukturplaneringen. Utskottet har inte ändrat uppfattning och välkomnar därför också att det i skrivelsen om den nationella planen framhålls att infrastrukturen genom sin utformning kan bidra till ett mer sammanhållet samhälle där tillgänglighet värnas och där transportsystemet likvärdigt svarar mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Utskottet kan konstatera att det framgår av budgetpropositionen för 2019 att transportsystemets användbarhet för kvinnor respektive män bedöms vara

oförändrad, vilket innebär att transportbehovet inte fullt ut likvärdigt svarar mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Av budgetpropositionen framgår vidare att kvinnors och mäns resmönster skiljer sig åt, där män kör mer bil än kvinnor, men att skillnaderna minskar. Kvinnor reser troligen något mer med kollektivtrafik, men skillnaderna mellan mäns och kvinnors resor med kollektivtrafik är inte statistiskt säkerställda. I betänkande 2017/18:TU6 framhöll utskottet att kollektivtrafiken främst nyttjas av kvinnor medan män väljer bilen i större utsträckning. Mot bakgrund av nationella och internationella miljömål ansåg utskottet därför att det är av betydelse att öka mäns resor med kollektivtrafiken. Utskottet pekade även på att kvinnor i högre grad än män föredrar trygga trafikmiljöer och framhöll att detta bör beaktas i planeringsarbetet när det gäller allt från grönområden till andra platser med begränsad insyn. Utskottet är alltså av den uppfattningen.

Av budgetpropositionen för 2019 framgår det när det gäller inflytande i beslutsprocesser som påverkar transportsystemet att andelen kvinnor respektive män utgör ungefär 50 procent vardera i statliga myndigheters och bolags ledningsgrupper och styrelser. På regional och kommunal nivå kvarstår dock numerära skillnader i representationen mellan kvinnor och män. I propositionen anges att det inte heller finns någon trend som pekar på att kvinnors representation ökar. I de regionala kollektivtrafikmyndigheterna är andelen kvinnor i de politiska ledningarna 37 procent (män 63 procent) och andelen högre chefer som är kvinnor 33 procent (män 67 procent). I kommunala nämnder, styrelser och förvaltningar relaterade till transportsektorn är andelen kvinnor i de politiska ledningarna 31 procent och andelen män 69 procent. Andelen högre chefer som är kvinnor uppgår till 36 procent och andelen män till 64 procent.

Utskottet noterar att det i budgetpropositionen för 2019 anges att den objektiva och subjektiva tryggheten i transportsystemet har utvecklats negativt sedan 2009. Antalet personer i åldern 16–79 år som har utsatts för olika typer av våldsbrott, som hot, personrån, misshandel och sexualbrott, i kollektivtrafiken har enligt Brottsförebyggande rådets nationella trygghetsundersökning ökat kraftigt över tid. Även i relation till antalet påstigande i kollektivtrafiken har våldsbrotten i kollektivtrafiken ökat. Vidare framgår att andelen personer som upplever otrygghet i kollektivtrafiken har ökat. I propositionen anges att ökningen är störst för kvinnor. En större andel av kvinnorna, omkring 20 procentenheter, upplever otrygghet i kollektivtrafiken en sen kväll jämfört med männen.

I regeringsförklaringen lyfter statsministern fram att det är en feministisk regering och att kvinnor och män ska ha lika goda förutsättningar att försörja sig själva och styra över sina liv. Utskottet har vidare tagit del av att infrastrukturminister Tomas Eneroth besökte Lund fredagen den 8 mars 2019 för att bl.a. diskutera behovet av att stärka jämställdheten inom transportsektorn. Utskottet ser med tillfredsställelse på regeringens uttalanden och att jämställdhet finns med i politikens utformning på bred front förutsätter att frågorna kommer att ha fortsatt hög prioritet för regeringen. Utskottet kommer

att fortsätta följa utvecklingen noga men finner för närvarande inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Samtliga motionsförslag avstyrks därför.

Hållbara transporter

Utskottet har vid flera tillfällen framhållit att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna som transportpolitiken står inför. Riksdagen har också beslutat att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. I januari 2019 anordnade därför utskottet en offentlig utfrågning på temat transportsektorns bidrag till klimatmålen (2018/19:RFR3). Vidare har trafikutskottets arbetsgrupp för forskningsfrågor genomfört en studie i syfte att identifiera de mest realistiska alternativen för att öka andelen icke-fossila drivmedel i Sverige de närmaste åren: Fossilfria drivmedel för att minska transportsektorns klimatpåverkan – flytande, gasformiga och elektriska drivmedel inom vägtrafik, sjöfart, luftfart och spårbunden trafik (2017/18:RFR13). Målet med studien är att åstadkomma 70 procents minskade växthusgasutsläpp till 2030.

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) understryker regeringen att transportsektorns miljöpåverkan och utsläpp måste minska kraftigt för att Sverige ska nå sina miljö- och klimatmål samt de internationella åtaganden som följer av Parisavtalet. Vidare anges att transportsektorn måste bidra genom effektivisering och övergång till förnybara drivmedel, inklusive el. I infrastrukturpropositionen framhålls också att långväga godstransporter ska flyttas från lastbil till tåg och sjöfart och att tåget ska vara snabbare än bilen och billigare än flyget. I regeringens direktiv till Trafikverket om åtgärdsplanering från mars 2017 anges att det är av stor betydelse att transportinfrastrukturen planeras utifrån landskapets värden och funktioner och att landskapsanpassningsaspekter integreras tidigt i planläggningsprocessen. Vidare anges att nya investeringar för alla trafikslag ska planeras och genomföras med hänsyn till natur- och kulturvärden och god resurs-hållning samt med höga krav på att begränsa föroreningar och klimatpåverkan.

I skrivelsen om den nationella planen uppger regeringen att en utveckling av transportsystemet ska bidra till att Sverige blir världens första fossilfria välfärdsland och att de nationella miljö kvalitetsmålen ska nås. Regeringen understryker att en omställning av transportsektorn nödvändig för att bryta fossilberoendet och minska utsläppen är. Regeringen anser att det behövs en aktiv politik och löpande uppföljning och utveckling av styrmedlen inom transportområdet för att klara klimatmålen. Regeringen framhåller vidare att den vill fortsätta främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. I skrivelsen uppger regeringen också att den har för avsikt att noga följa upp genomförandet och effekterna av planen. Regeringen har följaktligen i beslutet om den nationella planen uppdragit åt Trafikverket att årligen i samband med årsredovisningen, på en övergripande nivå, redovisa

vilka åtgärder som vidtagits under året för att verksamheten aktivt ska bidra till att miljö kvalitetsmålen nås. Utskottet vill i sammanhanget också uppmärksamma att det i den sakpolitiska överenskommelse som ingicks i januari 2019 mellan regeringspartierna, Centerpartiet och Liberalerna (januariavtalet) anges att Sverige ska gå före på klimat- och miljöområdet och bli världens första fossilfria välfärdsland. I avtalet framförs även att stadsmiljöavtalen ska utvecklas och effektiviseras för att bl.a. främja alternativ till bil i städerna. Vidare framgår av skrivelsen om nationell plan att regeringen anser att det, för att främja hållbara godstransporter och för att stödja den svenska sjöfarten när en rad nya regler börjar gälla, är särskilt angeläget med de insatser för ökad forskning och innovation som planeras inom transportområdet som rör sjöfart. Regeringen bedömer även att arbetet med forskning och innovation på transportområdet som rör järnväg behöver samordnas och stärkas.

Mot bakgrund av motionsförslagen om elektrifiering av transportsektorn vill utskottet särskilt peka på att det av regeringens fastställelsebeslut av den nationella planen framgår att Trafikverket under planperioden ska bygga och driftsätta en elväg som en pilotsträcka. Utgångspunkten bör vara att pilotsträckan kan tas i drift 2021. Regeringen framhåller att den nationella planen bidrar till detta med finansiering till åtgärder som gör att infrastrukturen kan användas på ett mer hållbart sätt. Regeringen pekar på att ett exempel är elvägar, där överföring av ström till tunga fordon under färden bidrar till lägre koldioxidutsläpp, högre energieffektivitet i transportsystemet och minskade transportkostnader. För att åstadkomma en snabb introduktion av elvägar satsar regeringen medel så att en pilotsträcka med elväg kan etableras under planperioden. Utskottet delar regeringens uppfattning om vikten av en snabb introduktion av elvägar och påminner om den offentliga utfrågning som utskottet anordnade i januari 2019 om transportsektorns bidrag till att uppfylla miljömålen. Utskottet fick då bl.a. information om världens första elväg på E16.

I regeringens godstransportstrategi understryks att klimatet är en av regeringens högst prioriterade frågor. Regeringen framhåller att arbetet med godstransporterna inriktas på att öka transporteffektiviteten, bl.a. genom samordning och samhällsplanering, men också på att genomföra övergången till förnybara drivmedel och utveckla energieffektivare fordon. Regeringen anger i sammanhanget att innovationer som utgör delar av lösningen på klimatfrågan ska börja användas i transportsystemet och därigenom också visas upp i den permanenta världsutställning som det svenska transportsystemet ska vara. I godstransportstrategin uppges även att regeringen genomför en nationell satsning på elektrifiering av godstransporter för att stödja omställningen. Vidare anges att en långsiktig plan för uppförande och utbyggnad av elvägar ska tas fram. Utskottet är mycket positivt till detta.

Utskottet välkomnar även att regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att 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. Kartläggningen ska genomföras med utgångspunkt i regeringens beslut om fastställande av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 och regeringens godstransportstrategi, i dialog med branschen och de största transportköparna. Trafikverket ska vidare redovisa förutsättningar för att utveckla de olika transportsystem som Trafikverket förvaltar så att de bättre beskriver infrastruktur för omlastning, som godsterminaler av olika slag, hamnar och flygplatser med godshantering, i syfte att underlätta för överflyttning till järnväg och sjöfart. Uppdraget ska redovisas den 15 september 2019.

När det gäller motionsförslagen om åtgärder för att främja cykling vill utskottet lyfta fram att det i regeringens skrivelse om den nationella planen framhålls att regeringen vill främja cykling. Regeringen uppger att den nationella planen innehåller många större väginvesteringar som inkluderar åtgärder för cyklisterna och att det inom de s.k. trimnings- och miljöåtgärderna görs särskilda satsningar på cykelbanor och vägar utmed det allmänna vägnätet som förbättrar möjligheten till arbetspendling i större tätortsregioner samt andra typer av åtgärder för att öka cyklisters säkerhet och tillgänglighet, t.ex. cykelportar och parkering. Vidare framhåller regeringen att det ska vara enklare och säkrare att gå, cykla och resa kollektivt. I den nationella cykelstrategin som regeringen presenterade våren 2017 anges bl.a. att cykeln ska vara ett attraktivt transportsätt och att det är viktigt att cykelvägnätet hänger samman både lokalt och regionalt samt kopplar till olika målpunkter i samhället. Vidare anges att cykelnätet behöver utformas så att det blir både attraktivt och trafiksäkert med god framkomlighet och att det ska vara tillgängligt och lätt att använda för olika grupper av medborgare. Satsningarna i den nationella planen innebär att Trafikverket kan genomföra åtgärder för att möjliggöra pendling med cykel inom eller mellan ett fyrtiotal större tätorter och skapa sammanhängande stråk. Inom ramen för cykel i trimnings- och miljöåtgärder satsas ca 1,5 miljarder kronor på cykelvägar längs nationella vägar.

Utskottet vill i sammanhanget även lyfta fram att regeringen 2015 fattade beslut om förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. Förordningen ger möjlighet för kommuner och landsting att söka stöd för investeringar i anläggningar för kollektivtrafik, anläggningar för cykeltrafik respektive anläggningar för nya transportlösningar för kollektivtrafik eller cykeltrafik. Stadsmiljöavtalen har integrerats i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029, och regeringen har utökat stödet till 1 miljard kronor per år under perioden 2018–2029. För att ytterligare stimulera utvecklingen av hållbara stadsmiljöer och ta ett helhetsgrepp på urbana transporter kommer regeringen att utvidga möjligheten att använda stadsmiljöavtalen för medfinansiering av anläggningar och nya lösningar för samlastning, samordnade urbana godstransporter och för att skapa förutsättningar för

godstransporter med cykel i urban miljö. Bidraget till urbana godstransporter får uppgå till maximalt 1,2 miljarder kronor under planperioden.

Mot ovanstående bakgrund kan utskottet konstatera att frågan om hållbara transporter har mycket hög prioritet för regeringen. Utskottet välkomnar detta och finner därför inte skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen på området. Utskottet har dock tagit del av uppgifter från Trafikverket som pekar på att koldioxidutsläppen från vägtrafiken ökar igen efter flera års minskning. För att nå klimatmålen om att minska utsläppen av växthusgaser från transportsektorn med 70 procent behöver utsläppen minska med 8 procent årligen fram till 2030. Enligt utskottets uppfattning är det därför en oroande utveckling med ökade utsläpp av koldioxid, och Trafikverket framför också bl.a. att takten behöver ökas när det gäller att minska utsläppen. Trafikverket konstaterar bl.a. att nya styrmedel kommer att behövas, och det kommer även att krävas en förändrad inriktning i utvecklingen av samhället och transportsystemet med minskad biltrafik och effektivare godstransporter. Mot denna bakgrund kommer utskottet att följa utvecklingen mycket noga.

Utskottet avstyrker därmed samtliga motionsförslag.

Forskning och innovation

Utskottet har i flera olika sammanhang framhållit att ett effektivt, tillgängligt transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar. I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) framhöll regeringen att det behövs en satsning på forskning och innovation för att kunna möta utmaningarna inom transportsystemet. Regeringen betonar att satsningen bör ha ett trafikslagsövergripande perspektiv och sträva efter att tillfredsställa de behov som medborgare och näringsliv har. I betänkande 2016/17:TU4 anslöt sig utskottet till fullo till regeringens bedömning, och utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan. Utskottet ser med tillfredsställelse på att det genom den nationella planen totalt fördelas 8 miljarder kronor till forskning och innovation under planperioden. Insatserna omfattar samtliga trafikslag och regeringen framhåller att det innebär en ökning från föregående planperiod. Utskottet välkomnar även regeringens uttalanden i skrivelsen om den nationella planen om att Sverige har möjlighet att bli en permanent världsutställning för innovationer på transportområdet genom att satsa på elektrifiering, digitalisering, fjärrstyrning och automatisering, bl.a. uppkopplade transporter och ökad resenärsinformation. I skrivelsen anges vidare att Sverige har många världsledande företag i transportsektorn och har stor potential att utveckla transportsystemet till att bli långsiktigt hållbart samtidigt som svenskt näringsliv stärks. Regeringen framhåller att den nationella planen bidrar till detta med finansiering till åtgärder som gör att infrastrukturen kan användas på ett mer hållbart sätt. Regeringen pekar exempelvis på elvägar, där regeringen för att åstadkomma en snabb introduktion satsar medel så att en pilotsträcka med elväg kan etableras under planperioden. Utskottet delar regeringens uppfattning om vikten av en snabb

introduktion av elvägar och påminner om den offentliga utfrågning som utskottet anordnade i januari 2019 om transportsektorns bidrag till att uppfylla miljömålen. Utskottet fick då bl.a. information om världens första elväg på E16.

I skrivelsen framhåller regeringen även att digitaliseringen påverkar såväl resmönster som transporter. Det är angeläget att Trafikverket bedriver ett arbete för att på sikt åstadkomma en infrastruktur som är anpassad och integrerad med uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, farkoster och system. Särskilda satsningar ska göras på test och demonstration, och ett större fokus ska ligga på förkommersiell upphandling tillsammans med inhämtande av internationell kunskap för att åstadkomma höjd innovationstakt och öka tillämpningen av forskningsresultat. Detta förutsätter även policyutveckling menar regeringen.

Utskottet är positivt till att regeringen framhåller att den har för avsikt att följa upp genomförandet och effekterna av planen genom att i beslutet om den nationella planen bl.a. uppdra åt Trafikverket att årligen i samband med årsredovisningen, på en övergripande nivå, redovisa hur medlen för pågående forskning- och innovationsprojekt fördelas per trafikslag och ämnesområden.

Utskottet har även noterat att regeringen har presenterat samverkansprogram för att stärka samverkan mellan aktörer i innovationssystemet. Samverkansprogrammen ska binda samman, kraftsamla och bygga vidare på de många goda samverkansinsatser som görs tillsammans med näringsliv, offentlig sektor, universitet, högskolor och institut. Ansatsen i samverkansprogrammen bygger på övertygelsen att framtidens samhällliga möjligheter och utmaningar, rätt hanterade, innebär betydande möjligheter att stärka svensk konkurrenskraft och därmed skapa nya arbetstillfällen samt bidra till hälsa, välfärd och jämställdhet. Utskottet kan med tillfredsställelse konstatera att ett av samverkansprogrammen tar sikte på nästa generations resor och transporter. Samverkansprogrammet inom transportområdet bygger vidare på regeringens vision om att Sverige ska vara ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Den senaste lägesrapporten lämnades i april 2018. Visionerna för de inrättade samverkansprogrammen redovisas närmare i regeringens forskningsproposition Kunskap i samverkan – För samhällets utmaningar och stärkt konkurrenskraft (prop. 2016/17:50) där det framhålls att fordon och fartyg blir alltmer uppkopplade och därmed kan kommunicera i högre grad med varandra och med det övriga transportsystemet, vilket skapar förutsättningar för en hållbar stadsutveckling och ökad trafiksäkerhet för både skyddade och oskyddade trafikanter. Vidare anges att samverkande och uppkopplade fordon och fartyg också leder till effektivare resursanvändning genom bättre utnyttjande av infrastrukturens kapacitet. Det framhålls även att elektrifiering av fordon exempelvis kan ersätta förbrukning av fossila bränslen, vilket minskar utsläppen av växthusgaser och kväveoxider samt förbättrar luftkvaliteten och minskar bullerproblemen i tätorter.

Utskottet vill i sammanhanget även lyfta fram att det i regeringens godstransportstrategi anges att det för att stärka Sveriges konkurrenskraft

krävs förmåga att skapa och producera innovativa lösningar, tekniker samt att utveckla befintliga och nya företag. Regeringen framhåller att fortsatta satsningar ska göras på forskning och innovation inom svenska styrkeområden. Det ska vara möjligt för innovationer att efter test och utvärdering snabbt gå från pilot till verklighet och bli en del av den permanenta världsutställningen och av godstransportsystemet. I strategin uppges även att det på transportområdet sker en utveckling som innebär att transportsystemet digitaliseras, automatiseras och elektrifieras. Utvecklingen kan enligt utskottets mening, med rätt styrmedel, skapa lösningar som kan bidra till att klimatmålet nås och att konkurrenskraften för svenskt näringsliv stärks.

I regeringens forskningsproposition (prop. 2016/17:50) anges att ett långsiktigt hållbart transportsystem för resor och transporter är avgörande för Sveriges fortsatta utveckling och välstånd. Regeringen pekar på att miljö- och klimatutmaningarna skapar nya behov och på att digitaliseringen i det sammanhanget har möjlighet att bidra till framtidens transportlösningar genom att fokus ändras från själva transporten till en skräddarsydd mobilitetslösning för personer eller varor. Digitaliseringen skapar också enligt regeringen möjligheter för utveckling av uppkopplade, kommunicerande fordon och system som är mer eller mindre självkörande och som kan bidra till ökad svensk export av högkvalitativa tjänster och produkter. Genom att fordon och fartyg blir alltmer uppkopplade och i högre grad kan kommunicera med varandra och det övriga transportsystemet skapas förutsättningar för en hållbar stadsutveckling och ökad trafiksäkerhet för både skyddade och oskyddade trafikanter. Samverkande och uppkopplade fordon och fartyg leder också enligt regeringen till effektivare resursanvändning genom bättre utnyttjande av infrastrukturens kapacitet. Regeringen uppger vidare att ett robust järnvägssystem kan bidra till att möta några av de globala samhällsutmaningarna där bl.a. samverkan och innovationer inom underhåll och nyinvesteringar är viktiga. Regeringen lyfter även fram vikten av samverkan för sjöfarts- och luftfartsområdet. I yttrande 2016/17:TU3y till utbildningsutskottet framhöll trafikutskottet att forskning och innovation är av strategisk betydelse för många av frågorna inom trafikutskottets beredningsområde. Forskningen har också väsentlig betydelse för att uppnå de transportpolitiska målen. Utskottet ansåg även att satsningar på forskning och innovation är angelägna för att kunna möta utmaningarna inom transportsystemet, och utskottet underströk att forskning och kunskapsuppbyggnad behövs inom samtliga transportområden. Utskottet lyfte vidare fram att det för att möta utmaningarna inom transportsystemet är angeläget att i forskningen också tillämpa ett trafikslagsövergripande perspektiv också i fortsättningen och att sträva efter att tillfredsställa behoven hos medborgare och näringsliv.

I propositionen En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop (prop. 2017/18:179) anser regeringen att det behövs nya tillvägagångssätt för att förbättra transportmöjligheterna på landsbygderna. Regeringen pekar på att kollektivtrafiken i landsbygderna är

svagt utvecklad och turtätheten ofta låg. Vidare framhåller regeringen att det tack vare digitaliseringen finns möjligheter att utveckla nya lösningar för person- och godstransporter inom ramen för delningsekonomin. I yttrande 2017/18:TU7y till näringsutskottet instämde trafikutskottet med regeringen om att det finns anledning att förbättra förutsättningarna för innovativa transportlösningar, inte minst för att lösa landsbygdens utmaningar. Utskottet har tidigare framhållit att ett effektivt, tillgängligt transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar. Trafikutskottet välkomnade således regeringens uttalanden om att det behövs nya tillvägagångssätt för att förbättra transportmöjligheterna på landsbygderna.

Det dåvarande statsrådet Anna Johansson framförde i en interpellationsdebatt i juni 2016 (ip. 2015/16:644) att hon välkomnar ny teknik som syftar till att skapa effektivare transportmedel. Statsrådet framförde vidare att regeringen arbetar med forskning och innovationer för att Sverige ska vara en framstående forskningsnation, där forskning och innovation bedrivs med hög kvalitet och bidrar till samhällets utveckling och näringslivets konkurrenskraft. Vidare betonades att regeringen arbetar i samverkan med akademi, myndigheter och industri med forskning och innovationer inom transportområdet. Exempel på sådan samverkan är utveckling av självkörande bilar samt demonstrationsanläggningar av elvägar för minskad miljö- och klimatpåverkan. Statsrådet konstaterade när det gäller hyperloop att tekniken är ung och mycket kan ändras och att det därför just då inte fanns någon avsikt från statsrådet att ta initiativ till en utredning om hyperloop i Sverige. Statsrådet framhöll dock att regeringen med intresse följer utvecklingen av denna nya teknik. I en interpellationsdebatt från den 24 oktober 2017 (ip. 2017/18:26) framhöll infrastrukturminister Tomas Eneroth att regeringen har tagit ett flertal initiativ som syftar till att utveckla och modernisera kollektivtrafiken till det nya konceptet mobilitet som en tjänst. Statsrådet pekade bl.a. på regeringens samverkansprogram Nästa generations resor och transporter och på det regeringsuppdrag om kollektivtrafik på landsbygden som Statens väg- och transportforskningsinstitut har.

Utskottet är sammanfattningsvis positivt till att regeringen följer utvecklingen av ny teknik inom transportområdet och arbetar med forskning och innovation. Utskottet är också medvetet om att regeringen har tillsatt ett flertal utredningar i syfte att analysera och utreda framtidens trafik och transporter. Utskottet vill i sammanhanget särskilt peka på att Trafikverket har fått i uppdrag att lämna in analyser om forskning och innovation inom transportområdet. Uppdraget redovisades den 25 september 2015. Vidare tillsatte regeringen i november 2015 en utredning för att analysera om och hur reglerna behöver anpassas för självkörande fordon. Syftet var att skapa bättre rättsliga förutsättningar för introduktion och försök med självkörande fordon i allmän trafik. Utredningen överlämnade sina förslag i mars 2018.

Utskottet instämmer med regeringens bedömning i skrivelsen Riksrevisionens rapport om Trafikverkets stöd till forskning och innovation (skr. 2018/19:23) att det är nödvändigt att Trafikverket säkerställer god

hushållning med de anslagsmedel som myndigheten disponerar för forskning och innovation. Av regeringens skrivelse framgår att Trafikverket har tagit fram en handlingsplan med ansvariga personer och datum för när åtgärder ska vara genomförda. Vidare uppger regeringen att Trafikverkets rutiner för handläggningen av de anslagsmedel som myndigheten disponerar för forskning och innovation bör följas upp. Utskottet välkomnar detta.

Med anledning av vad som anförts ovan avstyrker utskottet samtliga motionsförslag och föreslår att riksdagen lägger skrivelse 2018/19:23 till handlingarna.

Gränsöverskridande trafik

Med anledning av motionsyrkandena om gränsöverskridande trafik vill utskottet framhålla att en ökad rörlighet mellan Sverige och våra grannländer är positiv och bra för Sverige. Senast i betänkande 2017/18:TU6 framhöll utskottet också att gränsöverskridande trafik bör främjas och underlättas.

Utskottet vill också påminna om att regeringen i infrastrukturpropositionen gjorde bedömningen att det är angeläget att intensifiera samarbetet om transporter med de nordiska grannländerna och övriga länder runt Östersjön samt inom EU i sin helhet för att öka transporteffektiviteten och utveckla den gränsregionala tillgängligheten. Regeringen framhöll även att de överenskommelser om samarbeten som Sverige ingår inom transport- och infrastrukturområdet bör inkludera exportfrämjande samt främjande av forskning och innovation. Vidare vill utskottet peka på att regeringen i skrivelsen om den nationella planen framhåller att Sveriges och Norges regeringar är överens om att de gränsöverskridande transportinfrastrukturerna ska utvecklas i dialog mellan departementen i de båda länderna och mellan de myndigheter som ansvarar för transportsystemet i respektive land. Regeringen framför vidare att den har för avsikt att ta initiativ till en dialog med den norska regeringen om utvecklingen av de gränsöverskridande stråk som Trafikverket beskriver: Stockholm–Oslo, Göteborg–Oslo och Malmbanan/Ofotenbanan. Regeringen framför att den ser ett särskilt behov av att länderna gemensamt utreder hur järnvägsförbindelserna i de nämnda stråken kan stärkas. I fastställelsebeslutet av den nationella planen uppger regeringen även att Sverigeförhandlingen har föreslagit att ett fortsatt bilateralt samarbete mellan Danmark och Sverige ska ske genom en strategisk analys för en ny fast förbindelse över Öresund mellan Helsingborg och Helsingör. Regeringen framför i beslutet att en strategisk analys förbättrar kunskapsläget inför framtiden. Utskottet konstaterar också att det i regeringens beslut om nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 ingår investeringar som bl.a. syftar till ökad robusthet för transportsystemet som helhet och därmed även för gränsöverskridande transporter. Utskottet välkomnar regeringens uttalanden om vikten av gränsöverskridande trafik med våra grannländer.

I regeringens nationella godstransportstrategi 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. Regeringen uppger att målet är att de gränsöverskridande transporterna i framtiden ska fungera väl och upplevas som smidiga och effektiva. Regeringen framhåller att infrastrukturen ska vara så robust att större avbrott i näringslivets transporter kan undvikas. I godstransportstrategin pekar regeringen på ett antal insatser, bl.a. att Sverige ska delta aktivt och med kraft i det europeiska samarbetet om infrastruktur, förenklad rapportering till berörda myndigheter vid fartygsanlöp, att utveckla EU:s godskorridorer på järnväg, att utveckla järnvägsförbindelserna till Norge och att analysera en ny fast förbindelse till Danmark. Utskottet välkomnar regeringens uttalanden och aviserade insatser.

Utskottet vill även lyfta fram att EU har en gemensam planering för infrastruktur. Syftet är att senast 2030 ha skapat effektiva och högkvalitativa transportkorridorer, eller stomnät, inom hela EU. Detta har Sverige varit med om att förhandla fram och åtagit sig att utföra. Regeringen och Trafikverket har det övergripande ansvaret för att integrera planeringen av EU-målen med de nationella målen för nya vägar och järnvägar. I sitt svar på en skriftlig fråga från december 2017 framförde infrastrukturminister Tomas Eneroth att Sverige då deltog aktivt i det pågående samarbetet för det transeuropeiska transportnätet samt inom Fonden för ett sammanlänkat Europa. Statsrådet framförde vidare att Sverige framför allt deltar aktivt i fondens utlysningar inom transportområdet där medfinansiering från EU utdelas till relevanta och mogna projekt. Under 2018 påbörjades förhandlingarna om EU:s nästa fleråriga budgetram och statsrådet konstaterade att regeringen under 2016 och 2017 arbetade med förberedelser för att kommande budgetprioriteringar på EU-nivå skulle främja såväl svenska som europeiska intressen.

I betänkande 2017/18:TU18 behandlade utskottet regeringens skrivelse 2017/18:189 Riksrevisionens granskning om EU-perspektivet i väg- och järnvägsinvesteringar. I skrivelsen till riksdagen angav regeringen att den instämmer i Riksrevisionens bedömning att regeringen och Trafikverket ska beakta de mål och intentioner som riksdagen har slagit fast samt de mål som EU formulerat i TEN-T-förordningen. I skrivelsen till riksdagen redovisade regeringen vidare att den deltar aktivt i genomförandet av TEN-T-förordningen och anser att det är viktigt att beakta EU:s mål i planeringen av transportinfrastrukturen. I skrivelsen redovisade regeringen att den delvis gör en annan bedömning än Riksrevisionen och anser att Trafikverket tar hänsyn till såväl nationella som internationella perspektiv vid framtagandet av ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan. Regeringen ansåg vidare att Trafikverket utifrån sin instruktion, sitt regleringsbrev och tidigare beslut om fastställelse av den nationella planen har tillräckliga direktiv för hur projekt ska prioriteras. Utskottet framhöll bl.a. att det välkomnar vad regeringen redovisat om sitt aktiva deltagande i att genomföra TEN-T-förordningen och att det är viktigt att beakta EU:s mål i planeringen av transportinfrastrukturen.

Utskottet vill även påminna om att det inom EU sedan tidigt 1990-tal pågår ett arbete med att bygga upp ett enhetligt järnvägssystem inom Europa. Arbetet syftar till att öka järnvägens effektivitet och konkurrenskraft i förhållande till de övriga trafikslagen. Järnvägstransporter över gränserna hindras i dag av att den europeiska marknaden är uppdelad i nationella nät, som bygger på sinsemellan olika tekniska lösningar och som styrs av olika nationella regler. För att överbrygga dessa hinder har EU presenterat ett antal regelpaket, de s.k. järnvägspaketen. Syftet med de europeiska bestämmelserna är dels att standardisera komponenter för att sänka järnvägens kostnader och öka konkurrenskraften, dels att göra det möjligt att köra tåg mellan olika medlemsländer utan några tekniska problem. Inom Regeringskansliet pågår ett arbete med att genomföra det fjärde järnvägspaketet i svensk rätt.

Sammanfattningsvis anser utskottet att det är av stor betydelse att ha ett internationellt perspektiv i infrastrukturplaneringen. Utskottet ser därför med tillfredsställelse på det arbete som bedrivs inom Regeringskansliet för att utveckla ett effektivt och hållbart transportsystem utan gränshinder. Med anledning av vad som har anförts avstyrker utskottet samtliga motionsförslag.

Planeringsprocessen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om planeringsprocessen. Utskottet lyfter fram vikten av att följa upp och utvärdera lagstiftning för att säkerställa att den verkar i avsedd riktning och bidrar till att genomföra transportpolitiken. Utskottet välkomnar även att regeringen framhåller behovet av att driva vidare arbetet med ökad produktivitet och kostnadskontroll med hög prioritet.

Jämför reservation 17 (M) och 18 (SD).

Bakgrund

Med utgångspunkt i den planeringsprocess som presenterades i infrastrukturproposition 1992/93:176 (bet. 1992/93:TU35, rskr. 1992/93:446) genomförs planeringen av åtgärder i transportinfrastrukturen i två steg. I det första steget, inriktningsplaneringen, utreds mål, ekonomiska ramar och inriktning för den kommande planeringsperioden. Analysen ligger till grund för den infrastrukturproposition som regeringen presenterar med förslag till planeringsram och inriktning för den aktuella planperioden. När riksdagen fattat beslut med anledning av propositionen följer det andra steget, åtgärdsplaneringen. Trafikverket och planeringsorgan på regional nivå upprättar i detta skede konkreta förslag till nya åtgärdsplaner. Samhällsekonomiska analyser spelar en central roll i detta arbete. De nationella planerna fastställs därefter av regeringen medan länsplanerna

fastställs i länen. Regeringen redovisar skriftligen sitt slutliga ställningstagande till riksdagen. Den statliga infrastrukturplaneringen har resulterat i åtgärdsplaner för en period på cirka tio år. I propositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21) presenterade regeringen sitt förslag till inriktning för den kommande planeringsperioden som avser 2018–2029.

Motionerna

I motion 2018/19:27 av Jimmy Ståhl och Thomas Morell (båda SD) yrkande 2 anser motionärerna att eventuella avvikelser från den samhällsekonomiska prioriteringsordningen ska motiveras när beslut tas om en nationell investeringsplan. Motionärerna framhåller vidare i yrkande 3 att Trafikverket bör göra en analys av kostnadsbesparingar i den nationella planen.

I kommittémotion 2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 7 efterfrågas en utvärdering av lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar i syfte att öka investeringars effektivitet och produktivitet. Motionärerna pekar bl.a. på att regelverket för strategisk och ekonomisk planering av vägar och järnvägar är komplext och svåröverskådligt, delvis på grund av att det tillkommit vid olika tider och tillämpats med olika syften. Motionärerna menar att detta försvårar för en realistisk planering som också spänner över flera områden och tar hänsyn till miljö och kostnadseffektivitet.

Utskottets ställningstagande

I betänkande 2011/12:TU13 behandlade utskottet regeringens proposition 2011/12:118 Planeringssystem för transportinfrastruktur. Syftet med propositionen var att effektivisera den strategiska och ekonomiska infrastrukturplaneringen. En utgångspunkt för det nya planeringssystemet var behovet att uppfylla såväl övergripande, strategiska och långsiktiga som konkreta och kortsiktiga syften. Utskottet välkomnade propositionen som byggde på förslag som en parlamentarisk kommitté presenterade i betänkandet Effektivare planering av järnvägar och vägar (SOU 2010:57). Mot bakgrund av planeringsprocessens betydelse och de olika hänsyn som måste säkerställas i denna, inte minst rättssäkerheten för enskilda liksom hänsyn till miljön, framhöll utskottet att det är positivt att regeringen låtit propositionen föregås av flera utförliga utredningar och initiativet att tillsätta en parlamentarisk kommitté för att analysera och föreslå förbättringar i planeringssystemet för transportinfrastrukturen (dir. 2009:16). Utskottet framhöll att planeringsprocessen främjade möjligheten att uppnå en blocköverskridande syn på de förenklingar och effektiviseringar som behövs i planeringssystemet.

Utskottet håller fast vid sin uppfattning men vill samtidigt framhålla vikten av att följa upp och utvärdera ny lagstiftning för att säkerställa att den faktiskt verkar i avsedd riktning och bidrar till att genomföra transportpolitiken. Enligt det planeringssystem för transportinfrastruktur som infördes 2012 har

regeringen också uppdragit åt Trafikverket att årligen redovisa dels vilka namngivna investeringsobjekt som är färdiga för byggstart inom den närmaste treårsperioden inklusive förslag till finansiering, dels vilka namngivna objekt som bör förberedas för byggstart under den följande treårsperioden. Regeringen får därmed en kontinuerlig uppdatering av planeringsläget för de stora investeringsobjekten. Utskottet vill i sammanhanget också peka på att Trafikverket ska följa upp kostnader och effekter för de namngivna objekten. Av denna uppföljning ska den samhällsekonomiska nyttan framgå och åtgärdernas bidrag till de transportpolitiska målen inklusive de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen redovisas. Efterkalkyler av samhällsekonomisk lönsamhet för färdigställda objekt öppnade för trafik, där slutliga byggkostnader och realiserade effekter ligger till grund för kalkylen, ska även fortsättningsvis redovisas årligen.

Utskottet konstaterar vidare att regeringen i skrivelsen om den nationella planen framhåller att den ser behov av att arbetet med ökad produktivitet och kostnadskontroll drivs vidare med hög prioritet och att regeringen därför har uppdragit åt Trafikverket att i samband med årsredovisningen redogöra för marknads- och indexutveckling, större avvikelser, bedömning av risker samt framdriften av de namngivna investeringsobjekten. Utskottet är positivt till detta.

Utskottet välkomnar sammanfattningsvis de åtgärder som beskrivs ovan och förutsätter att regeringen vidtar lämpliga åtgärder för det fall det behövs.

Mot bakgrund av vad som har anförts ovan avstyrker utskottet samtliga motionsförslag.

Samhällsekonomiska analyser

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 19 (M), 20 (SD) och 21 (C, L).

Bakgrund

I Trafikverkets arbete med att utarbeta förslag till prioriteringar i den långsiktiga strategiska infrastrukturplaneringen spelar samhällsekonomiska analyser en central roll. En samhällsekonomisk analys består av en samhällsekonomisk kalkyl, där de nyttor och kostnader som har beräknats och värderats i kronor räknas samman till en s.k. nettonuvärdeskvot som visar åtgärdens skattade lönsamhet, kompletterat med mer kvalitativa bedömningar av effekter som är svåra eller omöjliga att beräkna eller värdera. Den

samhällsekonomska 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 samhällsekonomska analyserna tar Trafikverket fram trafikprognoser som visar hur den framtida utvecklingen av trafiken samt framtida efterfrågan på resor och godstransporter kan bedömas se ut. Hur prognosmodellen är uppbyggd och vilka antaganden som görs om det framtida transportsystemet och omvärldsförändringar är av stor vikt för bedömningen av vilka konsekvenser olika åtgärder i transportsystemet kan få. Trafikverket har ansvar för att utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomska analyser inom transportområdet, inklusive efterkalkylering och successiv kalkylering. Trafikanalys ska kontinuerligt följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomska analyser och följa den internationella modellutvecklingen på området.

Motionerna

I motionerna 2017/18:1218 och 2018/19:2506 framhåller Peter Helander och Daniel Bäckström (båda C) behovet av att ta fram beräkningssätt där man tar större hänsyn till landsbygdens exportindustri och besöksnäringens behov av transporter. Motionärerna framhåller att bra infrastruktur lägger grunden för ett framgångsrikt näringsliv och en bygd som utvecklas.

I motion 2018/19:27 av Jimmy Ståhl och Thomas Morell (båda SD) framförs i yrkande 1 att Trafikverket ska ges nya uppdrag om samhällsekonomska kalkyler och återrapportering.

Johan Hultberg (M) framför i motion 2018/19:1909 yrkande 1 att en metod för trafikmodellering av gränsöverskridande järnvägstransporter bör tas fram. Motionären pekar på att samhällsekonomska beräkningar är grundläggande för framtagande av ett bra beslutsunderlag.

I motion 2018/19:2173 konstaterar Saila Quicklund (M) att människors möjligheter att bo och arbeta i hela Sverige förutsätter en god infrastruktur som skapar tillgänglighet och framkomlighet. Motionären framhåller att beräkningsgrunderna för investeringar i underhåll av vägar bör ta mer hänsyn till de olika näringarna och inte bara till befolkningsstorleken.

Anders Åkesson m.fl. (C) önskar i kommittémotion 2018/19:2427 yrkande 21 att det görs en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter i de samhällsekonomska kalkylerna i syfte att rätt värdera industrins och godsflödets betydelse.

I kommittémotion 2018/19:2901 anför Jessica Rosencrantz m.fl. (M) i yrkande 4 att korrekta och rättvisande samhällsekonomska kalkylmodeller är av största vikt för att investeringar i infrastruktur ska generera så stor samhällsnytta som möjligt. Motionärerna anser därför att regeringen bör arbeta

för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna för infrastrukturinvesteringar. I yrkande 5 efterfrågas att man följer upp hur den samhällsekonomiska lönsamheten beaktas i valet av infrastrukturobjekt.

Patrik Jönsson m.fl. (SD) anser i kommittémotion 2018/19:2968 yrkande 22 att större hänsyn bör tas till samhällsnytta vid nyinvesteringar och utbyggnad av järnvägsnätet.

Utskottets ställningstagande

Att samhällsekonomisk effektivitet är ett viktigt kriterium för åtgärder som vidtas i transportsystemet, samtidigt som även fördelningspolitiska aspekter ska vägas in, framgår av det övergripande målet för transportpolitiken. Utskottet kan även konstatera att det inom transportsektorn finns en lång tradition av att använda samhällsekonomiska analyser när man tar fram beslutsunderlag. Utskottet vill i sammanhanget understryka vikten av att dessa analyser är väl underbyggda och av god kvalitet. Utskottet framhåller även att det finns ett behov av en genomlysning och omarbeting av värderingen av godstransporter. Även statsrådet Tomas Eneroth har i en interpellationsdebatt från mars 2018 bl.a. framfört att det för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet är viktigt att vi utifrån aktuella faktaunderlag gör rätt bedömningar och investerar medlen där de gör mest nytta. Statsrådet framförde vidare att utmaningen ligger i att prioritera rätt åtgärder och få ut så mycket nytta som möjligt av de medel vi investerar. Utskottet ser positivt på statsrådets uttalanden. Även i budgetpropositionen för 2019 understryks att en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning förutsätter att nyttorna överväger kostnaderna för åtgärderna, vilket bedöms med hjälp av samhällsekonomiska kalkyler. I propositionen anges att sju objekt eller ca 54 procent av de 13 namngivna objekt som öppnade för trafik 2017 var samhällsekonomiskt lönsamma enligt kalkylen. Utskottet konstaterar att detta är en försämring från med 2016, då 85 procent av de 13 objekt som öppnade för trafik var samhällsekonomiskt lönsamma.

Trafikverket ansvarar dels för att utveckla principer för samhällsekonomiska analyser, dels för kalkylvärden som ska tillämpas i transportsektorns samhällsekonomiska analyser och för att publicera dem i den s.k. ASEK-rapporten (Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn). Här behandlas t.ex. frågor om beräkningen av investeringskostnader och drift- och underhållskostnader, kostnader för klimateffekter och trafikeringskostnader för godstransporter. ASEK-arbetet är kopplat till en myndighetsövergripande samrådsgrupp som består av representanter för Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Naturvårdsverket, Energimyndigheten, Stockholms läns landsting/Stockholms länstrafik, Vinnova samt Trafikanalys (adjungerad). ASEK-arbetet stöds av ett vetenskapligt råd som består av vetenskaplig expertis inom ämnesområdena nationalekonomi, miljöekonomi, regionalekonomi och transportanalys. En

översyn av ASEK-rapporten ska göras varje år, och en ny version publiceras den 1 april årligen.

Utskottet vill även peka på att regeringen i samband med beslutet om den nationella planen har uppdragit åt Trafikverket att årligen i samband med årsredovisningen, på en övergripande nivå, redovisa effekterna av planen, däribland den samhällsekonomiska nyttan, av de åtgärder som genomförs för att upprätthålla väg- och järnvägsnätets kvalitet och tillgänglighet samt kostnaden för åtgärderna. Vidare ska Trafikverket följa upp kostnader och effekter för de namngivna objekten i planen. Av uppföljningen ska bl.a. den samhällsekonomiska nyttan framgå.

Utskottet noterar att Trafikverket i en promemoria till inriktningsunderlag 2018–2029 (Utvecklingsbehov trafikprognoser och samhällsekonomiska kalkyler) har angett att inriktningen för Trafikverkets utvecklingsbehov inom analysområdet bl.a. omfattar en bättre beskrivning av godsnyttor i kalkylerna. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill även påminna om att Trafikanalys har regeringens uppdrag att årligen rapportera analyser av transportsektorns samhällsekonomiska kostnader i relation till skatte- och avgiftsuttag inom olika delar av den svenska och europeiska transportsektorn. De kostnader som analyseras är i första hand de kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaderna för trafikens externa effekter.

I sammanhanget vill utskottet även peka på att utskottets arbetsgrupp för uppföljning och utvärdering i rapport 2017/18:RFR16, Järnvägstunnlar och skogsbilvägar – en uppföljning av klimatanpassningsåtgärder för infrastruktur, har framfört att det i framtagandet av kostnadskalkyler för infrastrukturprojekt med lång livslängd är viktigt att räkna på vad det kostar att inte klimatanpassa, även om det innebär att metoder för detta behöver utvecklas.

Sammanfattningsvis anser utskottet att det är angeläget med en kontinuerlig utveckling av de samhällsekonomiska metoder och modeller som används i infrastrukturplaneringen. Baserat på ovanstående bedömer utskottet att det redan pågår ett aktivt utvecklingsarbete. Utskottet avstyrker därför samtliga motionsförslag.

Särskilda infrastrukturåtgärder

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag som har väckts om olika infrastrukturprojekt i landet. Utskottet hänvisar till den gällande planeringsordningen som innebär att projekt för att vidmakthålla och utveckla trafikens infrastruktur normalt sett inte är riksdagsfrågor. Sådana bör i stället avgöras inom ramen för åtgärdsplaneringen.

Jämför särskilt yttrande 4 (M), 5 (SD), 6 (C, L), 7 (V) och 8 (KD).

Motionerna

Under allmänna motionstiden 2017/18 och 2018/19 väcktes ett stort antal motioner om olika infrastrukturprojekt, främst väg- och järnvägssträckningar i landet. Det handlar bl.a. om upprustningar och utbyggnader samt anläggande av nya väg- och broförbindelser. Ett flertal förslag har också väckts om att standarden på olika delar av trafikens infrastruktur bör förbättras, bl.a. förslag om utbyggnad av fyrfältsvägar och motorvägar och anläggande av dubbelspår. Motionärerna lämnar i flertalet fall konkreta förslag på sträckningar och olika projekt, men det finns också motionsförslag som mer allmänt pläderar för satsningar på trafikens infrastruktur i vissa regioner eller landsdelar. En sammanställning av samtliga dessa yrkanden redovisas nedan fördelat på vägprojekt, banprojekt, sjöfartsprojekt och förslag som gäller främst regionala insatser för flera trafikslag.

Vägprojekt

2017/18:49 av Sofia Fölster (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att projektet Östlig förbindelse är prioriterat och bör återupptas snarast, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2017/18:54 av Lars-Axel Nordell (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för att den resterande motorvägssträckan Västerås–Köping ska ingå i det nationella arbetet för att utveckla elvägen och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:87 av Sara-Lena Bjälkö (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om berörda vägar i Halland och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:88 av Sara-Lena Bjälkö (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tunnelbygget i Varberg och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:151 av Said Abdu (L) yrkande 3	3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra Europaväg 45:s sträckning genom Värmland och Dalsland och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:215 av Bengt Eliasson och Emma Carlsson Löfdahl (båda L)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en snabb utbyggnad av riksväg 26 och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:421 av Christina Örnebjär (L) yrkandena 2-4	2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om E20 och tillkännager detta för regeringen. 3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om E18 och tillkännager detta för regeringen. 4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om riksvägarna och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:448 av Emma Carlsson Löfdahl (L)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att riksväg 40, sträckan mellan Borås och Jönköping, i sin helhet bör byggas om till motorväg och att den fortsatta sträckningen från Nässjö till Västervik bör byggas om till två-plus-ett-väg och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:517 av Åsa Coenraads m.fl. (M) yrkande 1	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att prioritera en utbyggnad av E18 med cykelbana mellan Västerås och Enköping i Trafikverkets planering, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2017/18:518 av Åsa Coenraads m.fl. (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga möjligheterna att skynda på utbyggnaden av E18 mellan Västerås och Köping och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:655 av Lotta Finstorp m.fl. (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna för en upprustning av riksväg 55 och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:707 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningar för att bygga ut E6 genom Skåne till en trefilig motorväg på fler avsnitt och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:710 av Olle Thorell m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för motorvägsstandard på E18, sträckan Köping–Västjädra, och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:776 av Ingela Nylund Watz m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över behovet av att säkra kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet i Södertälje för fordonstrafik och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:813 av Monica Green m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera en fortsatt utveckling av E20 samt möjligheten att bygga cykelväg i samband med dess utbyggnad och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:854 av Bengt Eliasson och Emma Carlsson Löfdahl (båda L)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en om- och utbyggnad av väg 153 och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:944 av Magnus Oscarsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket inte ska bygga delar av nya E22 genom Blekinge på den bästa åkermarken och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1002 av Lars Beckman (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en utbyggnad av E4 mellan Gävle och Söderhamn och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:1019 av Jörgen Warborn m.fl. (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta länsvägarna 153 och 154 när medel budgeteras till länsvägarna och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:1048 av Annicka Engblom m.fl. (M) yrkandena 1 och 2	<p>1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om genomförande av planerade satsningar på E22 och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utbyggnationerna av E22 bör ske i längre och mer sammanhängande stråk och tillkännager detta för regeringen.</p>
2017/18:1263 av Lars-Arne Staxäng (M) yrkandena 1 och 3	<p>1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en broförbindelse mellan Europaväg 6 och östra Orust (Svanesund) och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till fortsatta satsningar på Europaväg 6 och tillkännager detta för regeringen.</p>
2017/18:1278 av Tomas Tobé (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast återuppta planeringen och överväga att inleda byggandet av en östlig förbindelse i Stockholmsregionen under nästa mandatperiod och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:1471 av Daniel Bäckström (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att vidta de åtgärder som krävs för att få till stånd projektering och investeringsunderlag på sträckan Valnäs–Riksgränsen med en standard som nya sträckningen av E18 väster om Karlstad uppnått under 2017 och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:1784 av Kristina Yngwe (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att förbättra trafiksituationen på Dragongatan i Ystad och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:1787 av Ola Johansson (C) yrkandena 3, 9 och 10	<p>3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att vägstandarderna, som en kombinerad investering på RV 153 och RV 154, stärks för att ta till vara den fulla tillväxtpotentialen i Falkenbergs och Varbergs inland och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast påbörja arbetet med en ny sträckning av väg 940 Onsalavägen enligt fastställd vägplan och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att E6 mellan Helsingborg och Mölndal bör pekas ut som en nationellt prioriterad försökssträcka för elektroniska motorvägar och tillkännager detta för regeringen.</p>

2017/18:1993 av Ida Drougge (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av projektet Östlig förbindelse i Stockholms län och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:2134 av Kenneth G Forslund och Mari Andersson Willner (båda S) yrkande 1	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för en utbyggnad av E20 genom Västra Götalandsregionen och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:2361 av Jessika Roswall m.fl. (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för en utbyggnad av riksväg 55 och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:3044 av Mikael Jansson och Robert Stenkvist (båda SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda kostnaden för en ”Svenska Höga Fjällenväg” och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:3050 av Tobias Billström m.fl. (M) yrkande 4	4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna för utbyggnad av E6 och E22 till trefiliga motorvägar och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:3173 av Ulrika Karlsson i Uppsala m.fl. (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en vägfärja (frigående eller linfärja) mellan Skokloster i Häbo kommun och Västersjö i Knivsta kommun och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:3249 av Erik Bengtzboe (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för en utbyggnad av väg 53 mellan Eskilstuna och Nyköping och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:3374 av Runar Filper (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utökade länsanslag till det värmländska vägnätet och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:3514 av Roger Hedlund (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för ytterligare investeringar i Europaväg 4 i Gävleborgs län och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:3523 av Roger Hedlund (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för ytterligare investeringar i Europaväg 16 Gävle–Oslo och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 20 och 21	20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva förutsättningarna för en finansieringslösning med en östlig förbindelse som knyter samman trafikleds-förbindelsen kring Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:3873 av Andreas Carlson (KD) yrkandena 1 och 2	21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till en ny förbindelse över eller under Södertälje kanal och tillkännager detta för regeringen. 1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta ombyggnationen av riksväg 26/47 och prioritera och tidigarelägga ombyggnationen av sträckan Mullsjö–

	Slättäng, baserat på förslag i genomförd åtgärdsvalsstudie, och tillkännager detta för regeringen.
	2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tidigarelägga ombyggnation av väg 195 mellan Månseryd och Hedentorp för att förbättra trafiksäkerheten och höja kapaciteten när riksväg 26/47 mellan Mullsjö och Jönköping byggs om, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2017/18:3874 av Andreas Carlsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut riksväg 40 på sträckan mellan Jönköping och Ulricehamn för att få en sammanhängande motorväg mellan Stockholm och Göteborg, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2018/19:221 av Jörgen Grubb (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ny landsväg för lastbil sträckan Malmö–Helsingborg.
2018/19:260 av Kjell-Arne Ottosson (KD)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till upprustning av sträckan Töcksfors–Valnäs på E18.
2018/19:261 av Magnus Oscarsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till en alternativ sträckning för nya E22 genom Blekinge.
2018/19:471 av Emma Carlsson Löfdahl (L) yrkandena 1 och 2	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en innovationstävling kring en andra Ölandsbro. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en andra Ölandsbro.
2018/19:472 av Bengt Eliasson och Emma Carlsson Löfdahl (båda L)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en snabb utbyggnad av riksväg 26.
2018/19:473 av Emma Carlsson Löfdahl (L)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att riksväg 40, sträckan mellan Borås och Jönköping, i sin helhet bör byggas om till motorväg och att den fortsatta sträckningen från Nässjö till Västervik bör byggas om till två-plus-ett-väg.
2018/19:550 av Ingemar Kihlström (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta den sista etappen av länsväg 181:s vägförbättrande ombyggnation när medel budgeteras till länsvägarna.
2018/19:575 av Patrik Jönsson (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra E6 genom Skåne sexfilig.
2018/19:584 av Roger Hedlund (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för ytterligare investeringar i Europaväg 4 i Gävleborgs län.
2018/19:585 av Roger Hedlund (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för ytterligare investeringar i Europaväg 16 Gävle–Oslo.
2018/19:587 av Åsa Coenraads (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga möjligheterna till en påskyndad utbyggnad av E18 mellan Västerås och Köping.

2018/19:991 av Erik Bengtzboe (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för en utbyggnad av riksväg 53 mellan Eskilstuna och Nyköping.
2018/19:1010 av Boriana Åberg (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att bygga ut E6:an till trefilig motorväg.
2018/19:1216 av Tobias Billström m.fl. (M)	4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna för utbyggnad av E6 och E22 till trefiliga motorvägar.
2018/19:1259 av Runar Filper (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utökade länsanslag till det värmländska vägnätet.
2018/19:1315 av Niklas Karlsson och Per-Arne Håkansson (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningar för att bygga ut E6 genom Skåne till en trefilig motorväg på fler avsnitt.
2018/19:1362 av Jessika Roswall och Marta Obminska (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för en utbyggnad av riksväg 55.
2018/19:1505 av Annicka Engblom (M) yrkandena 1 och 2	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av planerade satsningar på E22. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utbyggnaden av E22 bör ske i längre och mer sammanhängande stråk.
2018/19:1507 av Viktor Wärmick (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en utbyggnation av E4 mellan Söderhamn och Gävle.
2018/19:1687 av Erik Ottoson och Alexandra Anstrell (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till att säkerställa en full finansiering av Tvärförbindelse Södertörn så att projektet kan fortlopa enligt plan.
2018/19:1788 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S) yrkande 2	2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för satsningar på E18 och sträckan Valnäs–Töcksfors.
2018/19:1893 av Lars Beckman (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en utbyggnad av E4 mellan Gävle och Sundsvall.
2018/19:1935 av Pål Jonson (M) yrkande 2	2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige och Norge tillsammans bör överväga att planera sina investeringar på E16 i närtid.
2018/19:2145 av Ingela Nylund Watz m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att utöka kapaciteten och minimera risken för trafikstörningar för fordonstrafiken över Saltsjö-Mälarsnittet i Södertälje.
2018/19:2188 av Joakim Järrebring (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att planerade infrastruktursatsningar på E20 genomförs.

2018/19:2206 av Erik Ezelius m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att göra hela E20 genom gamla Skaraborgs län till en fyrfältsväg.
2018/19:2216 av Linda Ylivainio (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att genomföra trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder utefter E10 mellan Töre och Narvik.
2018/19:2242 av Pia Nilsson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att så snart som möjligt påbörja byggnationen av en ny Hjulstabro på väg 55.
2018/19:2468 av Andreas Carlson (KD) yrkandena 1 och 2	<p>1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta ombyggnationen av riksväg 26/47 och prioritera och tidigarelägga ombyggnationen av sträckan Mullsjö–Slättäng, baserat på förslag i genomförd åtgärdsvalsstudie.</p> <p>2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tidigarelägga ombyggnation av väg 195 mellan Månseryd och Hedentorp för att förbättra trafiksäkerheten och höja kapaciteten när riksväg 26/47 mellan Mullsjö och Jönköping byggs om.</p>
2018/19:2470 av Andreas Carlson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut riksväg 40 på sträckan mellan Jönköping och Ulricehamn för att få en sammanhängande motorväg mellan Stockholm och Göteborg.
2018/19:2499 av Kristina Yngwe (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att förbättra trafiksituationen på Dragongatan i Ystad.
2018/19:2567 av Ida Drougge (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av projektet Östlig förbindelse i Stockholms län.
2018/19:2670 av Pia Nilsson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att skyndsamt bygga motorvägsstandard på E18 på sträckan mellan Köping och Västjädra.
2018/19:2713 av Daniel Bäckström (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över de åtgärder som krävs för att få till stånd projektering och investeringsunderlag för sträckan Valnäs–Riksgränsen med en standard som nya sträckningen av E18 väster om Karlstad uppnådde under 2017.
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 27 och 28	<p>27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva förutsättningarna för att bygga och finansiera en östlig förbindelse som knyter samman trafikledsförbindelsen kring Stockholm.</p> <p>28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till en ny förbindelse över eller under Södertälje kanal.</p>

Banprojekt

2017/18:91 av Mikael Eskilandersson och Sara-Lena Bjälkö (båda SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för en ny järnvägssträckning mellan Helsingborg och Jönköping och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:97 av Mattias Bäckström Johansson (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inleda en satsning på Sydostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:109 av Jimmy Ståhl (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett alternativ till Västlänken och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:151 av Said Abdu (L) yrkande 2	2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tågförbindelsen mellan Stockholm och Oslo måste stärkas och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:207 av Bengt Eliasson och Emma Carlsson Löfdahl (båda L)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om snar upprustning av järnvägsstråken Halmstad–Markaryd och Halmstad–Nässjö och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:213 av Lars Tysklind (L) yrkandena 1 och 2	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om upprustning och trädsäkring av norra Bohusbanan och tillkännager detta för regeringen. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Lysekilsbanan behöver rustas upp och förstärkas i närtid samt om banans betydelse för Lysekils hamn och andra företag som vill använda järnvägen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2017/18:253 av Per-Ingvar Johnsson (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av dubbelspår på järnvägssträckan Hässleholm–Kristianstad och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:284 av Jan Lindholm (MP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att det planerade dubbelspåret mellan Falun och Borlänge ges en hög prioritet och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:335 av Johnny Skalin (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbereda för att bygga ett dubbelspår till Sundsvall och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:421 av Christina Örnebjär (L) yrkande 1	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om järnväg mellan Stockholm och Oslo och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:440 av Robert Hannah (L) yrkande 3	3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förutsättningarna för dubbelspår för hela tågsträckan Oslo–Göteborg–Köpenhamn och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:496 av Robert Hannah (L) yrkande 3	3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förutsättningarna för dubbelspår för hela tågsträckan Oslo–Göteborg–Köpenhamn och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:535 av Patrick Reslow (-)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en metroförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:602 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.
2017/18:649 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.
2017/18:680 av Marie Olsson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för kraftfulla investeringar i Dalabanan och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:736 av Ingemar Nilsson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att infrastrukturplaneringen bör genomföras på ett sätt som ger förutsättningar för investeringar i Ostkustbanan i Västernorrlands län och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:788 av Peter Persson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över möjligheten att ta ett principbeslut om att bygga hela Götalandsbanan och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:814 av Monica Green m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att öka spårkapaciteten på Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:942 av Magnus Oscarsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera upprustningen av Stångådalsbanan och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:1050 av Annicka Engblom (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Sydostlänken och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:1215 av Peter Helander (C) yrkandena 1 och 2	<p>1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningar för investeringar utmed Dalabanan för att åstadkomma kortare restid och regionförstoring och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tillsättande av en särskild förhandlingsperson med syftet att tillsammans med Trafikverket, berörda regioner och intressenter arbeta för att söka finansieringslösningar för att genomföra en upprustning av Dalabanan i sin helhet, exempelvis via en lånefinansieringslösning där upplåning från de allmänna pensionsfonderna övervägs och tillkännager detta för regeringen.</p>
2017/18:1263 av Lars-Arne Staxäng (M) yrkande 2	2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till bättre järnvägsförbindelser mellan Bohuslän, Oslo och Göteborg och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1275 av Lars-Arne Staxäng (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn för att förbättra järnvägsförbindelsen mellan Göteborg och Oslo och tillkännager detta för regeringen.
1217/18:1360 av Catharina Bråkenhielm (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för byggandet av järnvägssträckan Borås–Göteborg och tillkännager detta för regeringen.
1217/18:1365 av Thomas Strand m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över möjligheten att ta ett principbeslut om att bygga hela Europabanan och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:1498 av Helena Lindahl (C) yrkandena 1–3	<ol style="list-style-type: none">1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska säkerställa att den naturliga startsträckan Umeå–Skellefteå ska finnas med som en tidig och prioriterad satsning i den nationella infrastrukturplanen 2018–2029 och tillkännager detta för regeringen.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör deklarerat målsättningen att fullfölja åtagandet gentemot EU som innebär att Norrbotniabanan i sin helhet ska vara färdigställd 2030 enligt EU-förordningen 1315/2013 och tillkännager detta för regeringen.3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska tillsätta en särskild förhandlingsperson med syftet att tillsammans med Trafikverket och berörda regioner och intressenter forcera planarbetet samt att söka finansieringslösningar för ett snabbt förverkligande av Norrbotniabanan i sin helhet, exempelvis via en lånefinansieringslösning där upplåning från de allmänna pensionsfonderna övervägs och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:1551 av Johnny Skalin (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbereda för att bygga ett dubbelspår till Sundsvall och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:1588 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 4 och 5	<ol style="list-style-type: none">4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta ett helhetsgrepp för utbyggnaden av Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå och tillkännager detta för regeringen.5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja en förstudie om förutsättningar för dubbelspårig järnväg hela vägen mellan Göteborg och Oslo och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:1663 av Niclas Malmberg (MP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen i det fortsatta arbetet med infrastrukturplanen bör uppdraga åt Trafikverket att inleda planeringen av den s.k. Aros-länken, dvs. ny järnväg mellan Enköping och Uppsala, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:1676 av Stina Bergström (MP) yrkandena 1 och 2	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rusta upp och öppna Inlandsbanan mellan Mora och Persberg och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:1679 av Jan Lindholm (MP)	2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ett spår från Hagfors ut till Inlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:1773 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en snabb tågförbindelse mellan Oslo och Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:1787 av Ola Johansson (C) yrkandena 5–8	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att snarast färdigställa utbyggnaden av Västkustbanan till dubbelspår längs hela sträckningen och tillkännager detta för regeringen.
	5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast färdigställa planerade investeringar på Västkustbanan med dubbelspår längs hela sträckan Malmö–Göteborg och tillkännager detta för regeringen.
	6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att öka kapaciteten på Västkustbanan in till Göteborg med utbyggnad till fyra spår på sträckan Kungsbacka–Almedal och tillkännager detta för regeringen.
	7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genom förbättrad kapacitet och fler operatörer skapa förutsättningar för stationer på fler orter längs Västkustbanan samt ytterligare tågstopp i Åsa och vid andra stationslägen och tillkännager detta för regeringen.
	8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en på Västkustbanan höjd hastighet till 250 km/h och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:2050 av Lena Asplund (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om dubbelspår Sundsvall–Gävle och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:2054 av Lena Asplund (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:2100 av Emma Hult (MP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Nässjö-Oskarshamnsbanan bör behållas och utvecklas för persontrafik och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:2132 av Isak From och Marie-Louise Rönmark (båda S) yrkande 3	3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för elektrifiering av tvärbanan Hällnäs–Storuman och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:2134 av Kenneth G Forslund och Mari Andersson Willner (båda S) yrkandena 2 och 3	2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att öka spårkapaciteten på Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att öka spårkapaciteten på Herrljungabanan och tillkännager detta för regeringen.
- 2017/18:2158 av Lennart Axelsson m.fl. (S) Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att utveckla tågtrafiken Stockholm–Västerås–Örebro–Karlstad–Oslo och tillkännager detta för regeringen.
- 2017/18:2159 av Gunilla Carlsson och Johan Büser (båda S) Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över behovet av att utveckla järnvägen mellan Göteborg och Oslo och tillkännager detta för regeringen.
- 2017/18:2176 av Magnus Manhammar och Peter Jeppsson (båda S) Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se Sydstälänken som en nationell angelägenhet och tillkännager detta för regeringen.
- 2017/18:2179 av Matilda Emkrans m.fl. (S) Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för ett komplett dubbelspår Hallsberg–Degerön och en säkrad expansion av Hallsbergs rangerbangård och tillkännager detta för regeringen.
- 2017/18:2182 av Mattias Jonsson och Petter Löberg (båda S) Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen fortsätta undersöka möjligheterna för en ny stambana mellan Göteborg och Borås och tillkännager detta för regeringen.
- 2017/18:2184 av Carina Ohlsson (S) Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en förbättrad standard på och elektrifiering av Kinnekullebanan och tillkännager detta för regeringen.
- 2017/18:2202 av Kenneth G Forslund och Catharina Bråkenhielm (båda S) Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över möjligheterna att utveckla trafiken på Bohusbanan och rusta upp banans norra del och tillkännager detta för regeringen.
- 2017/18:2269 av Jan Ericson och Cecilie Tenfjord-Toftby (båda M) Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en satsning på att anlägga dubbelspår över hela sträckan Borås–Göteborg, med anslutning till Landvetter flygplats, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
- 2017/18:2653 av Emma Nohrén och Janine Alm Ericson (båda MP) yrkandena 1 och 2
1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta underhålla och utveckla Västsveriges järnvägar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för att förlänga Bohusbanan till Oslo och tillkännager detta för regeringen.
- 2017/18:2694 av Marta Obminska m.fl. (M) Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fyra järnvägsspår mellan Uppsala och Stockholm (Skavstaby) och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2779 av Emma Hult och Agneta Börjesson (båda MP) 2017/18:2786 av Jabar Amin (MP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Halmstad–Nässjö-banan bör behållas och utvecklas och tillkännager detta för regeringen. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkra byggandet av hela Norrbotniabanan och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:3047 av Sten Bergheden m.fl. (M, C, KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna vad gäller en snabb utbyggnad av ett tredje spår och en upprustning av Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:3050 av Tobias Billström m.fl. (M) yrkande 3	3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för ett fortsatt utbyggande av Södra stambanan, Västkustbanan och Skånebanan samt planeringen av Simrishamnsbanan och järnvägsförbindelserna till forskningsanläggningarna Max IV och ESS i Lund och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:3102 av Eva Lohman (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om spårkapaciteten Härnösand–Gävle och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:3198 av Saila Quicklund (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om möjligheten att rusta upp Inlandsbanan för att skapa ännu bättre förutsättningar för fler företag och jobb i Norrlands inland och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:3367 av Stina Bergström och Jonas Eriksson (båda MP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av att investeringar på järnvägssträckan Oslo–Karlstad–Örebro–Stockholm finns med i kommande nationella transportplan och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:3427 av Lars-Axel Nordell och Désirée Pethrus (båda KD) yrkandena 2 och 3	2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att särskilt analysera Inlandsbanans strategiska betydelse i det nationella transportsystemet och tillkännager detta för regeringen. 3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket uppdraget att tillsammans med Inlandsbanan AB utreda alternativ finansiering för en nödvändig framtidsinvestering av Inlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:3430 av Robert Halef (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör uppdra till Trafikverket att utreda en spårväg mellan Södertälje och Norsborg och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:3469 av Fredrik Christensson och Annika Carlsson (båda C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för att få dubbelspår på järnvägen hela sträckan i korridoren Oslo–Göteborg–Köpenhamn och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:3493 av Per Åsling m.fl. (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i samverkan med Inlandsbanan AB och näringslivet i uppdrag att se över möjligheten att rusta upp

	Inlandsbanan inklusive samtliga tvärbanor och därmed skapa förutsättningar för nya och växande företag med fler jobb och tillväxt i inlandet och bidra till den globala klimatomställningen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2017/18:3521 av Roger Hedlund (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga dubbelspårig järnväg på hela Ostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:3667 av Edward Riedl (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att stärka järnvägen i norr, exempelvis genom en satsning på Norrbotniabanan, och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:3877 av Mikael Jansson (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avbryta vidare projektering och byggnation av Västlänken i Göteborg till dess att alternativ som medger högre samhällsnytta och medelhastighet har utretts, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2018/19:120 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rusta upp Stångådals- och Tjustbanan. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en sydostkustbana.
2018/19:140 av Mattias Ingesson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att utveckla tågtrafiken mellan Nässjö och Oskarshamn.
2018/19:215 av Johnny Skalin (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbereda för att bygga ett dubbelspår till Sundsvall.
2018/19:228 av Larry Söder (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en åtgärdsvalsstudie för sträckan mellan Göteborg och Falkenberg.
2018/19:234 av Larry Söder och Lars Adaktusson (båda KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör få i uppdrag att initiera en utredning kring Dalabanans kapacitet och standard samt åtgärdsplan.
2018/19:241 av Lina Nordquist (L)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjligheten till en järnvägslänk mellan Uppsala och Enköping bör utredas.
2018/19:262 av Magnus Oscarsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att tidigarelägga upprustningen av Stångådalsbanan.
2018/19:381 av Ingemar Kihlström (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till ytterligare dubbelspår mellan Alingsås och Göteborg.
2018/19:382 av Ingemar Kihlström (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärda farliga korsningar mellan väg och järnväg på Västra stambanan mellan Floby och Göteborg.
2018/19:515 av Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L)	3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förutsättningarna för dubbelspår på hela tågsträckan Oslo–Göteborg–Köpenhamn bör utredas.

2018/19:563 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 Jönköping.
2018/19:571 av Patrick Reslow (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en metroförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn.
2018/19:582 av Roger Hedlund (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga dubbelspårig järnväg på hela Ostkustbanan.
2018/19:600 av Emma Hult och Elisabeth Falkhaven (båda MP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Halmstad–Nässjö-banan bör behållas samt utvecklas.
2018/19:602 av Emma Hult (MP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Nässjö–Oskarshamns-banan bör behållas och utvecklas för persontrafik.
2018/19:603 av Jörgen Berglund (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om dubbelspår Sundsvall–Gävle.
2018/19:611 av Magnus Jacobsson och Hampus Hagman (båda KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att prioritera upp tåginfrastrukturen längs Västkusten.
2018/19:671 av Jörgen Berglund (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand.
2018/19:672 av Jörgen Berglund (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att beakta investeringar i Ådalsbanan mellan Västeråsby och Långsele.
2018/19:688 av Alexander Christiansson och Dennis Dioukarev (båda SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett alternativ till Västlänken.
2018/19:968 av Ann-Sofie Alm (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att utreda nyttoeffekterna av en upprustad bohusbana på kort och lång sikt.
2018/19:970 av Ann-Sofie Alm (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjligheten till en snabb, smidig och seriös järnvägslink mellan Oslo, Fyrstadsregionen, Göteborg och Köpenhamn bör utredas.
2018/19:1216 av Tobias Billström m.fl. (M) yrkande 3	3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för ett fortsatt utbyggande av Södra stambanan, Västkustbanan och Skånebanan.
2018/19:1246 av Ulrika Heindorff och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att snarast färdigställa utbyggnaden av Västkustbanan med dubbelspår längs hela sträckningen.
2018/19:1280 av Birger Lahti och Linda Ylivainio (V, C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att EU-kommissionens förslag till CEF-förordning för ett sammanlänkat Europa för 2021–2027 även ska möjliggöra en ytterligare järnvägsutbyggnad i Norrbotten i syfte att stärka hållbara godstransporter i regionen.

2018/19:1413 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.
2018/19:1508 av Viktor Wärmick (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en utbyggnation av Ostkustbanan till dubbelspårig järnväg.
2018/19:1597 av Isak From och Åsa Karlsson (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen överväga åtgärder för att klara färdigställandet av Norrbotniabanan före 2030.
2018/19:1608 av Matilda Ernkran (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för bättre tågförbindelser mellan Stockholm och Oslo.
2018/19:1715 av Sofia Westergren m.fl. (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till en utökning av Bohusbanan.
2018/19:1776 av Isak From och Helén Pettersson (båda S) yrkande 2	2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fasta på Trafikverkets önskan om att studera förutsättningarna för elektrifiering av tvärbanan Hällnäs–Storuman.
2018/19:1788 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S) yrkande 5	5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för fortsatta satsningar på tågförbindelsen Oslo–Stockholm.
2018/19:1888 av Marta Obminska och Jessika Roswall (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en full finansiering av fyrspår mellan Uppsala och Stockholm (Skavstaby).
2018/19:1909 av Johan Hultberg (M) yrkande 2	2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att bygga ut järnvägen mellan Göteborg och Oslo till dubbelspår.
2018/19:1910 av Johan Hultberg (M) yrkandena 1–3	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att förstärka järnvägen genom Dalsland. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att bygga ut södra Bohusbanan till dubbelspår. 3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till en upprustning av norra Bohusbanan.
2018/19:2105 av Carina Ödebrink m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över möjligheten att ta ett principbeslut om att bygga hela Europabanan.
2018/19:2113 av Patrik Engström m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar i Dalabanan.
2018/19:2122 av Ingemar Nilsson och Malin Larsson (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för prioriterade investeringar i Ostkustbanan.
2018/19:2165 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

2018/19:2184 av Carina Ohlsson m.fl. (S)	ännu bättre förutsättningar för fler företag och jobb i Norrlands inland.
2018/19:2204 av Joakim Sandell m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en förbättrad standard på och modernisering av Kinnekullebanan.
2018/19:2205 av Erik Ezelius m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för Öresundsmetron som en nationell angelägenhet.
2018/19:2221 av Linda Ylivainio och Helena Lindahl (båda C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att påskynda arbetet med att öka spårkapaciteten på Västra stambanan.
2018/19:2237 av Peter Persson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av dubbelspår på Malmбанан samt att projekt Malmporten bör realiseras.
2018/19:2240 av Heléne Björklund och Magnus Manhammar (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över möjligheten att ta ett principbeslut om att bygga hela Götalandsbanan.
2018/19:2347 av Magnus Ek (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för satsningar på Sydostlänken.
2018/19:2397 av Annika Qarlssoи och Fredrik Christenssoи (båda C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att utveckla och förbättra järnvägen mellan Linköping, Västervik och Kalmar.
2018/19:2507 av Peter Helander (C) yrkande 1	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att få dubbelspår på järnvägen hela sträckan i korridoren Oslo–Göteborg–Köpenhamn.
2018/19:2518 av Helena Lindahl och Linda Ylivainio (båda C) yrkandena 2–4	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningar för investeringar utmed Dalabanan för att åstadkomma kortare restid och regionförstoring.
	2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska säkerställa att den naturliga startsträckan Umeå–Skellefteå finns med som en tidig och prioriterad satsning i den nationella infrastrukturplanen 2018–2029.
	3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska utse en enskild förhandlingsperson för att lösa finansieringen för hela banan.
	4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör fullfölja åtagandet gentemot EU som innebär att Norrbotniabanан i sin helhet ska vara färdigställd 2030.
2018/19:2693 av Jonny Cato Hanssoи 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.

- 2018/19:2695 av Niels Paarup-Petersen och Jonny Cato Hansson (båda C) yrkandena 1–3
1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av Öresundsmetro.
 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Öresundsbrons överskott kan användas till regionala infrastrukturinvesteringar.
 3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Öresundsmetro bör ingå i infrastrukturplaneringen i Sverigeförhandlingen.
- 2018/19:2701 av Per Åsling 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, för hur den akuta kapacitetsbristen i järnvägssystemet kan lösas samt bidra till den globala klimatomställningen.
- 2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 23 och 26
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av dubbelspår på sträckan Stockholm–Oslo.
 26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utvecklingen av järnvägstrafiken på sträckan Oslo–Uddevalla–Göteborg–Malmö–Köpenhamn.
- 2018/19:2856 av Ulrika Heie och Annika Qarllsson (båda C)
- Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna vad gäller en snabb utbyggnad av ett tredje spår samt ytterligare ett dubbelspår väster om Alingsås och en upprustning av Västra stambanan.
- 2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 6–9 och 26
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Maria–Helsingborg snarast bör göras dubbelspårig.
 7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att södra stambanan snarast bör göras fyrspårig sträckan Lund–Hässleholm.
 8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Hässleholm–Kristianstad bör byggas om till dubbelspår.
 9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Göteborg–Borås via Landvetter snarast bör byggas med dubbelspår.
 26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera mer resurser till dubbelspårig järnväg.

Sjöfart

- 2017/18:98 av Mattias Bäckström Johansson (SD)
- Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för färjetrafik mellan Oskarshamn och Byxelkrok i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:825 av Olle Thorell m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Strömsholms kanal och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:2180 av Hanna Westerén (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för behovet av en reservhamn för att säkra Gotlands grundläggande försörjning och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:2199 av Johan Büser och Mattias Jonsson (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över behovet av en farledsfördjupning i Göteborgs hamn och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:2553 av Lars Hjälmered (M) yrkande 4	4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga åtgärder för att stärka Fiskebäcks hamn och därmed den svenska fiskenäringen och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:3053 av Lars Hjälmered (M) yrkandena 1 och 3	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka Göteborgs hamn och tillkännager detta för regeringen. 3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga åtgärder för att återupprätta förtroende för Göteborgs hamn och Sverige samt återupprätta transoceaniska direktanlöp av fartyg till Göteborg och tillkännager detta för regeringen.
2018/19:1 av Robert Stenkvist (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anslå statliga medel för nya slussar i Göta älv Trollhättan.
2018/19:116 av Mattias Bäckström Johansson och Anne Oskarsson (båda SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för färjetrafik mellan Byxelkrok och Oskarshamn i infrastrukturplaneringen.
2018/19:560 av Maria Nilsson (L)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att ta in en fördjupning av Göteborgs hamn i Trafikverkets prioriteringar för kommande år.
2018/19:1122 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 13–15	13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra farledsfördjupning i Göteborgs hamn. 14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra farledsfördjupning vid Malmporten. 15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda arbetet med byggnation av slussar och jordskredssäkring av Göta älv.
2018/19:1216 av Tobias Billström m.fl. (M) yrkande 5	5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att prioritera hamninfrastruktur i de skånska hamnarna som är av nationellt intresse.
2018/19:1531 av Lars Hjälmered (M) yrkande 4	4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga åtgärder för att stärka Fiskebäcks hamn och därmed den svenska fiskenäringen.

2018/19:1544 av Lars Hjalmered (M) yrkandena 1 och 2	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att stärka Göteborgs hamn. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga åtgärder för att återupprätta förtroendet för Göteborgs hamn och Sverige för att därmed återfå konkurrenskraftiga logistikupplägg.
2018/19:2195 av Marianne Pettersson och Per-Arne Håkansson (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om statens ansvar för funktioner som är av stor betydelse för Sverige som nation.
2018/19:2289 av Camilla Waltersson Grönvall (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att tidigarelägga investeringen i en ny slussled i Trollhättan och Lilla Edet där det tas hänsyn till skredrisken.
2018/19:2410 av Lars Thomsson (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förutsättningarna för att en reservhamn tillskapas för att tillförsäkra en tillfredsställande tillgänglighet i linjetrafiken till Gotland.
2018/19:2671 av Olle Thorell (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Strömsholms kanal.

Regionala och övriga projekt

2017/18:151 av Said Abdu (L) yrkandena 1.2 och 4	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tillgången till väl fungerande infrastruktur och bredband i Dalsland och Värmland och tillkännager detta för regeringen. <i>[delvis – såvitt avser tillgång till väl fungerande infrastruktur]</i> 4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att klassa Dalsland som ett skogslän och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:212 av Lars Tysklind (L)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka möjligheten att ersätta Trafikverkets färjor med broar där det är ekonomiskt lönsamt och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:261 av Staffan Danielsson (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla och förbättra järnvägen mellan Linköping och Kalmar samt järnvägen och riksväg 35 mellan Västervik och Linköping, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2017/18:517 av Åsa Coenraads m.fl. (M) yrkande 2	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta för arbetspendling mellan Västmanland och Uppsala län och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:592 av Jörgen Hellman m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över möjligheterna att utveckla järnvägstrafiken inom Fyrbodal och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:739 av Peter Jeppsson och Magnus Manhammar (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ökade infrastrukturinvesteringar i Blekinge län samt möjligheten att utarbeta en nationell strategi för att möta upp den ökade utrikeshandeln österut och tillkännager detta för regeringen. <i>[delvis – såvitt avser infrastrukturinvesteringar i Blekinge län]</i>
2017/18:740 av Niklas Karlsson (S) yrkande 2	2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att stärka infrastrukturen till Sveriges enda stora varv i syfte att stötta den svenska marintekniska industrin och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:761 av Jörgen Hellman m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över de nämnda områdena och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:796 av Adnan Dibrani m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för hur infrastrukturen kring Gekås i Halland kan förbättras och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:934 av Niklas Karlsson 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 och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:951 av Kerstin Lundgren (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för att minska sårbarheten i Sveriges infrastruktursystem genom en ny lösning av Södertälje kanalförbifart och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:1197 av Jesper Skalberg Karlsson (M) yrkande 2	2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inför nästa nationella infrastrukturplan se över möjligheten att bredda landningsbanan på Visby flygplats och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:1282 av Pål Jonsson (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att förbättra transportinfrastrukturen i alla dess former mellan Stockholm och Oslo och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:1357 av Helene Persson i Stockaryd m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för förbättrad infrastruktur i Jönköpings län och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:1366 av Lena Emilsson m.fl. (S) yrkande 2	2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för en utveckling av Öresundsregionen och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:1367 av Patrik Engström och Marie Olsson (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över möjligheterna att stärka Dalarnas vägnät och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1458 av Krister Örnfjäder m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att utveckla järnvägskommunikationerna i Kalmar län för att säkra konkurrenskraft samt vidga arbetsmarknadsregionerna och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:1772 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkandena 1 och 2	1. 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. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att projektets karaktär, inte minst möjligheten till egenfinansiering, gör att det bör övervägas att den fasta HH-förbindelsen hanteras som ett separat projekt, exempelvis på motsvarande sätt som Öresundsbron, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2017/18:1787 av Ola Johansson (C) yrkande 4	4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att befintlig järnvägsinfrastruktur och trafik bör förbättras i syfte att göra arbetspendlingen mer attraktiv i öst-västlig riktning och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:1873 av Teres Lindberg m.fl. (S) yrkande 5	5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta behovet av fungerande kommunikationer och infrastruktur för en växande Stockholmsregion och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:2132 av Isak From och Marie-Louise Rönnmark (båda S) yrkande 1	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över Kvarcentrafikens betydelse för norra och mellersta Skandinavien och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:2133 av Mattias Jonsson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att skapa en bättre infrastruktur i Västsverige och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:2183 av Marie-Louise Rönnmark (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över möjligheten att säkra de öst-västliga kommunikationerna över Kvarken och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:2255 av Sofia Arkelsten m.fl. (M) yrkandena 2 och 5	2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa goda förbindelser för Stockholmsregionen och tillkännager detta för regeringen. 5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stat och regering bör prioritera investeringar i Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:2438 av Fredrik Christensson (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda bättre möjligheter att ersätta färjor med bro och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:2783 av Carina Ståhl Herrstedt (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den analys av HH-förbindelsen som nu ska göras även bör

2017/18:3049 av Thomas Finnborg (M)	innefatta alternativet Europaspåret mellan Landskrona och Köpenhamn och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:3050 av Tobias Billström m.fl. (M) yrkandena 1, 2, 5 och 6	<p>Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafiksituationen vid Ystad hamn och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att prioritera infrastruktursatsningar i Skåne och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det angelägna i arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en prioritering av hamninfrastruktur i de skånska hamnarna av nationellt intresse bör göras och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av en välfungerande flygtrafik i södra Sverige och av att arbetet med Sturupspendeln lyfts och tillkännager detta för regeringen.</p>
2017/18:3496 av Per Åsling (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för ändrade prioriteringar i syfte att åtgärda infrastruktur i Jämtlands län och tillkännager detta för regeringen.
2017/18:3668 av Edward Riedl (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att hitta en finansieringslösning för byggandet av en ny färja som ska trafikera sträckan Umeå–Vasa, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 19	19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en ny broförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och tillkännager detta för regeringen.
2018/19:7 av Torkild Strandberg (L)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inkludera Europaspåret i den pågående studien av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.
2018/19:226 av Camilla Brodin (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en Arlandaförhandling bör inledas.
2018/19:1216 av Tobias Billström m.fl. (M) yrkandena 1 och 2	<p>1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av infrastruktursatsningar i Skåne.</p> <p>2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det angelägna i arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.</p>
2018/19:1247 av Ulrika Heindorff och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M) yrkandena 1 och 2	<p>1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.</p> <p>2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att projektets karaktär, inte minst möjligheten till egenfinansiering, gör att det bör övervägas att hantera den</p>

2018/19:1296 av Maria Strömkvist m.fl. (S)	fasta HH-förbindelsen som ett separat projekt, exempelvis på motsvarande sätt som Öresundsbron.
2018/19:1405 av Rasmus Ling och Emma Berginger (båda MP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen beakta förutsättningarna för investeringar i infrastruktur i Dalarna.
2018/19:1924 av Pål Jonson (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att särskilt beakta behovet av spårvägsinvesteringar i Skåne.
2018/19:1984 av Ola Möller och Per-Arne Håkansson (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att stärka infrastrukturen inom stråket Stockholm–Oslo.
2018/19:2086 av Adnan Dibrani (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillse att projektet gällande en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör följs på motsvarande nivå i Sverige som i Danmark.
2018/19:2110 av Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för hur infrastrukturen kring Gekås i Halland kan förbättras.
2018/19:2123 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ökade infrastrukturinvesteringar i Blekinge län samt möjligheten att utarbeta en nationell strategi för att möta den ökade utrikeshandeln österut. <i>[delvis – såvitt avser infrastrukturinvesteringar i Blekinge län]</i>
2018/19:2251 av Solveig Zander (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att skapa en förbättrad infrastruktur i Västsverige.
2018/19:2487 av Per Åsling (C) yrkande 4	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för en bättre infrastruktur i Mälardalen och för hela Sverige.
2018/19:2522 av Per Åsling (C)	4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att tilldela Jämtlands län höjda anslag, och därmed en rättvis och rimlig andel av resurserna, till vägar och järnväg samt att se över införande av en garanterad lägstanivå för vägar.
2018/19:2575 av Kristina Axén Olin m.fl. (M) yrkande 4	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för ändrade prioriteringar i syfte att åtgärda infrastruktur i Jämtlands län.
2018/19:2576 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 4	4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att behovet av utvecklad kollektivtrafik och utvecklade kommunikationsmedel är viktigt för Stockholms framtid.
2018/19:2659 av Jörgen Hellman m.fl. (S)	4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att behovet av utvecklad kollektivtrafik och kommunikationsmedel är viktigt för Stockholms framtid.
	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över möjligheterna att utveckla väg- och järnvägstrafiken inom Fyrbodalen.

2018/19:2666 av Carina Ödebrink m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för förbättrad infrastruktur i Jönköpings län.
2018/19:2685 av Rikard Larsson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för satsningar för en bättre skånsk infrastruktur.
2018/19:2712 av Jonny Cato Hansson och Niels Paarup-Petersen (båda C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det angelägna i att se över förutsättningarna för en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 25	25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en ny broförbindelse Helsingborg–Helsingör.
2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 17	17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör inleda samtal med den danska regeringen i syfte att få till stånd en ny förbindelse mellan Danmark och Sverige för såväl tåg som biltrafik.

Utskottets ställningstagande

På olika platser i hela landet finns det många angelägna infrastrukturprojekt som syftar till att främja tillväxt, regional utveckling och en omställning till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Utskottet uppskattar det stora engagemang och intresse som infrastrukturfrågorna väcker 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 gällt allt sedan riksdagens beslut med anledning av 1993 års infrastrukturproposition (prop. 1992/93:176, bet. 1992/93:TU35, rskr. 1992/93:446). Av detta följer att riksdagens roll i första hand bör vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser. Riksdagens uppgift är alltså inte att ta ställning till enskilda infrastrukturprojekt. Beslut om vilka infrastrukturåtgärder som ska vidtas under den aktuella planperioden beslutas genom den långsiktiga åtgärdsplaneringen som utmynnar i den nationella plan som fastställs av regeringen och de länsplaner som fastställs av respektive länsplaneupprättare. Denna grundläggande rollfördelning utesluter emellertid inte att det kan finnas skäl för riksdagen att i vissa fall göra mer preciserade ställningstaganden. Detta kan t.ex. gälla projekt som är av väsentlig betydelse för trafiksystemets effektivitet, som kräver särskilda finansieringslösningar eller som av andra skäl har en särskild dignitet. Utskottet har således valt att i detta betänkande behandla nya stambanor för höghastighetsbanor i ett särskilt avsnitt.

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. Utskottet vill också påminna om att mer medel kommer att avsättas i den nu gällande planeringsramen för åtgärder i trafikens infrastruktur under perioden 2018–2029 än vad som varit fallet under tidigare valperioder. Detta innebär utökade möjligheter att genomföra angelägna infrastruktursatsningar.

Sammanfattningsvis avstyrker utskottet de här behandlade motionsyrkandena. Dessa har återgetts i det föregående och finns dessutom förtecknade i bilaga 2 till betänkandet.

Underhåll av järnvägsnätet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om underhåll av järnvägsnätet. Utskottet framhåller att ett väl fungerande järnvägsunderhåll är en viktig del i att åstadkomma ett effektivt järnvägssystem. Utskottet förutsätter vidare att frågan kommer att fortsätta ha hög prioritet för regeringen.

Jämför reservation 22 (M), 23 (SD) och 24 (KD) samt särskilt yttrande 9 (C, L).

Bakgrund

Trafikverket är enligt verkets instruktion infrastrukturförvaltare för det järnvägsnät som tillhör staten, om inte något annat beslutats. Statens spårinnehav uppgår till över 90 procent av det totala nätet. Utöver Trafikverket finns det 480 små eller mycket små infrastrukturförvaltare för järnvägsnätet.

Motionerna

I kommittémotion 2018/19:26 yrkande 2.1 i denna del framhåller Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) att ett konkurrenskraftigt Sverige behöver en järnväg man kan lita på. Motionärerna pekar på att vidmakthållande av systemet är mycket resurskrävande och framhåller vikten av bättre planering av underhållsinsatser.

Malin Larsson och Ingemar Nilsson (båda S) framför i motion 2018/19:2108 att man i infrastrukturplaneringen bör studera förutsättningarna för investeringar i och underhåll av Sveriges järnvägsnät. Motionärerna pekar på att satsningar på ny infrastruktur i järnväg och järnvägsunderhåll inte bara är bra för klimatet utan också en avgörande faktor för att hela Sverige ska leva.

I kommittémotion 2018/19:2427 lyfter Anders Åkesson m.fl. (C) i yrkande 31 fram behovet av åtgärder för att minska underhållsskulden i

järnvägssystemet. Motionärerna understryker att de brister som finns i det svenska järnvägsnätet behöver åtgärdas.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2018/19:2734 yrkande 29 behovet av resurser för drift och underhåll av järnvägen. Motionärerna pekar på att drift och underhåll av landets järnvägar säkrar och förbättrar transportsystemets funktionalitet och utgör därmed viktiga förutsättningar för att trygga jobben, minska arbetslösheten och minska samhällets miljö- och klimatpåverkan.

I kommittémotion 2018/19:2968 yrkande 24 pekar Patrik Jönsson m.fl. (SD) på vikten av att optimera och kraftigt stärka underhållet av det befintliga järnvägssystemet. I yrkande 33 lyfter motionärerna fram betydelsen av att prioritera förebyggande underhåll för att minimera risken för fel och olyckor. Motionärerna understryker behov av ökat underhåll, då den befintliga infrastrukturen är kraftigt eftersatt efter decennier av bristande investeringar och underhåll.

Utskottets ställningstagande

För att järnvägen ska vara framkomlig och kunna användas på det avsedda sättet är det nödvändigt att infrastrukturen underhålls. Ett väl fungerande järnvägsunderhåll är således en viktig del i att åstadkomma ett effektivt järnvägssystem. I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) konstaterade också regeringen att medlen till drift, underhåll och reinvesteringar av järnväg behöver öka och ges hög prioritet för att värna nyttan av redan genomförda investeringar.

Utskottet vill även lyfta fram att det av skrivelsen om den nationella planen anges att den ekonomiska ramen för drift, underhåll och trafikledning på järnväg uppgår till 125 miljarder kronor under planperioden, varav 1,2 miljarder kronor ska användas till forskning och innovation. Det är en angelägen ökning av medlen med 47 procent från föregående planperiod. Utöver detta finansieras vidmakthållande av järnväg även med intäkter från banavgifter.

Utskottet anser därför att det är positivt att det i budgetpropositionen för 2019 redogörs för att Trafikverket inom järnvägsanläggningen har genomfört ett flertal stora reinvesteringståtgärder under 2017. Bland annat har spårbyten genomförts på Södra och Västra stambanan och på Stambanan genom övre Norrland, där det nu efter flera års arbete finns ett nytt spår på järnvägen längs hela sträckan mellan Boden och Bastuträsk. Det gamla slitna spåret har bytts ut till ett nytt som kommer att vara stabilt i många år framöver. Trafikverket har under året också inlett omfattande arbeten för att renovera den s.k. Getingmidjan i centrala Stockholm. Det är ett omfattande reinvesteringssprojekt som kommer att pågå under flera år framöver och ge upphov till påverkan på tågtrafiken. Vidare framgår att Trafikverket under 2017 har bytt ut 110 kilometer spår, ett trettiotal spårväxlar och 150 kilometer kontaktledningar för att upprätthålla kapaciteten, tillgängligheten och

robustheten. Antalet infrastruktureller fel i anläggningen i relation till antalet framförda tågkilometer har under 2017 minskat för alla bantyper. Det innebär att den positiva utvecklingen som varat under flera år även fortsatte under 2017. Utskottet ser mycket positivt på utvecklingen och avser att följa den noga.

Slutligen vill utskottet peka på att det av den sakpolitiska överenskommelse som ingicks i januari 2019 mellan regeringspartierna, Centerpartiet och Liberalerna (januariavtalet) framgår att ökade satsningar på underhåll och investeringar i nya spår är viktiga delar för att nå ökad punktlighet. Vidare anges att en långsiktig underhållsplan och ett åtgärdsprogram för att säkra ökad punktlighet ska tas fram i samverkan med tågoperatörerna. Underhållsplanen kan hantera sådant som tillgång till ersättningstrafik, resenärsinformation, kvalitet på snöröjning och beredskap för att snabbt avhjälpa t.ex. kontaktledningshavari. Vidare ska Trafikverket ha rätt att avvisa tåg som riskerar att riva ned kontaktledningar eller på annat sätt sliter extra mycket på järnvägen.

Utskottet konstaterar sammanfattningsvis att frågan om underhåll av järnvägsinfrastrukturen har hög prioritet för regeringen. Utskottet förutsätter att den kommer att fortsätta ha samma höga prioritet och finner därför inte anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Samtliga motionsförslag avstyrks därmed.

Stambanor för höghastighetståg

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om stambanor för höghastighetståg. Utskottet konstaterar att frågan om nya stambanor för höghastighetståg och finansieringen av dessa redan står högt på den politiska agendan och välkomnar detta.

Jämför reservation 25 (SD) och 26 (KD), motivreservation 27 (M) och särskilt yttrande 10 (C) och 11 (L).

Motionerna

Robert Hannah (L) efterlyser i motionerna 2017/18:440 yrkande 2 och 2017/18:496 yrkande 2 att förutsättningarna för länken Oslo–Göteborg–Köpenhamn bör genomlysas när ett framtida nät av höghastighetsbanor i Sverige planeras. Motionären pekar på att dessa banor är strategiska för svensk tillväxt och för utvecklingen av ett klimatsnålt infrastrukturnät i vårt land. Även i motion 2018/19:515 av Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L) yrkande 2 efterlyser motionärerna att förutsättningarna för länken Oslo–Göteborg–Köpenhamn genomlysas när ett framtida nät av höghastighetsbanor i Sverige planeras.

I motion 2017/18:1007 lyfter Lars-Axel Nordell (KD) fram betydelsen av att tillsätta en utredning om snabbtåg på sträckan Stockholm–Oslo.

Daniel Bäckström (C) efterfrågar i motion 2017/18:1495 ytterligare initiativ som utvecklar det svensk-norska samarbetet för planläggning och projektering av en driftssäker och snabb järnvägsförbindelse där resan tar högst tre timmar mellan Oslo och Stockholm.

I motion 2017/18:1955 pekar Mats Green m.fl. (M) på behovet av stambanor för höghastighetståg. Motionärerna framhåller att ett färdigbyggt system för höghastighetsbanor bidrar till att minska belastningen på befintliga stambanor, bidrar till att mer gods kan flyttas över till järnväg och bidrar till en utveckling av nya och starkare arbetsmarknadsregioner, vilket skapar förutsättningar för ökad hållbar tillväxt i Sverige.

Marie Granlund m.fl. (S) efterlyser i motion 2017/18:2177 en robust finansieringslösning för att säkerställa att den nya stambanan färdigställs snabbare än till 2035–2040 och är anpassad för en större arbetsmarknad och ökade godstransporter.

Anders Åkesson m.fl. (C) klargör i kommittémotion 2017/18:3758 yrkande 2 att Centerpartiet har en positiv grundinställning till höghastighetsjärnvägar, dvs. till modern, grön infrastruktur som leder till ökad rörlighet. Motionärerna pekar på att höghastighetståg öppnar för kommande systemförändringar och en utveckling som i dag inte exakt kan förutses, såsom förstoring av arbetsmarknads- och utbildningsregionerna. I motionen framhålls att finansieringen måste ske på ett ansvarsfullt sätt och inte får äventyra andra viktiga nyinvesteringar och reinvesteringar samt underhåll av befintlig transportinfrastruktur. Även i kommittémotion 2018/19:2427 yrkande 2 av Anders Åkesson m.fl. (C) framhåller motionärerna att det med höghastighetståg skapas arbetsmarknadsförstoring i en helt ny skala som möjliggör tillväxt och som kommer att stärka svensk konkurrenskraft. I motionen pekas på att en satsning på höghastighetståg även måste inkludera att höghastighetsbanorna och deras stationer länkas ihop med och förstärker kapaciteten på befintlig transportinfrastruktur så att tillgängligheten kommer hela det svenska transportsystemet till del.

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) framför i kommittémotion 2018/19:1118 yrkande 8 att Sverigeförhandlingen bör omförhandlas. Motionärerna anser att en satsning på höghastighetståg i nuläget är orimlig i vårt glesbefolkade land och minskar utrymmet för andra viktiga investeringar inom såväl vägtrafik och flyg som sjöfart, både regionalt och nationellt.

Emma Berginger (MP) framhåller i motion 2018/19:1406 yrkande 2 att Sverige behöver nya stambanor för höghastighetståg. Motionären konstaterar att en investering i ny järnväg gör att fler kan välja tåget i stället för flyget och att fler tåg kommer i tid.

Även i motion 2018/19:1727 av Mats Green och Helena Bouveng (båda M) lyfts behovet av nya stambanor för höghastighetståg fram. Motionärerna pekar på att ett färdigbyggt system för höghastighetsbanor bidrar till att minska belastningen på befintliga stambanor, bidrar till att mer gods kan flyttas över

till järnväg och bidrar till en utveckling av nya och starkare arbetsmarknadsregioner, vilket skapar förutsättningar för ökad hållbar tillväxt i Sverige.

I motion 2018/19:2665 yrkande 1 lyfter Mathias Tegnér (S) fram behovet av att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för höghastighetståg i Sverige.

I partimotion 2018/19:2732 framhåller Maria Ferm m.fl. (MP) i yrkande 3 att det krävs omfattande investeringar i järnvägssystemet. Motionärerna argumenterar att man genom att bygga nya stambanor för höghastighetståg ökar den totala kapaciteten i järnvägsnätet så pass mycket att det skapas goda förutsättningar för att utöka både godstrafiken på räls och den regionala och storregionala tågpendlingen.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2018/19:2734 yrkande 20 att nya stambanor för höghastighetståg med hastigheter upp till 320 kilometer i timmen bör byggas på sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö med ambitionen att dessa ska stå klara 2035. Motionärerna framhåller i yrkande 21 att största delen av finansieringen av höghastighetstågen bör utgöras av försäljning av statlig egendom, statliga lån samt pengar från den tolvåriga infrastrukturplanen. I yrkande 22 anser motionärerna att riksdagen ska besluta om en möjlighet att göra ett avsteg från det finanspolitiska ramverket, främst målet om statligt finansiellt sparande. Motionärerna framhåller att det är viktigt att värna ramverket som tjänat Sverige väl. Samtidigt är höghastighetsbanor ett unikt projekt vars stora nyttor ligger en bit in i framtiden. I motionen pekas på att avsteget från ramverket därför bör tydliggöras och beslutas om i riksdagen av en bred majoritet. I beslutet måste det understrykas att avsteget är av engångskaraktär och att liknande avsteg inte är aktuella för andra typer av investeringar. I yrkande 24 menar motionärerna att Sverigeförhandlingens förslag till alternativa finansieringsformer bör undersökas vidare.

Patrik Jönsson m.fl. (SD) anser i kommittémotion 2018/19:2968 yrkande 5 att Sverigeförhandlingen snarast bör avbrytas eller omförhandlas. Motionärerna framför att en satsning på höghastighetståg i nuläget är orimlig i vårt glesbefolkade land och minskar utrymmet för andra viktiga investeringar. I yrkande 21 framförs att infrastrukturen är under ständig utveckling, och därför är huvudregeln att finansiera satsningar med direktanslag. Motionärerna konstaterar att detta är kopplat till att infrastruktur inte är en engångskostnad utan kräver ständigt underhåll och återkommande nya investeringar. I motionen påtalas att det för höghastighetsjärnvägen hörs röster att avsteg måste göras och att projektet ska lånefinansieras, vilket obönhörligen skulle tränga undan andra viktiga satsningar för lång tid framöver. I yrkande 29 anför motionärerna att kostnaden för alternativet 250 kilometer i timmen och 320 kilometer i timmen, på aktuella sträckningar bör utredas innan beslut tas vid ombyggnation eller utbyggnad till fyrspar. I yrkande 30 efterfrågar motionärerna att hastigheten höjs till 250 kilometer i timmen på de sträckningar som är mest lämpliga.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att den dåvarande regeringen den 1 juli 2014 beslutade 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 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 viktig del i förhandlingsuppdraget har varit att öka kollektivtrafiken, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i våra tre storstäder Stockholm, Göteborg och Malmö. Totalt ska infrastruktursatsningar runt om i Sverige möjliggöra byggandet av ca 100 000 nya bostäder. Förhandlingen har också haft i uppdrag att titta på en möjlig utbyggnad av järnvägen i norr och ingå överenskommelser för att främja cykling. Vidare skulle förhandlingen analysera och pröva möjliga finansieringslösningar för Östlig förbindelse samt utreda ytterligare en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark. Sverigeförhandlingen är avslutad och överlämnade sin slutrapport till regeringen den 20 december 2017.

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) underströk regeringen att syftet med Sverigeförhandlingens uppdrag dels är att möjliggöra ett snabbt genomförande av nya stambanor på ett sätt som maximerar deras samhällsekonomiska lönsamhet, dels är att identifiera kostnadseffektiva åtgärder som leder till en förbättrad tillgänglighet och ett ökat bostadsbyggande i framför allt storstäderna med fokus på resurseffektivitet, hållbarhet och förtätning. Utskottet vill vidare peka på att det i budgetpropositionen för 2018 framhölls att regeringens mål är att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm och Göteborg respektive Malmö bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer.

Även i regeringens skrivelse om den nationella planen anges att det är regeringens mål att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm och Göteborg respektive Malmö bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer med korta restider som främjar en tydlig överflyttning av resor från flyg till tåg. I skrivelsen anges att byggandet ska ske i en takt som ekonomin tillåter och på ett kostnadseffektivt sätt. Regeringen konstaterar att byggandet av nya stambanor och deras finansiering är ett långsiktigt åtagande där offentliga resurser binds upp under flera mandatperioder. Regeringen framför också att den för samtal om finansieringen av nya stambanor med andra partier i riksdagen. Utskottet konstaterar i sammanhanget att sträckorna Järna–Linköping (Ostlänken), Lund–Hässleholm och Göteborg–Borås ingår i den nationella planen för 2018–2029.

Slutligen vill utskottet peka på att det av den sakpolitiska överenskommelse som ingicks i januari 2019 mellan regeringspartierna, Centerpartiet och

Liberalerna (januariavtalet) framgår att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm, Göteborg, Malmö och regioner och städer längs med och i anslutning till banans sträckning bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer. Vidare anges att den breda finansieringsdiskussionen mellan sju riksdagspartier ska återupptas och utgöra utgångspunkten för det fortsatta arbetet med projektet.

Mot ovanstående bakgrund kan utskottet konstatera att frågan om nya stambanor för höghastighetståg och finansieringen av dessa står högt på den politiska agendan. Utskottet välkomnar detta och finner således inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därmed samtliga motionsförslag.

Järnvägens signalsystem

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att bl.a. pausa införandet av signalsystemet ERTMS. Utskottet framför bl.a. att det följer av EU-rätten att signalsystemet ska vara fullständigt infört på medlemsstaternas stamnät senast 2030. Utskottet understryker samtidigt vikten av att man i det fortsatta arbetet tar till vara de erfarenheter som arbetet med ERTMS hittills har gett för att systemet ska införas på ett smidigt och kostnadseffektivt sätt i Sverige. Utskottet betonar att det kommer att fortsätta att följa införandet av ERTMS mycket noga. Riksdagen lägger skrivelse 2018/19:31 Riksrevisionens rapport om nytt signalsystem för järnvägen till handlingarna.

Jämför reservation 28 (SD, V, KD), 29 (M), 30 (V), 31 (KD), 32 (M) och 33 (SD) samt särskilt yttrande 12 (C, L) och 13 (V, KD).

Bakgrund

ERTMS är ett gemensamt signalsystem för Europa. Trafikverket driver genomförandet av ERTMS i Sverige. Enligt EU:s förordning om TEN-T (transeuropeiska transportnät) ska medlemsländerna ha infört ERTMS på stamnätet för järnväg senast 2030.

Tidigare behandling

Utskottet har behandlat frågor om ERTMS tidigare, senast i betänkande 2017/18:TU6. Utskottet vidhöll då den uppfattning i frågan som det hade vid behandlingen dessförinnan. Utskottet framförde då att ERTMS måste införas på ett sätt som minimerar risken för driftsstörningar och negativ påverkan på tillförlitligheten i järnvägssystemet (bet. 2016/17:TU17). Utskottet underströk dock betydelsen av att man i det fortsatta arbetet tar till vara de erfarenheter

som arbetet med ERTMS hittills har gett för att systemet ska införas på ett smidigt och kostnadseffektivt sätt i Sverige. I betänkande 2016/17:TU4 avstyrkte utskottet bl.a. motionsförslag om att pausa införandet av ERTMS (Sverigedemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Kristdemokraterna reserverade sig). Utskottet framförde bl.a. att det följer av EU-rätten att signalsystemet ska vara fullständigt infört på medlemsstaternas stornät senast 2030. Riksdagen riktade samtidigt i betänkandet ett tillkännagivande till regeringen om att den bör verka för att införandet av ERTMS sker samordnat med Sveriges grannländer och i nära samråd med branschaktörerna samt med beaktande av järnvägens totala funktionssätt.

Regeringens skrivelse 2018/19:31 med anledning av Riksrevisionens granskning

Riksrevisionens granskning

Riksrevisionen har i rapporten Nytt signalsystem för järnvägen – effektiviteten i införandet av ERTMS (RiR 2018:21) granskat regeringens och Trafikverkets planering och införande av det EU-gemensamma signalsystemet för järnvägen ERTMS (European Rail Traffic Management System), som är ett led i att uppnå gränsöverskridande trafik på järnvägen inom unionen. Syftet med granskningen har varit att bedöma effektiviteten i planeringen och i införandet av ERTMS i Sverige, givet de krav som ställs i svensk lagstiftning och EU-reglering.

Riksrevisionen framför i sin granskning att Trafikverket och tidigare Banverket kraftigt underskattat kostnaden för att utveckla ett fungerande ERTMS-system som svarar mot EU:s specifikationer såväl som mot nationella krav. Riksrevisionen bedömer att kostnaden som redovisas i den nationella planen 2018–2029 bygger på antaganden som inte är tillräckligt underbyggda och väl dokumenterade.

Vidare bedömer Riksrevisionen att det under planeringsprocessens gång har funnits brister i underlagen men att Trafikverket sedan 2017 har presenterat tillräckliga underlag för bedömning av effekterna av ERTMS.

I rapporten konstaterar Riksrevisionen att planeringen, så långt den hade kommit vid den aktuella tidpunkten, sammantaget inte bedrivits så att den ger tillräckliga förutsättningar att införa ERTMS och samtidigt omhänderta reinvesteringsbehovet i signalanläggningen på ett effektivt sätt.

Riksrevisionen rekommenderar i rapporten att Trafikverket tar fram en strategi för i vilken utsträckning och hur reinvesteringsåtgärder utanför den nuvarande ERTMS-planen ska genomföras med hänsyn till den slutliga målbilden för signalanläggningen. Vidare rekommenderar Riksrevisionen att Trafikverket genomför en analys av var kostnadsbesparingar genom s.k. läreffekter kan uppstå och hur stora de kan bli. Riksrevisionen rekommenderar även att Trafikverket utvecklar en metodik och instruktioner för hur samhällsekonomiska analyser av stora reinvesteringsobjekt ska genomföras.

Riksrevisionen framför vidare att det är angeläget att Trafikverket fullföljer det arbete som redan inletts på två viktiga punkter. Trafikverket bör vidta åtgärder för att motverka framtida kostnadsökningar i samband med utvecklingen av ERTMS-systemet. Vidare framhåller Riksrevisionen att Trafikverket bör säkerställa att dagens reservdelsbrist inte uppstår i framtiden för ERTMS och att reservdelsförsörjningen kan ske till så låg kostnad som möjligt.

Regeringens skrivelse 2018/19:31

I skrivelse 2018/19:31 redovisar regeringen sin bedömning av de iakttagelser och slutsatser som Riksrevisionen gör i den ovan nämnda rapporten. Vidare redovisar regeringen vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av rapporten. Med detta anser regeringen att granskningsrapporten är slutbehandlad.

I skrivelsen instämmer regeringen i Riksrevisionens iakttagelser att ERTMS är ett långt, kostsamt och tekniskt komplext projekt med många faktorer som påverkar genomförandet. Regeringen framhåller att Trafikverket i sin planering har tagit hänsyn till flera parametrar, bl.a. EU-lagstiftning samt reinvesteringsbehov och reservdelstillgång i den befintliga anläggningen.

Regeringen instämmer i Riksrevisionens rekommendationer att Trafikverket bör analysera kostnadsbesparingar från läreffekter för att förbättra underlagen till kostnadskalkyler. Vidare delar regeringen Riksrevisionens bedömning att Trafikverket bör ta fram en strategi för reinvesteringsåtgärder utanför den nuvarande ERTMS-planen samt att Trafikverket bör utveckla en metodik och instruktioner för hur man genomför samhällsekonomiska analyser av reinvesteringsprojekt.

Regeringen konstaterar att Trafikverket i vissa delar redan har börjat genomföra förbättringsåtgärder och avser att fortsätta vidta åtgärder i enlighet med Riksrevisionens rekommendationer. Regeringen framför att det bör följas upp i första hand genom myndighetsdialoger med Trafikverket.

Motionerna

Järnvägens signalsystem ERTMS

I kommittémotion 2018/19:2427 yrkade 30 anför Anders Åkesson m.fl. (C) att införandet av ERTMS bör pausas. Motionärerna framhåller att ERTMS är en dyr och tekniskt sett vanskelig investering som enligt många bedömare inte innebär någon kapacitetsförbättring för svensk järnväg. Även i kommittémotion 2018/19:3010 anför Anders Åkesson m.fl. (C, L) yrkande 1 att införandet av ERTMS bör pausas. Motionärerna framhåller att ett tillfälligt stopp i införandet av ERTMS möjliggör ett omtag av processen i syfte att säkerställa att utrullningen sker kvalitetssäkrat med rätt teknik och kostnadseffektivt till största möjliga samhällsekonomiska nytta. I motionen

framhålls att det i nuläget finns alltför stora osäkerheter med att låta processen fortgå.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) begär i kommittémotion 2018/19:2734 yrkande 35 att införandet av ERTMS skjuts upp. I kommittémotion 2018/19:3007 yrkande 1 framför samma motionärer att beslutet att införa ERTMS i Sverige bör omprövas. Motionärerna pekar bl.a. på de problem och kostnader som ERTMS innebär.

Patrik Jönsson m.fl. (SD) anser i kommittémotion 2018/19:2968 yrkande 34 att utbyggnaden av signalsystemet ERTMS bör stoppas till dess att systemet är bättre utvecklat och mer driftsäkert. I motion 2018/19:3006 yrkande 2 framhåller samma motionärer att regeringen bör ålägga Trafikverket att temporärt stoppa ERTMS-projektets utrullning till dess att baseline 3.6.0 är färdigutvecklat och väl testat för såväl omborddata som marksystem samt till dess att frågan har lösts om tågoperatörernas möjlighet att säkerställa att en tillräcklig mängd fordon hunnit få omborddata för ERTMS installerade före driftsättning av ERTMS på kommande ERTMS-banor.

I kommittémotion 2018/19:3003 yrkande 1 anser Jens Holm m.fl. (V) att Sverige bör pausa införandet av signalsystemet ERTMS. Motionärerna framför bl.a. att nuvarande strategi för införande av ERTMS och samordningen med en reinvestering av nuvarande signalanläggning visar på alltför stora brister. Motionärerna menar att Sverige med nuvarande genomförande riskerar lägre kapacitet på spåren, högre kostnader för staten och för tågoperatörerna och försämrad konkurrenskraft för järnvägen.

ERTMS och behovet av fördjupade analyser

I kommittémotion 2018/19:3003 föreslår Jens Holm m.fl. (V) i yrkande 2 att Trafikverket ges i uppdrag att utveckla metodik och instruktioner för hur samhällsekonomiska analyser av stora reinvesteringsprojekt ska genomföras. Motionärerna framhåller att alternativa tillvägagångssätt och tidsplaner för reinvesteringen som kan påverka livscykelkostnaden och samhällsnyttan alltid bör utarbetas vid ett projekt av denna dignitet.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2018/19:3007 att Kristdemokraternas uppfattning är att införandet av ERTMS bör omprövas. Motionärerna påminner om att en gemensam EU-standard för järnvägsstyrning ska utvecklas enligt tidigare beslut. De EU-rättsliga förutsättningarna för olika handlingsalternativ behöver alltså klarläggas. Motionärerna anser därför i yrkande 2 att regeringen bör återkomma till riksdagen med en bedömning av de EU-rättsliga konsekvenserna av olika handlingsalternativ.

I kommittémotion 2018/19:3010 yrkande 2 anser Anders Åkesson m.fl. (C, L) att en robust handlingsplan och konsekvensanalys ska tas fram medan man pausar införandet.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2018/19:3014 yrkande 3 att Trafikverket bör få i uppdrag att utveckla hur samhällsekonomiska analyser av stora reinvesteringsprojekt ska genomföras.

Övriga frågor om införandet av ERTMS

Patrik Jönsson m.fl. (SD) framhåller i motion 2018/19:2968 yrkande 20 att finansieringen på EU-nivå av det europeiska signalsystemet ERTMS bör ses över. I motion 2018/19:3006 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) framhåller motionärerna att regeringen, i syfte att undvika fordonsbrist efter att ERTMS införts på berörda banor, bör utreda om tågoperatörerna har möjlighet att leva upp till fordonsstrategin (yrkande 1), att regeringen bör ta fram ett förslag till statlig finansiering av ERTMS omborddatasystem i syfte att lindra de ekonomiska konsekvenserna av införandet av ERTMS (yrkande 3), att regeringen bör ålägga Trafikverket att styra ERTMS-projektet mot ett framtagande av öppna gränssnitt i stället för leverantörsspecifika gränssnitt (yrkande 4), att regeringen bör ålägga Trafikverket att ta fram en risk- och konsekvensanalys med hänsyn till kompetens- och reservdelsbrist när det gäller vissa typer av ställverk (yrkande 5) och att regeringen bör ålägga Trafikverket att säkerställa att ställverk som riskerar permanent driftsstopp på grund av att reservdelar inte finns på lager eller på marknaden eller har slutat tillverkas byts ut snarast möjligt (yrkande 6).

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2018/19:3014 yrkande 1 att man vid införandet av ERTMS ska ta hänsyn till behovet av samordning med närliggande länder, de berörda tågoperatörernas merkostnader och järnvägens totala funktionssätt. Motionärerna framhåller vidare i yrkande 2 att regeringen ska säkerställa att det tas fram en strategi för i vilken utsträckning och hur reinvesteringsåtgärder utanför den nuvarande ERTMS-planen ska genomföras.

Utskottets ställningstagande

Järnvägens signalsystem ERTMS

Utskottet har behandlat frågor om ERTMS flera gånger tidigare, senast våren 2018 i betänkande 2017/18:TU6. Utskottet avstyrkte då bl.a. motionsförslag om att pausa införandet av ERTMS. Utskottet framförde bl.a. att det följer av EU-rätten att signalsystemet ska vara fullständigt infört på medlemsstaternas stornät senast 2030 och att Sverige till följd av medlemskapet i EU också är skyldigt att följa EU-lagstiftningen. Utskottet vill vidare påminna om att syftet med ett gemensamt europeiskt signalsystem är att underlätta för gränsöverskridande järnvägstrafik. Att pausa införandet av ERTMS i Sverige skulle därför kunna innebära att vi försvårar möjligheterna till gränsöverskridande trafik då övriga medlemsstater inför ERTMS på stornätet.

Utskottet vill också lyfta fram att det i Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2018–2029 påtalas att signalanläggningen på den svenska järnvägen är i stort behov av renovering och modernisering. På vissa sträckor är signalanläggningen äldre än 50 år; den är sliten och behöver bytas ut. I regeringens skrivelse om nationell plan anges även att för Sveriges del är införandet av ERTMS att betrakta som ett underhålls- och reinvesteringsprojekt av järnvägens nödvändiga signalsäkerhetssystem. Regeringen pekar på att införandet av ERTMS för med sig att ålderstigna ställverk byts ut och det befintliga skyddssystemet ersätts av ett modernt system. Motsvarande information förmedlades av Trafikverket vid ett utskottssammanträde den 14 februari 2019. Trafikverket framförde bl.a. att 4 procent av ställverken har nått sin tekniska livslängd, och 2025 kommer knappt 25 procent att ha gjort det. Vidare framhöll Trafikverket att risken för trafikstörningar ökar ytterligare om man skjuter på reinvesteringen; det kommer att bli brist på kompetens och reservdelar, och man senarelägger möjligheterna till preventivt och prediktivt underhåll. Trafikverket konstaterade även att reinvestering behövs oavsett val av tågskyddssystem och att en reinvestering i ställverk med ATC i stället för ERTMS innebär att reinvesteringskostnaden är lika hög. Om man först reinvesterar i ställverk med ATC för att sedan konvertera till ERTMS är merkostnaden 40 procent av den totala reinvesteringskostnaden. Trafikverket påtalade även att en tidsförskjutning innebär ökade kostnader för samhället samtidigt som operatörernas kostnadsminskning vid en förskjutning är betydligt mindre än kostnadsökningen för samhället. Dessutom framhöll Trafikverket att ERTMS i dagsläget presterar väsentligt bättre än ATC.

I sammanhanget vill utskottet även peka på att det dåvarande statsrådet Anna Johansson i svar på skriftlig fråga 2016/17:271 i november 2016 bl.a. framförde att det också är viktigt att känna till att ERTMS-projektet i sig är ett underhålls- och reinvesteringsprojekt för järnvägens nödvändiga signalsäkerhetssystem och att nuvarande signalsäkerhetssystem består av gamla ställverk och ett ålderstiget skyddssystem (ATC). Statsrådet konstaterade vidare att ERTMS-projektet innebär att alla ställverk byts ut och att skyddssystemet byts till ett modernare system. Statsrådet pekade på att det enligt Trafikverket skulle innebära en merkostnad på 20–40 procent per sträcka att först byta ut ställverken med nuvarande säkerhetssystem (ATC) för att sedan byta till ERTMS. Statsrådet konstaterade vidare att ERTMS ger en modernare anläggning med bättre tillförlitlighet, vilket bl.a. innebär färre signalfel och lägre underhållskostnader jämfört med ATC. Statsrådet pekade även på de problem som är förenade med en eventuell senareläggning av ERTMS-införandet; förutom att Sverige i sådana fall inte skulle kunna leva upp till EU-lagstiftningen innebär det att nuvarande säkerhetssystem, med sämre tillgänglighet än ERTMS, skulle behöva underhållas under denna period, vilket i slutändan ger ökade kostnader för att införa ERTMS.

Utskottet välkomnar granskningen Nytt signalsystem för järnvägen – effektiviteten i införandet av ERTMS som har genomförts av Riksrevisionen.

Av regeringens skrivelse med anledning av granskningen framgår att Trafikverket i vissa delar redan har börjat genomföra förbättringsåtgärder och avser att fortsätta att vidta åtgärder i enlighet med Riksrevisionens rekommendationer. Regeringen uppger att arbetet bör följas upp i första hand genom myndighetsdialoger med Trafikverket.

Utskottet vill avslutningsvis peka på att regeringen har slutit en sakpolitisk överenskommelse med Centerpartiet och Liberalerna. Överenskommelsen klargör att den beslutade nationella planen för transportinfrastruktur 2018–2029 ska fullföljas samt pekar även på ytterligare satsningar och insatser för att nå ökad punktlighet för svensk järnväg.

Utskottet har sammanfattningsvis ingen annan uppfattning när det gäller frågan om att pausa ERTMS än det haft vid de senaste behandlingarna, men kommer att fortsätta att följa införandet av ERTMS mycket noga. Utskottet vill också återigen understryka betydelsen av att man i det fortsatta arbetet tar till vara de erfarenheter som arbetet med ERTMS hittills har gett för att systemet ska införas på ett smidigt och kostnadseffektivt sätt i Sverige. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet samtliga motionsförslag och föreslår att riksdagen lägger skrivelse 2018/19:31 till handlingarna.

ERTMS och behovet av fördjupade analyser

Utskottet påminner om att Sverige till följd av medlemskapet i EU också är skyldigt att följa EU-lagstiftningen med risk för att annars ställas inför EU-domstolen. Utskottet utgår från att regeringen vid införandet av nya regler i svensk rätt eller vid genomförandet av andra åtgärder som följer av EU-medlemskapet gör det på ett väl avvägt sätt.

Utskottet vill lyfta fram att Trafikverket enligt ett regeringsuppdrag årligen t.o.m. 2019 ska redovisa framdriften för införandet av ERTMS i Sverige. Av årsrapporten för 2017 från mars 2018 framgår bl.a. att det finns ett behov av att modernisera järnvägen för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Trafikverket framhåller att den modernisering och standardisering som införandet av ERTMS innebär ska ses utifrån målet om att uppnå bättre tillgänglighet. Av rapporten framgår vidare att det kontinuerligt genomförs olika utredningar för att undersöka och analysera hur olika tekniska lösningar påverkar, eller skulle kunna påverka, ERTMS-införandet. I rapporten nämns som exempel att det under 2017 gjordes utredningar kring bl.a. kapacitet på Malmbanan 2021 och driftsövervakning. Trafikverket framhåller att utredningarna är ett kvalificerat stöd till beslut och stärker effektiviteten i utveckling och utrullning av ERTMS.

Av regeringens skrivelse med anledning av Riksrevisionens granskning framgår att regeringen instämmer i Riksrevisionens rekommendationer att Trafikverket bör utveckla en metodik och instruktioner för genomförande av samhällsekonomiska analyser av reinvesteringsprojekt. Utskottet välkomnar

detta liksom regeringens avsikt att följa upp Trafikverkets arbete med förbättringsåtgärder genom i första hand myndighetsdialoger.

Utskottet vill avslutningsvis peka på att regeringen har slutit en sakpolitisk överenskommelse med Centerpartiet och Liberalerna. Överenskommelsen klargör att den beslutade nationella planen för transportinfrastruktur 2018–2029 ska fullföljas samt pekar även på ytterligare satsningar och insatser för att nå ökad punktlighet för svensk järnväg.

Mot ovanstående bakgrund anser inte utskottet att det finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen utan avstyrker samtliga motionsförslag.

Övriga frågor om införandet av ERTMS

Hösten 2016 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att ERTMS ska införas samordnat med Sveriges grannländer och i nära samråd med branschaktörerna samt med beaktande av järnvägens totala funktionssätt. Mot den bakgrunden vill utskottet påminna om att regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportinfrastrukturen och trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur. I uppdraget tydliggjorde regeringen att Trafikverket bör verka för att införa ERTMS samordnat med Sveriges grannländer och i nära samråd med branschaktörerna samt med beaktande av järnvägens totala funktionssätt.

Utskottet vill även lyfta fram att det framgår bl.a. av Trafikverkets promemoria Angående tillkännagivande rörande ERTMS i åtgärdsplaneringen att Trafikverket har samarbetsavtal med Öresundsbrokonsortiet, Banedanmark och Bane NOR när det gäller förutsättningar för kommande gränspassager med ERTMS mellan Danmark och Norge. Vidare framgår det av Trafikverkets promemoria att verket har löpande samarbeten med tågoperatörer och fordonsägare genom bl.a. Branschföreningen Tågoperatörerna, Svensk kollektivtrafik och Näringslivets Transportråd. Därutöver anges i promemorian att Trafikverket har bilaterala informationsutbyten med större aktörer inom järnvägssektorn för att stärka dialogen om ERTMS. För att stärka och vidareutveckla järnvägens funktionssätt har Trafikverket enligt promemorian exempelvis startat upp ett program för uppgradering av järnvägsnätet.

Näringslivets Transportråd framhöll vid sitt besök i utskottet den 29 februari 2019, när det gäller införandet av ERTMS, vikten av att detta harmoniseras tidsmässigt gentemot övriga Europa, att störningar minimeras i införandeskedena och att man tänker sammanhängande fungerande stråk vid ERTMS-införandet. Vid ett besök i utskottet den 14 februari 2019 lyfte Branschföreningen Tågoperatörerna ett antal frågor som utskottet bör ta i beaktande om bl.a. finansiering av ombordutrustning och risker, samordning med närliggande länder, riskhantering och kvalitetssäkrad införandeplan, en paus i införandet och att följa Tyskland tills det bl.a. finns en robust

handlingsplan, en färdigutvecklad och testad nästa version och genomförda konsekvensanalyser. Mot den bakgrunden välkomnar utskottet att Trafikverket vid sitt besök i utskottet den 14 februari 2019 underströk samverkan med branschen och övriga länder. Utskottet välkomnar även att Trafikverket enligt ett regeringsuppdrag årligen t.o.m. 2019 ska redovisa framdriften för införandet av ERTMS i Sverige. Av årsrapporten för 2017 från mars 2018 framgår bl.a. följande. Vid en jämförelse av tillgänglighetsstatistik för helåret 2017 kan det konstateras att ERTMS-utrustade stamnätsbanor har en fjärdedel så många signalfel per bankilometer och en tredjedel så många förseningsminuter per tågilometer som ATC-utrustade stamnätsbanor. Trafikverket uppger att siffrorna utgör en förbättring sedan 2016. Av årsrapporten framgår även att ett annat viktigt bidrag till ökad driftskompatibilitet är att Trafikverket under året signerat ett samarbetsavtal om den tekniska lösningen för svensk-norska gränsövergångar. Detta innebär att samarbetsavtal nu finns för samtliga gränsövergångar mot Norge och Danmark. Av rapporten framgår vidare att det löpande samarbetet med tågoperatörer och fordonsägare har fortsatt genom regelbundna samrådsmöten under året. Trafikverket har också aktivt stöttat de svenska operatörerna med deras bidragsansökan från den europeiska CEF-fonden (Fonden för ett sammanlänkat Europa). Trafikverket uppger att fram t.o.m. 2018 har cirka 800 fordon fått bidrag motsvarande 75 miljoner euro för ERTMS-anpassning av ombordsystem. Hittills har svenska tågoperatörer fått ca 50 procent av investeringen från EU. Trafikverket har även inrättat en funktion för att stödja och samordna operatörer/fordonsägare med ansökningar om EU-bidrag. Genom att samordna bidragsansökningarna ökar också möjligheten till bidrag. När Trafikverkets samordnare får information om att möjligheter att söka bidrag finns, skickas den ut till respektive operatör som då erbjuds att lämna in en intresseanmälan.

Utskottet har tidigare understrukit att ERTMS måste införas på ett sätt som minimerar risken för driftsstörningar eller negativ påverkan på tillförlitligheten i järnvägssystemet. Vidare har utskottet framhållit betydelsen av att man i det fortsatta arbetet tar till vara de erfarenheter som arbetet med ERTMS hittills har gett för att systemet ska införas på ett smidigt och kostnadseffektivt sätt i Sverige. Utskottet ansluter sig alltså till denna uppfattning. Utskottet välkomnar därför att Trafikverket vid sitt besök i utskottet den 14 januari 2019 framförde att ERTMS i dagsläget presterar väsentligt bättre än ATC.

Utskottet vill avslutningsvis åter peka på att regeringen har slutit en sakpolitisk överenskommelse med Centerpartiet och Liberalerna. Överenskommelsen klagör att den beslutade nationella planen för transportinfrastruktur 2018–2029 ska fullföljas samt pekar även på ytterligare satsningar och insatser för att nå ökad punktlighet för svensk järnväg.

Utskottet har sammanfattningsvis ingen annan uppfattning i frågan än det hade vid de senaste behandlingarna, men kommer att fortsätta att följa införandet av ERTMS mycket noga. Utskottet vill också återigen understryka

betydelsen av att man i det fortsatta arbetet tar till vara de erfarenheter som arbetet med ERTMS hittills har gett för att systemet ska införas på ett smidigt och kostnadseffektivt sätt i Sverige.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet samtliga motionsförslag.

Enskilda vägar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om enskilda vägar. Utskottet understryker att ett väl fungerande enskilt vägnät är av stor vikt för att främja en positiv utveckling i hela landet. Utskottet anser vidare att de enskilda vägarnas betydelse är väl beaktad.

Jämför reservation 34 (M), 35 (SD) och 36 (KD) samt särskilt yttrande 14 (C, L).

Bakgrund

Sveriges vägnät består av ca 60 690 mil vägar, varav drygt tre fjärdedelar är enskilda vägar med eller utan statsbidrag och en fjärdedel är allmänna vägar. Trafikverket är infrastrukturförvaltare för det statliga vägnätet, och det finns ca 23 000 väghållare som ansvarar för de enskilda statsbidragsfinansierade vägarna. Staten medfinansierar byggande och drift av ca 7 470 mil av det enskilda vägnätet genom statsbidrag. Ett av villkoren för att en väg ska kunna få statsbidrag är att vägen är öppen för allmän trafik. Trafikverket ansvarar för bidragsgivningen. Vid byggande och drift av enskilda vägar som är öppna för allmän trafik och som tillgodoser ett kommunikationsbehov för fast boende, näringslivet eller det rörliga friluftslivet, kan man söka statsbidrag för enskild väghållning. Ett mål för den statliga bidragsgivningen är att bidragen ska skapa ett transportsystem som tillgodoser medborgarnas och näringslivets behov och underlätta tillgängligheten till transportsystemet.

Motionerna

Anders Åkesson m.fl. (C) framhåller i kommittémotionerna 2017/18:3758 yrkande 18 och 2018/19:2427 yrkande 17 vikten av att inom ramen för Trafikverkets resurser verka för att säkerställa att de enskilda vägarnas 43 000 mil ska ha en bra standard, rätt sträckning och god bärighet. Motionärerna pekar på att det är de enskilda vägarna som möjliggör att 1 miljon människor dagligen kan påbörja och avsluta sin resa till jobb och hem. I motionen understryks att de enskilda vägarna också är mycket betydelsefulla ur ett godstransportperspektiv.

I kommittémotionerna 2017/18:3833 yrkande 6 och 2018/19:2901 yrkande 8 anser Jessica Rosencrantz m.fl. (M) att Trafikverket bör ta fram en nationell underhålls- och investeringsplan för de enskilda vägarna. Motionärerna pekar

på att de enskilda vägarna ofta utgör viktiga startpunkter för exempelvis skogsindustrins transporter, vilket ställer höga krav på både bärighet och säkerhet. I motionen anges därför att det finns ett behov av att staten tar ett större ansvar för att planera underhållet och reinvesteringarna i det enskilda vägnätet utifrån nuvarande ekonomiska ramar.

I kommittémotion 2018/19:26 yrkande 3 framhåller Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) att det är de enskilda vägarna som möjliggör att 1 miljon människor dagligen kan påbörja och avsluta sin resa till jobb och hem. Motionärerna pekar även på att de enskilda vägarna även är en viktig förutsättning för råvarutransporter. Motionärerna anser därför att staten fortsättningsvis bör ta ett ekonomiskt ansvar för att upprätthålla en god standard på det enskilda vägnätet, och myndigheternas tillämpning av regelverket bör syfta till att underlätta för underhåll och reinvesteringar av dessa vägar.

Jan Björklund m.fl. (L) framför i partimotion 2018/19:2059 yrkande 3.1 i denna del att en väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd och att de enskilda vägarna är en viktig del i detta. Motionärerna anser att staten fortsättningsvis bör ta ett ekonomiskt ansvar för att upprätthålla en god standard på det enskilda vägnätet och att myndigheternas tillämpning av regelverken bör syfta till att underlätta för underhåll och reinvesteringar av dessa vägar.

I motion 2018/19:2402 lyfter Eskil Erlandsson (C) fram behovet av en översyn för att utreda ytterligare förstärkning av stödet till det enskilda vägnätet. Motionären framhåller att en väl fungerande infrastruktur utgör en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd och att de enskilda vägarna är en viktig del i detta.

Utskottets ställningstagande

En stor del av vägnätet på landsbygden utgörs av enskilda vägar. Utskottet vill därför inledningsvis understryka att ett väl fungerande enskilt vägnät är av stor vikt för att främja en positiv utveckling i hela landet, inte minst för sysselsättning och tillväxt. Många människor och företag, i synnerhet på landsbygden, är beroende av att det finns en god framkomlighet på de enskilda vägarna. Dessa vägar har också en stor och viktig roll i vägtransportnätet eftersom de ansluter till de större statliga vägarna. Staten medfinansierar byggande och drift av ca 7 470 mil av det enskilda vägnätet. Utskottet anser att fortsatta satsningar på bl.a. bärighet och tjälsäkring är nödvändiga på de vägar som bedöms som viktiga för näringslivet i syfte att kunna upprätthålla full bärighet året runt. Utskottet välkomnar därför att statsrådet Tomas Eneroth i sitt svar på en skriftlig fråga från maj 2018 har framfört att regeringens mål är att hela det statliga vägnätet ska hålla en hög standard och en god framkomlighet och att det i den nationella planen anges att regeringen behåller nivån på bidraget för drift av enskild väg under planperioden 2018–2029.

Under planperioden ska därför 13,4 miljarder kronor användas för detta ändamål.

Utskottet vill även påminna om att Trafikverket har lämnat ett förslag till en revidering av förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning. Trafikverket föreslår bl.a. att det förtydligas att planeringen av enskilda vägar ska beaktas när man tar fram förslag till objekt som ska ingå i länsplanen. Trafikverkets förslag överensstämmer också med vad Landsbygdskommittén föreslår, och myndighetens förslag bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Utskottet välkomnar även att regeringen i landsbygdspropositionen (prop. 2017/18:179) framhåller att de enskilda vägarna är en viktig del av transportnätet på landsbygden och att en satsning bör göras på enskilda vägar. Likaså anser regeringen att det är viktigt att man i länsplanerna tar hänsyn till drift, underhåll och planering av enskilda vägar. Regeringen meddelar att den därför gör en satsning på statsbidrag till enskild väghållning för särskilda driftåtgärder på objekt som broar och färjelägen för att förbättra deras funktion och bärighet, särskilt för tyngre fordon.

Utskottet vill även lyfta fram att trafikutskottets arbetsgrupp för uppföljning och utvärdering har genomfört en uppföljning, Järnvägstunnlar och skogsbilvägar – en uppföljning av klimatanpassningsåtgärder för infrastruktur (2017/18:RFR16), med fokus på hur klimatanpassningsarbetet bedrivits och planerats på bl.a. vägsträckor i tre skogslän.

Slutligen vill utskottet även påminna om den sakpolitiska överenskommelse som regeringen har slutit med Centerpartiet och Liberalerna. I denna klargörs att vägunderhållet, med särskilt fokus på bärighet och tjälsäkring, förstärks.

Utskottet anser mot denna bakgrund att de enskilda vägarnas betydelse är väl beaktad. Samtliga motionsförslag avstyrks därmed.

Klimatanpassning av transportinfrastruktur

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om klimatanpassning av transportinfrastrukturen. Utskottet framhåller att ett förändrat klimat får konsekvenser för vår transportinfrastruktur. Utskottet pekar samtidigt på pågående beredningsarbete.

Motionerna

Karin Svensson Smith (MP) anser i motion 2017/18:2109 yrkande 3 att det bör tas fram ett förslag på etappmål för en stärkt hänsyn till grön infrastruktur. Motionären pekar bl.a. på att järnvägar, vägar och annan basinфраstruktur över hela landet behöver förstärkas för att förhindra att vattenmassor slår ut transporter och elnät och skapar risk för krissituationer. Motionären pekar på

att lösningen kan vara att fördröja dagvatten uppströms, t.ex. för att skydda tunnlar och viadukter.

Maria Ferm m.fl. (MP) konstaterar i partimotion 2018/19:2732 yrkande 9 att trafiksystemet behöver fungera även i ett varmare klimat. Motionärerna framhåller därför att det är viktigt att infrastrukturen klimatanpassas och att detta blir en del av de transportpolitiska målen. I motionen anförs att medel för att åtgärda de mest kritiska svagheter i transportinfrastrukturen bör prioriteras.

Utskottets ställningstagande

Med ett förändrat klimat ökar risken för översvämningar, ras, erosioner och stormskador, vilket även får konsekvenser för vår transportinfrastruktur. De fyra olika trafikslagen drabbas inte på samma sätt av klimatförändringar. Gemensamt för både väg- och järnvägsanläggningarna är att de har många fysiska kontaktpunkter med yt- och grundvattenförekomster. De delar därför delvis samma problematik när det gäller klimatförändringar. Mot den bakgrunden genomförde trafikutskottets arbetsgrupp för uppföljning och utvärdering under 2017/18 en uppföljning av klimatanpassning av infrastruktur med fokus på skogsbilvägar och järnvägstunnlar genom städer: Järnvägstunnlar och skogsbilvägar - en uppföljning av klimatanpassningsåtgärder för infrastruktur (2017/18:RFR16). Uppföljningen hade bl.a. som syfte att undersöka i vilken utsträckning det transportpolitiska målet har bidragit i arbetet med att klimatanpassa undersökta anläggningar. Uppföljningsgruppen konstaterade bl.a. att ett alternativ skulle kunna vara att hänsynsmålet kompletteras med ytterligare en precisering (t.ex. att anpassa infrastruktur till de klimatförändringar den utsätts för). Gruppen bedömde därför att frågan om klimatets påverkan på infrastruktur bör tas i beaktande i den beredning som pågår av Trafikanalys förslag på ny målstyrning för transportpolitiken.

Utskottet vill även påminna om att regeringen i proposition 2017/18:163 Nationell strategi för klimatanpassning uppmärksammar att klimatförändringarna och deras effekter påverkar transportsystemets och infrastrukturens robusthet samt tillförlitlighet och också kan orsaka olyckor. Klimatförändringarna och deras effekter kommer därmed att påverka förutsättningarna för att kunna nå det övergripande målet för svensk transportpolitik.

Utskottet vill också peka på att Trafikverket har fått i uppdrag att genomföra en utvärdering av myndighetens beredskap och förebyggande åtgärder när det gäller statlig transportinfrastruktur vid omfattande skogsbränder eller extrema vädersituationer. Utvärderingen skulle redovisa vilka brister och hot som finns för den statliga transportinfrastrukturen som föreligger samt möjliga konsekvenser för transportsystemet och samhället i vidare bemärkelse för det fall funktionaliteten inte kan upprätthållas på ett tillfredsställande sätt. Utvärderingen skulle även innefatta en handlingsplan

för hur bristerna och hoten kan åtgärdas samt en redovisning av kostnaderna för dessa åtgärder på kort och lång sikt. Uppdraget redovisades den 31 december 2018.

Mot bakgrund av pågående beredningsarbete finner utskottet inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Båda motionsförslagen avstyrks därmed.

Finansieringsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om finansieringen av infrastrukturinvesteringar. Utskottet pekar bl.a. på genomförda utredningar och pågående beredningsarbeten. Utskottet hänvisar också till den sakpolitiska överenskommelse som regeringen har slutit med Centerpartiet och Liberalerna (januariavtalet) av vilken följer att den breda finansieringsdiskussionen mellan sju riksdagspartier ska återupptas.

Jämför reservation 37 (M, KD) och särskilt yttrande 15 (C).

Bakgrund

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

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

Alternativ finansiering kan även ske genom att investeringar i statlig infrastruktur finansieras av andra aktörer än staten, t.ex. i form av bidrag från kommuner, landsting, EU eller den privata sektorn, s.k. extern finansiering. Offentlig-privat samverkan (OPS) är ett begrepp som kan innefatta extern finansiering men som kan användas för en rad olika varianter på samverkan kring byggande, drift och finansiering. Om den privata parten inte har något ansvar för överbyggande finansiering, men väl ett långsiktigt helhetsansvar för underhåll och drift, kan man i stället tala om en funktionsentreprenad.

Motionerna

Jan Ericson (M) framhåller i motion 2017/18:389 att redovisningsprincipen för infrastrukturinvesteringar bör ses över. I motionen anges bl.a. att staten genom att ändra principen för hur infrastrukturinvesteringar bokförs skulle kunna fastställa en långsiktig investeringsram för en stabil och löpande utbyggnad av infrastrukturen. Motionären framhåller att detta ger möjligheten att planera mer långsiktigt och förhindrar att staten medverkar till förstärkt obalans i byggkonjunkturen.

Lorentz Tovatt (MP) anser i motion 2017/18:2419 att staten via myndigheter ska kunna medfinansiera åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur. I motionen framhålls bl.a. att vi behöver transportera oss både mindre och effektivare för att klara klimatmålen.

Nina Lundström m.fl. (L) framför i kommittémotion 2017/18:3462 yrkande 11 att en bredare användning av OPS öppnar upp för fler projekt och snabbare utbyggnad av infrastruktur. I motionen framhålls att det finns stor positiv erfarenhet internationellt av samverkan mellan det offentliga och privata aktörer vid utbyggnad och drift av infrastruktur.

I motion 2017/18:3502 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C) yrkas att Trafikverket får i uppdrag att identifiera 10–15 större OPS-projekt. Motionärerna framhåller att det är nödvändigt att hitta nya finansieringsvägar för infrastruktur för att framtidssäkra svensk ekonomi. OPS-finansiering öppnar enligt motionärerna för nya projekt som annars skulle skjutas på framtiden eller möjligen aldrig bli av.

Annie Löf m.fl. (C) framhåller i partimotion 2017/18:3683 yrkande 47 vikten av att möjliggöra nya finansieringsformer för infrastrukturinvesteringar. I yrkande 48 anser motionärerna att Trafikverket bör få i uppdrag att utreda lämpliga infrastrukturprojekt för OPS. Motionärerna pekar på att vi måste öppna upp för nya former av finansieringsmetoder för att flera viktiga infrastruktursatsningar ska kunna realiseras. I motionen framhålls att infrastrukturinvesteringar behöver ett ökat inslag av offentlig-privat samverkan. Motionärerna anser därför att Trafikverket bör ges i uppdrag att utreda 10–15 lämpliga infrastrukturprojekt för offentlig-privat samverkan för att tillföra mer kapital till infrastruktur och påskynda arbetet för en säker och tillförlitlig infrastruktur i hela landet.

Anders Åkesson m.fl. (C) anser i kommittémotionerna 2017/18:3758 yrkande 24 och 2018/19:2427 yrkande 23 att Trafikverket bör ges i uppdrag att identifiera ett antal projekt från nuvarande och kommande infrastrukturplan som är lämpliga att hantera med extern medfinansiering. I 2017/18:3758 yrkande 26 och 2018/19:2427 yrkande 25 framhåller motionärerna att privat kapital och pensionsfonder bör ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige. Motionärerna understryker att det för att genomföra nödvändiga investeringar i Sveriges infrastruktur samt beta av den upparbetade infrastrukturskulden är nödvändigt att hitta nya finansieringsvägar för infrastruktur. Vidare pekar motionärerna på att man i många länder som är

jämförbara med Sverige sedan länge finansierar viktiga samhällseliga infrastrukturprojekt i offentlig-privat samverkan (OPS).

I kommittémotion 2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) framhålls i yrkande 2 att Trafikverket bör få i uppdrag att peka ut ett antal infrastrukturprojekt i den kommande nationella transportinfrastrukturplanen som lämpar sig för alternativa finansieringslösningar, med utgångspunkt i SOU 2017:13 Finansiering av infrastruktur med privat kapital. Motionärerna pekar bl.a. på att det behövs större erfarenhet för att på allvar kunna utvärdera och jämföra ifall exempelvis produktiviteten kan öka och livscykelkostnaderna kan sänkas för investeringar med alternativa finansieringslösningar.

Sten Bergheden (M) framhåller i motion 2018/19:776 att tänkbara alternativa finansieringslösningar för investeringar i framtidens infrastruktur bör undersökas. Motionären anser att det kan vara en viktig pusselbit för att möjliggöra att projekt kan bli verklighet inom kortare tidsram än om staten själv ska finansiera hela projektet.

Lorentz Tovatt och Emma Berginger (båda MP) efterlyser i motion 2018/19:1399 att staten via myndigheter ska kunna medfinansiera åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur. Motionärerna framhåller att länsplanerna här är helt centrala utöver de möjligheter till ändrade transportmönster som man kan åstadkomma genom finansiering i den nationella infrastrukturplanen. I motionen anges bl.a. att regioner och kommuner genom informationskampanjer, investeringar i stadsmiljöåtgärder och konvertering av väg till cykelväg vill ta ansvar för ett mer hållbart resande, vilket i dag inte är möjligt på grund av den oklarhet som råder när det gäller medfinansiering.

I motion 2018/19:1828 av Jan Ericson (M) framförs att redovisningsprincipen för infrastrukturinvesteringar bör ses över. Motionären pekar på att principen om att alla investeringar ska rymmas under utgiftstaket får till följd att samhällsekonomiskt lönsamma investeringar stoppas eller skjuts på framtiden. I motionen föreslås att nya större väg- och järnvägsprojekt kan bokföras som en investering i stället för att tvinga in dessa investeringar under statens utgiftstak.

Fredrik Christensson (C) efterfrågar i motion 2018/19:1919 bättre möjligheter att ersätta färjor med bro. I motionen framhålls att man i Norge har möjlighet att använda insparade driftsmedel avsevärt längre tid än i Trafikverkets kalkyler. I motionen pekas på att man i Norge kan använda 40–50 års insparade driftsmedel för att finansiera broar som ersätter färjor. Motionären framhåller att kalkylerna för att ersätta färjeleder med broar avsevärt skulle förbättras om Sverige skulle ha ett liknande regelverk som Norge.

Per Åsling (C) anser i motion 2018/19:2498 att Trafikverket ska få i uppdrag att identifiera 10–15 större OPS-objekt. Motionären framhåller att

OPS-finansiering öppnar för nya projekt som annars skulle skjutas på framtiden eller aldrig bli av.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har behandlat frågor om finansiering av infrastrukturinvesteringar flera gånger tidigare. Utskottet har då framfört att transportinfrastruktur som huvudregel bör finansieras med anslag, men att lån i Riksgäldskontoret kan godkännas under vissa förutsättningar. I betänkande 2016/17:TU4 framhöll utskottet även att medfinansiering av statliga transportinfrastrukturprojekt genom bidrag, inklusive förskottering, från kommuner, landsting och företag kan vara ett sätt att åstadkomma lösningar i transportsystemet. Utskottet vill även påminna om att det den 12 april 2016 anordnade en offentlig utfrågning om finansieringsmodeller för transportinfrastruktur (2015/16:RFR26). Syftet med utfrågningen var att ur olika perspektiv belysa sådana finansieringsmodeller.

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) framför regeringen att investeringar i transportinfrastrukturen för väg och järnväg samt för vissa sjöfartsåtgärder i regel finansieras genom anslag men att alternativ finansiering i form av medfinansiering, bidrag från EU-budgeten, infrastrukturavgift på väg och trängselskatt bedöms vara aktuellt även under perioden 2018–2029. Vidare framhåller regeringen att medfinansiering av statliga transportinfrastrukturprojekt genom bidrag, inklusive förskottering, från kommuner, landsting och företag kan vara ett sätt att åstadkomma lösningar i transportsystemet. Regeringen understryker att infrastruktur-satsningar dock bör styras utifrån nationella behov på en samhällsekonomiskt rationell grund och inte av enskilda kommuners eller regioners ekonomiska styrka. De transportpolitiska målen bör vara utgångspunkt för prioritering av objekt oberoende av om det förekommer medfinansiering eller inte. Utskottet delar regeringens uppfattning. I infrastrukturpropositionen framhålls vidare att staten relativt sett har mycket förmånliga lånevillkor i Riksgäldskontoret och att det otvivelaktigt är så att staten lånar billigare än privata aktörer. Regeringen framhåller också att statens budgetpolitiska mål syftande till sunda offentliga finanser ska värnas på både kort och lång sikt. Utskottet vill i sammanhanget även peka på att det i Sverigeförhandlingens delrapport om höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3) föreslås att lån i Riksgäldskontoret bör utgöra finansiering av höghastighetsjärnväg även om kapitalkostnaderna återbetalas med anslag. Utskottet har också tagit del av ett svar på skriftlig fråga 2015/16:1013 från mars 2016 om utlandslån för att finansiera höghastighetståg i Sverige. Statsrådet Magdalena Andersson framförde att regeringen värnar långsiktigt hållbara offentliga finanser och att anslags- och lånefinansiering påverkar statens finansiella sparande, statens lånebehov och statsskulden lika mycket eftersom staten i båda fallen upptar lån även om det sker med olika teknik. Vidare framförde statsrådet när det gäller utlandslån att det är viktigt att

komma ihåg att de villkor som följer av statlig upplåning i Riksgäldskontoret är relativt fördelaktiga.

Vid en interpellationsdebatt i mars 2018 framförde statsrådet Tomas Eneroth att regeringen har höga ambitioner bl.a. när det gäller att säkerställa kvaliteten på befintlig transportinfrastruktur och att utveckla transportsystemet i stort. Samtidigt ska statens budgetpolitiska mål syftande till sunda och långsiktigt stabila offentliga finanser värnas på både kort och lång sikt. Statsrådet konstaterade att OPS inte skapar något extra utrymme i de offentliga finanserna och att OPS-investeringar kommer att betalas av staten och i de flesta fall kommer att räknas som offentliga, oavsett vem som finansierar dem på kort sikt. Vidare framhöll statsrådet att regeringen värnar om långsiktigt hållbara finanser och därför i första hand tillämpar budgetlagens huvudregel om att infrastruktur ska finansieras med anslag. Statsrådet framförde vidare att det oavsett vilken finansieringsform som används för ett infrastrukturprojekt är viktigt med bra styrning och kostnadskontroll, korrekt utförande och grundlig uppföljning. Utskottet delar statsrådets uppfattning.

I sammanhanget vill utskottet också påminna om att regeringen i skrivelse 2016/17:20 redovisade sin bedömning av de iakttagelser och slutsatser som Riksrevisionen gjort i rapporten Erfarenheter av OPS-lösningen för Arlandabanan. Regeringen framförde 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 regeringen att de transportpolitiska målen bör vara utgångspunkt för prioritering av objekt oberoende av om det förekommer medfinansiering eller inte.

Regeringen tillsatte våren 2016 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, exempelvis totalentreprenader med funktionskrav, används. Utredningen lämnade ett delbetänkande i februari 2017. Kommittén bedömde att det finns effektivitetsvinster att hämta hem genom att involvera privat kapital i finansieringen av investeringar i statlig transportinfrastruktur i form av offentlig-privat samverkan (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 regeringen att den inte har för avsikt att vidta några ytterligare åtgärder med anledning av kommitténs delbetänkande. Kommittén lämnade sitt slutbetänkande 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. Utredningens förslag bereds inom Regeringskansliet.

Slutligen vill utskottet även påminna om den sakpolitiska överenskommelse som regeringen har slutit med Centerpartiet och Liberalerna (januariavtalet). Av överenskommelsen följer bl.a. att den breda finansieringsdiskussionen mellan sju riksdagspartier ska återupptas.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet samtliga motionsförslag.

Brukaravgifter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om brukaravgifter. Utskottet hänvisar bl.a. till gällande EU-lagstiftning.

Jämför reservation 38 (C).

Motionerna

Johnny Skalin (SD) yrkar i motion 2018/19:217 att alla privatbilister bör befrias från avgift på E4:an i Sundsvall. Motionären anser att det bör fattas ett principbeslut om att statliga Europavägar och broar inte ska avgiftsbeläggas genom påbud från EU utan i stället finansieras via vägskatten.

I kommittémotion 2018/19:2427 anför Anders Åkesson m.fl. (C) i yrkande 35 att förutsättningen för en automatisering av Transportstyrelsens hantering av trängsel- och vägavgifter bör ses över. Motionärerna pekar bl.a. på att detta ofta sker automatiserat för folkbokförda i större städer eller i anslutning till broar med motsvarande avgift, men för många engångsbesökare är det vanligt att en faktura med väldigt små summor skrivs ut och skickas med posten. Motionärerna påpekar även att fakturan dessutom skickas med postdistributör som kritiserats för sin opålitliga postgång.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg möjliggör finansiering av nya väginvesteringar med brukaravgifter, dvs. infrastrukturavgifter, och att avgifterna kan finansiera återbetalning av lån och direkta kostnader i enlighet med de bestämmelser som anges i lagen. Infrastrukturavgift tas för närvarande ut för passage på bron över Motalaviken och för passage på bron över Sundsvallsfjärden. Avgiftsuttaget på broarna i Sundsvall och Motala är en följd av att riksdagen har godkänt att broarna delvis finansieras med lån. Eftersom en förutsättning i riksdagsbeslutet är att lånen ska betalas tillbaka med avgifter måste sådana tas ut i enlighet med de rättsprinciper som gäller för distinktionen mellan avgift och skatt. Även de EU-rättsliga bestämmelserna om beräkning av infrastrukturavgifter för tunga fordon måste följas. Av detta följer att en avgift endast ska motsvara kostnaden för det som tillhandahålls och att en fordonskategori, t.ex. lastbilar, inte får belastas med

kostnader som är hänförliga till en annan kategori. Liksom tidigare kan utskottet därför konstatera att avgiftsbefrielse för personbilar skulle kräva att de kostnader som är hänförliga till detta kollektiv finansieras på något annat sätt (bet. 2017/18:TU18).

Mot bakgrund av motionsyrkandet om Transportstyrelsens avgiftshantering vill utskottet framhålla att det finns möjlighet att betala trängselskatt via autogiro och e-avi (e-faktura). Man kan också betala med det inbetalningskort som Transportstyrelsen skickar ut. Vidare vill utskottet framhålla att man om man har en digital brevlåda som tar emot post från myndigheter sedan januari 2018 kan få sin avi dit.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan avstyrker utskottet de båda motionsförslagen.

Marknadspott

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om en marknadspott för investeringar utöver den ordinarie budgetramen. Utskottet påminner om att det följer av regeringens beslut om den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029 att Trafikverket ska fördela 1,2 miljarder kronor inom ramen för trimningsåtgärder som i dialog med näringslivet kan användas för åtgärder i den statliga järnvägsinfrastrukturen som stärker näringslivets konkurrenskraft.

Jämför reservation 39 (SD).

Motionerna

Johan Nissinen m.fl. (SD) efterfrågar i motion 2017/18:924 yrkande 2 i denna del en marknadspott för investeringar utöver den ordinarie budgetramen, som bör uppgå till 2 procent av utgiftsområdet för kommunikationer. Motionärerna anser att denna marknadspott snabbt ska kunna användas för att bygga bort uppkomna flaskhalsar som står i vägen för betydande investeringar i näringslivet.

Även i kommittémotion 2018/19:2968 yrkande 1 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) efterfrågas att en marknadspott för investeringar utöver den ordinarie budgetramen införs. Marknadspotten, som Trafikverket skulle ges mandat att använda, syftar enligt motionärerna till att snabbt kunna nyttjas för att bygga bort uppkomna flaskhalsar som står i vägen för betydande investeringar inom näringslivet. Motionärerna påminner om att förslaget ligger i linje med vad som lyfts fram av Näringslivets Transportråd.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill påminna om att en utgångspunkt för det planeringssystem som riksdagen lade fast våren 2012 (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257) för åtgärder i trafikens infrastruktur är att möjliggöra en ökad flexibilitet. Genom propositionen infördes ett system med rullande planering 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 skulle regeringen bättre kunna bemöta oförutsedda händelser. Samtidigt betonades det i propositionen att de faktiska besluten om byggstart även fortsättningsvis bör fattas av Trafikverket i syfte 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.

Utskottet vill också peka på att regeringen i den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) understryker betydelsen av att skapa ett robust och hållbart transportsystem. Regeringen anger att ett sådant transportsystem på ett bra sätt ska kunna klara av både väntade och oväntade händelser och störningar till följd av trängsel, fordonsfel, olyckor eller skador på infrastrukturen. Utskottet delar denna uppfattning och vill också påminna om att det av regeringens beslut att fastställa den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029 framgår att Trafikverket ska fördela 1,2 miljarder kronor inom ramen för trimningsåtgärder som i dialog med näringslivet kan användas för åtgärder i den statliga järnvägsinfrastrukturen som stärker näringslivets konkurrenskraft.

Mot ovanstående bakgrund avstyrker utskottet de båda motionsförslagen.

Produktivitet och effektivitet vid infrastrukturprojekt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om produktivitet och effektivitet vid infrastrukturprojekt. Utskottet pekar på pågående arbete.

Jämför reservation 40 (M) och 41 (C).

Motionerna

Marlene Burwick (S) pekar i motion 2018/19:2209 på behovet av att tydliggöra projektledningens ansvar och möjlighet att samordna alla relevanta parter vid utbyggnaden av större infrastrukturprojekt. I motionen lyfts bl.a. fram att erfarenheter från tidigare större infrastrukturprojekt visar på vikten av att de statliga myndigheterna är väl samordnade och samverkar nära kommunen eller regionen.

I kommittémotion 2018/19:2427 framhåller Anders Åkesson m.fl. (C) i yrkande 22 att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar när det gäller väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) anför i kommittémotion 2018/19:2901 yrkande 1 att Trafikverket bör analysera sitt arbetssätt i syfte att uppmuntra produktivitetshöjningar och innovation. Motionärerna framför bl.a. att ökad produktivitet och innovation är avgörande för att säkerställa att samhällets resurser används på bästa möjliga sätt.

Utskottets ställningstagande

Utskottet påminner inledningsvis om att regeringen i infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) understryker att det är av stor vikt att de medel staten tilldelar infrastrukturområdet används effektivt och på bästa sätt. Regeringen framhåller därför att arbetet med att verka för ökad produktivitet och innovation i anläggningsbranschen bör drivas vidare. I propositionen anger regeringen samtidigt att det är svårt att mäta produktivitetsutvecklingen och menar att uppföljningen kan förbättras.

Utskottet vill även peka på att Trafikanalys fick regeringens uppdrag att under en treårsperiod analysera och utvärdera Trafikverkets arbete för att öka produktiviteten och innovationsgraden inom anläggningsbranschen. Rapportering skulle ske årligen fram t.o.m. 2017. I mars 2017 presenterade Trafikanalys sin slutrapport Trafikverkets arbete för ökad produktivitet och innovation i anläggningsbranschen (2017:5). Av rapporten framgår bl.a. att arbetet med en ny beställarroll och utvecklade affärsformer är övergripande väl omhändertaget och i ständig utveckling. Principerna är väl förankrade på ledningsnivå i verket, men för att uppnå full förståelse för nya roller och affärsformer krävs ytterligare arbete längre ut i organisationen. I rapporten anges att Trafikverket har ökat framförhållningen i planering och upphandling, vilket är en bra förutsättning för arbetet med produktivitet och innovation. Vidare framgår att det är viktigt att Trafikverket kontinuerligt och systematiskt prioriterar produktivitets- och innovationsarbetet och att ledning såväl som styrelse följer arbetets framdrift. Regeringen uppger att den avser att fortsätta att följa utvecklingen på detta område noga och uppdrog i oktober 2017 åt Trafikverket att årligen, under en treårsperiod, redovisa resultatet av myndighetens arbete för ökad produktivitet. Uppdraget innebär att Trafikverket under en treårsperiod ska redogöra för och återrapporera till regeringen om Trafikverkets arbete för att verka för en ökad produktivitet i anläggningsbranschen samt om en särskild uppföljning av entreprenadkontrakt. Trafikverkets första återrapporering av uppdraget lämnades i april 2018. Trafikverket pekar i rapporten på en positiv utveckling av effekterna av genomförda strategier, men för att bättre kunna ge en samlad bild av produktivitetsutvecklingen över tid behöver mätningen av produktivitet utvecklas.

I mars 2017 uppdrog regeringen åt Trafikverket att ta fram ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029. I uppdraget angav regeringen att Trafikverket inför beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet samt uppmuntrar till innovation i anläggningsbranschen. Uppdraget redovisades den 31 augusti 2017. Detsamma tydliggjordes i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för 2018–2029. I regeringens beslut från den 31 maj 2018 om fastställelse av den nationella planen framför regeringen att en hög produktivitet och innovation i anläggningsbranschen är en av förutsättningarna för att de medel staten tilldelar infrastrukturuområdet ska användas effektivt. Med en ökad produktivitet och innovationsgrad är ambitionen att få mer infrastruktur för pengarna. I beslutet anges vidare att Trafikverket inför beslut om investeringar och upphandlingar ska göra analyser av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet samt tar hänsyn till miljön och uppmuntrar till innovation i anläggningsbranschen. Regeringen uppger vidare att det är av största vikt att Trafikverket och entreprenadbranschen fortsätter verka för ökad produktivitet och innovationsgrad. Utskottet välkomnar detta.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan finner utskottet inte skäl att vidta något initiativ med anledning av motionerna. Samtliga motionsförslag avstyrks därmed.

Regional samverkan

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att den bör verka för ökad samverkan och samordning vid lokala, regionala och nationella infrastrukturinvesteringar. Därmed bifalls motionsförslag om detta. Övriga motionsförslag om regional samverkan avslås.
Jämför reservation 42 (S, V, MP).

Motionerna

Jan Björklund m.fl. (L) framhåller i partimotion 2017/18:551 yrkande 4 och partimotion 2018/19:2058 yrkande 7 att lokala och regionala infrastrukturinvesteringar i högre grad bör samspela och genomföras i dialog med nationella infrastrukturförbindelser så att suboptimering undviks.

Även i kommittémotion 2017/18:3411 yrkande 4 lyfter Lars Hjälmered m.fl. (M, C, L, KD) fram betydelsen av att lokala och regionala infrastrukturinvesteringar i högre grad samspelar och genomförs i dialog med nationella infrastrukturförbindelser så att suboptimering undviks.

Kalle Olsson (S) anför i motion 2018/19:2146 att man i infrastrukturplaneringen ska se över fördelningen av investeringsmedel mellan

länstransportplanerna samt grunderna för prioritering av såväl investeringsmedel som underhållsmedel.

I motion 2018/19:2831 av Mats Green m.fl. (M) önskas i yrkande 50 att det görs en översyn av den antagna nationella infrastrukturplanen med omprioriteringar till projekt som möjliggör avtal med kommuner för bostadsbyggande. Motionärerna framför att det är viktigt att staten använder infrastrukturinvesteringar effektivt och kopplat till bostadsbyggande för att möjliggöra för kommuner och byggbolag att bygga även på mark som i dag är otillgänglig.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att de frågor som lyfts i motionerna är av stor vikt. Utskottet har också noterat att det framgår av regeringens skrivelse om den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029 att Trafikverket planerar och genomför investeringar och reinvesteringar i järnvägsnätet i nära samverkan med länsplaneupprättarna. Vidare framgår av skrivelsen att planen ska bidra till ett ökat bostadsbyggande. I infrastrukturpropositionen framhöll regeringen att en god ordning mellan länsplaner och den nationella planen i många fall är avgörande för att den samlade nyttan av åtgärderna ska bli så stor som möjligt. Trafikverket har också i uppdrag att 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.

Utskottet vill även påminna om att Sverigeförhandlingen under det första halvåret 2017 tecknade överenskommelser med kommuner och landsting i Stockholms län, Västra Götalands län samt Skåne län om satsningar på kollektivtrafik och cykelåtgärder med statlig medfinansiering samt åtaganden om bostadsbyggande. Regeringen godkände dessa avtal, de s.k. storstadsavtalen, den 28 juni 2018.

I regeringens fastställelsebeslut om den nationella planen har regeringen gett Trafikverket i uppdrag att i arbetet med planen ta hänsyn till regionala mål för tågtrafiken och godstransportstrategier för järnväg som respektive region beslutat om samt, kopplat till dessa, vilka sträckor i järnvägsnätet regioner pekar ut som prioriterade för åtgärder genom avsatta medel i länsplanerna.

Utskottet vill i sammanhanget även peka på att regeringen har gett Boverket i uppdrag att kartlägga hanteringen av godsrelaterade transporter i den fysiska planeringen och efter en analys föreslå eventuella åtgärder. I uppdraget ingår även att ta fram en nationell vägledning för en utvecklad planering och samordning av godstransporter som riktar sig till kommuner, länsstyrelser samt regionala organ och som tar sikte på att underlätta den lokala och regionala infrastrukturplaneringen. Inom ramen för uppdraget ska goda exempel på hur godstransporter kan beaktas i samhällsplaneringen sammanställas och lyftas fram, och kommuner och regionala aktörer ska ges

möjlighet till erfarenhetsutbyte. Detta kan även inkludera planering för samordningslösningar av transporter vid större bygg- och anläggningsprojekt för att effektivisera och minska transporter under genomförande. Uppdraget ska redovisas i februari 2020.

Enligt utskottets uppfattning har regeringen uppmärksammat frågorna som lyfts i motionerna 2018/19:2146 (S) och 2018/19:2831 (M) yrkande 50, och utskottet bedömer därför att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionerna.

Utskottet vill dock understryka vikten av att lokala och regionala infrastrukturinvesteringar i högre grad samspelar och genomförs i dialog med nationella infrastrukturförbindelser så att suboptimering undviks. Mot denna bakgrund föreslår utskottet att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att den bör verka för ökad samverkan och samordning vid lokala, regionala och nationella infrastrukturinvesteringar.

Utskottet tillstyrker därmed motionerna 2017/18:551 (L) yrkande 4, 2017/18:3411 (M, C, L, KD) yrkande 4 och 2018/19:2058 (L) yrkande 7.

Några frågor om fysisk planering

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 43 (C).

Motionerna

Annika Qarlssoon och Fredrik Christensson (båda C) anser i motion 2018/19:1944 yrkande 1 att infrastruktur i form av kraftledningar ska samordnas med väg- och järnvägsdragningar för att minimera det totala markintrånget. I yrkande 2 framför motionärerna att översikt och planering för all infrastruktur för alla aktörer på marknaden måste samordnas regionalt för att säkerställa effektiv markanvändning.

I kommittémotion 2018/19:2425 framhåller Kristina Yngwe m.fl. (C) i yrkande 6 att marksnål teknik bör användas vid intrång på privat mark för allmän infrastrukturutbyggnad. Motionärerna framhåller bl.a. att det minskar intressekonflikter vid utbyggnad av infrastruktur.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att frågor om fysisk planering har behandlats av utskottet vid flera tillfällen, senast i betänkande 2017/18:TU18. Utskottet framförde då bl.a. att tillgången till mark inom tätbebyggda områden

som kan tas i anspråk för t.ex. en utbyggnad av infrastrukturen ofta är begränsad och att det inte sällan finns motstridiga intressen om hur marken ska nyttjas. Utskottet underströk vidare vikten av att mark används effektivt. Utskottet vidhåller den bedömningen.

I infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) framhöll regeringen att utvecklingen av ett samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem bör ske parallellt med planering av bl.a. markanvändning. I propositionen angavs vidare att regeringen anser att nya investeringar i alla trafikslag ska planeras och genomföras med hänsyn till natur- och kulturvärden och god resurshållning samt med höga krav på att begränsa föroreningar och klimatpåverkan. Utskottet delar regeringens uppfattning i denna fråga.

Utskottet vill också peka på att Trafikverket arbetar tillsammans med Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen vid de olika delarna av infrastrukturplaneringen. Kommuner och länsstyrelser är andra viktiga aktörer i arbetet för att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem. Även Boverket är en viktig aktör i egenskap av ansvarig för den fysiska planeringen. De statliga myndigheternas intressen i den kommunala planeringen bevakas av länsstyrelserna.

När det gäller Trafikverkets uppdrag i fråga om samhällsplanering kan också tilläggas att myndigheten dels ansvarar för sin egen planering i samverkan med externa aktörer, dels deltar som sakägare och som rådgivande i andra aktörers planering. Myndigheten har framfört att samspelet mellan planering av transportsystemet och bebyggelseplanering är en förutsättning för att hållbara städer och regioner ska kunna åstadkommas. Trafikverkets medverkan i samhällsplaneringen är fokuserad på att integrera och därmed effektivisera planeringen av bebyggelse, infrastruktur och transporter. Trafikverket ska tillhandahålla underlag för planering enligt plan- och bygglagen och miljöbalken men också delta i den kommunala planeringsprocessen i enlighet med plan- och bygglagen. Trafikverket har uppgett att man lägger tyngdpunkten på att delta i planeringens tidiga skeden för att skapa bra förutsättningar för en smidig process från planering till genomförande. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet noterar att Översiktsplaneutredningen i delbetänkandet En utvecklad översiktsplanering (SOU 2018:46) föreslår nya bestämmelser för hur översiktsplanerna ska kunna hållas aktuella och ge ett bra stöd för efterföljande planering. Utredningen föreslår bl.a. att grunderna i fråga om användningen av mark- och vattenområden ska framgå av översiktsplanen. Enligt förslaget ska olika kategorier för indelning av mark- och vattenanvändning anges i översiktsplanen, varav transporter och infrastruktur är en. Delbetänkandet bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

När det gäller frågan om samordning av infrastruktur med kraftledningar kan påpekas att Trafikverket uppger att mark i närområdet kring vägar och järnvägar med fördel kan användas till att dra ledningar, vilket dock förutsätter att drift och underhåll av vägen eller järnvägen inte fördröjas eller försåras

samt att skador, fara eller hinder för trafik och trafikanter inte vållas på grund av ledningen eller dess kringutrustning. Den som ska korsa en järnväg, en väg eller ett farvatten med någon form av ledning måste teckna ett avtal med Trafikverket.

Statsrådet Tomas Eneroth framförde i en interpellationsdebatt i oktober 2017 bl.a. att infrastrukturprojekt generellt sett nästan alltid innebär att svåra avvägningar måste göras mellan olika intressen, både enskilda och allmänna. Statsrådet pekade på att jordbruk och vattenskydd är två av många olika allmänna intressen som kan vara berörda av en utbyggnad av väg eller järnväg. Statsrådet klargjorde att det tydligt framgår att miljöbalkens hänsyns- respektive hushållningskapitel ska tillämpas vid prövning av ärenden enligt både väglagen och lagen om byggande av järnväg, vilket bl.a. innebär att man ska välja en lokalisering som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön utan oskälig kostnad. Utskottet delar statsrådets uppfattning.

Sammanfattningsvis bedömer utskottet att de frågor som väckts om olika aspekter av fysisk planering och utformning av infrastruktur beaktas i det arbete som pågår inom området. Utskottet avstyrker därför samtliga motionsförslag.

Vissa EU frågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa övergripande utgångspunkter som bör gälla för projekt och initiativ inom transportområdet. Utskottet framhåller att de frågor som lyfts i motionsförslagen är väl uppmärksammade.

Jämför reservation 44 (SD).

Motionerna

I kommittémotionerna 2018/19:1118 yrkandena 2–5 och 2018/19:1122 yrkandena 8–11 av Jimmy Ståhl m.fl. samt 2018/19:2968 yrkandena 11–14 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) efterfrågas följande när det gäller flyg-, järnvägs- och sjöfartsprojekt:

- att strukturfonder som används till europeiska projekt endast ska stimulera reell tillväxt
- att en konkurrens- och kostnadsrevision bör ske innan europeiska projekt lanseras
- att lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ ska följa Europafördraget enligt artikel 69
- att proportionalitetsprincipen i lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ ska följa Europafördraget enligt artikel 5 i protokollet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att EU:s infrastrukturfinansiering huvudsakligen utgår från Fonden för ett sammanlänkat Europa (Connecting Europe Facility, CEF/FSE) som inrättades 2013 på initiativ av EU-kommissionen och fungerar som ett sektorsövergripande instrument för finansiering av investeringar i de transeuropeiska näten inom transportinfrastruktur, energiinfrastruktur och digital infrastruktur. I maj 2018 presenterade kommissionen sitt förslag till flerårig budgetram för perioden 2021–2027 och kort därefter ett antal sektorsspecifika förslag som är knutna till budgeten, bl.a. om inrättandet av CEF (COM(2018) 438). Förslaget fastställer den rättsliga grunden för CEF för perioden efter 2020. Fonden omfattar totalt 42 265 493 000 euro där 30,6 miljarder euro föreslås avsättas för transportnät, varav 11,3 miljarder euro ska överföras från Sammanhållningsfonden. CEF-transport kommer att vara inriktat på åtgärder som bl.a. främjar genomförandet av stommätet, genomförandet av gränsöverskridande länkar i det övergripande nätet samt åtgärder som rör smart, hållbar, inkluderande, säker och trygg mobilitet. Ytterligare ett mål för CEF-transport föreslås tillkomma, nämligen att anpassa EU:s transportnät efter militära krav och att förbättra den militära rörligheten i EU. Utskottet vill påminna om att regeringen välkomnade en koncentration av finansieringen till ett mindre antal projekt med högt europeiskt mervärde och framförde att det är viktigt att hela unionen, även de glest befolkade nordliga delarna, knyts samman med TEN-T:s stommät. Vidare angav regeringen att ett väl fungerande transportsystem i norra Europa är av stor strategisk betydelse för Europas råvaruförsörjning och det europeiska näringslivet.

Utskottet vill även påminna om att det i granskningsutlåtandet Kommissionens EU-strategi för automatiserad och uppkopplad rörlighet (utl. 2018/19:TU3) noterade att kommissionen presenterat sitt förslag till flerårig budgetram för perioden 2021–2027 och ett antal sektorsspecifika förslag. Trafikutskottet påminde i sammanhanget om Sveriges budgetrestriktiva hållning vad gäller EU:s fleråriga budgetram och implicit även de sektorsspecifika förslagen såsom CEF.

I Sverige har Trafikverket i uppdrag att bistå regeringen i beredningen, kvalitetssäkringen och samordningen av ansökningar samt uppföljningen av de projekt inom transportområdet som beviljats bidrag från CEF-transport. För det ändamålet har Trafikverket skapat CEF-sekretariatet som leds av en CEF-koordinator. CEF-sekretariatet tar emot ansökningarna och skriver beredningspromemorior där de olika ansökningarna behandlas, varpå Näringsdepartementet fattar det slutliga beslutet om vilka ansökningar som ska lämnas in till EU-institutionerna. CEF förvaltas av kommissionen och Genomförandeorganet för innovation och nätverk (Inea), som bl.a. ansvarar för de årliga utlysningarna. I kommissionens förslag om inrättande av CEF för

den nya budgetperioden anges att tilldelningskriterierna för utlysningarna ska definieras i CEF:s årliga arbetsprogram och i ansökningsomgångarna. Enligt kommissionen ska bl.a. ekonomiska, sociala och miljörelaterade konsekvenser (nytta och kostnad) beaktas.

Utskottet vill vidare påminna om artikel 69 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF). Enligt artikeln ska de nationella parlamenten, när det gäller lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som läggs fram inom ramen för kapitlen 4 och 5, se till att subsidiaritetsprincipen respekteras i enlighet med protokollet om tillämpning av subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna. I artikel 5 i nämnda protokoll om tillämpning av subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna fastställs att utkast till lagstiftningsakter ska motiveras med avseende på subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna. Varje utkast till lagstiftningsakt bör innehålla ett formulär med närmare uppgifter som gör det möjligt att bedöma om subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna har följts. Formuläret bör innehålla underlag som gör det möjligt att bedöma dess finansiella konsekvenser och, om det gäller ett direktiv, dess konsekvenser för de bestämmelser som medlemsstaterna ska genomföra, i förekommande fall även i den regionala lagstiftningen. Skäl som visar att något av unionens mål bättre kan uppnås på unionsnivå ska bygga på kvalitativa indikatorer och, varje gång det är möjligt, på kvantitativa sådana. I utkast till lagstiftningsakter ska hänsyn tas till att det finansiella eller administrativa ansvar som vilar på unionen, nationella regeringar, regionala eller lokala myndigheter, ekonomiska aktörer och medborgare så långt som möjligt ska begränsas och stå i proportion till det mål som ska uppnås.

Enligt 9 kap. 20 § andra stycket riksdagsordningen (RO) ska riksdagen pröva om ett utkast till en lagstiftningsakt strider mot subsidiaritetsprincipen. Riksdagen prövar samtliga utkast till lagstiftningsakter som översänds i enlighet med protokoll nr 2 om subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna. Konstitutionsutskottet noterade i betänkande 2010/11:KU18 att det av fördragets och protokollets ordalydelser inte följer någon skyldighet för de nationella parlamenten att följa proportionalitetsprincipens tillämpning. Av detta torde dock inte, ansåg utskottet, motsatsvis kunna dras någon slutsats om att de nationella parlamenten inte får eller bör göra en sådan prövning inom ramen för subsidiaritetsprövningen. Tvärtom ansåg utskottet att det finns visst stöd i litteraturen och i EU-domstolens praxis för att ett visst mått av proportionalitetsbedömning kan anses ligga inom ramen för subsidiaritetsprövningen. Av orden ”endast om och i den mån” fick det, enligt utskottet, anses framgå att subsidiaritetsprövningen innefattar ett proportionalitetskriterium och att det därav följer att den föreslagna åtgärden inte får gå utöver vad som är nödvändigt för att uppnå de eftersträlvade målen. Utskottet underströk dock att subsidiaritetsprövningen handlar om att avgöra om en åtgärd bör vidtas på medlemsstatsnivå eller unionsnivå, inte om att framföra synpunkter i sak på den föreslagna åtgärden. Utskottet har därefter

hänvisat till dessa uttalanden i ett stort antal betänkanden (se t.ex. bet. 2014/15:KU5, bet. 2015/16:KU5, bet. 2016/17:KU5 och bet. 2017/18:KU5).

Vad gäller riksdagens tillämpning av subsidiaritetsprincipen ska konstitutionsutskottet enligt 7 kap. 8 § RO följa upp hur den tillämpas och en gång om året meddela kammaren sina iakttagelser. Trafikutskottet har för vana att yttra sig till konstitutionsutskottet inom ramen för uppföljningen, nu senast i yttrande 2018/19:TU1y. I yttrandet framförde utskottet bl.a. att även om det nationella handlingsutrymmet oundvikligen minskar till följd av att gemensamma EU-bestämmelser införs har utskottet, under den aktuella perioden men även sett över tid, gjort bedömningen att merparten av kommissionens utkast till lagstiftningsakter har varit förenliga med subsidiaritetsprincipen. Utskottet påminde i sammanhanget om att det har tagit fasta på konstitutionsutskottets tidigare uttalanden om att ett visst mått av proportionalitetsbedömning kan anses ligga inom ramen för subsidiaritetsprövningen och att det därför är viktigt för utskottets prövning att kommissionen även motiverar varför den föreslagna åtgärden inte anses gå utöver vad som är nödvändigt för att uppnå de eftersträlvade målen, t.ex. genom att redogöra för vilka kostnader som utkastet medför och hur dessa kostnader står i proportion till de mål som ska uppnås. Utskottet uppmärksamade även kommissionens meddelande Att stärka subsidiaritets- och proportionalitetsprincipernas roll i EU:s beslutsprocess (COM(2018) 703) och menade att det är positivt att kommissionen lyfter fram behovet av att stärka tillämpningen av subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna, som ett led i det mer övergripande arbetet för bättre lagstiftning.

Mot ovanstående bakgrund finner utskottet att de frågor som lyfts i motionsförslagen är väl uppmärksamade. Utskottet avstyrker därmed samtliga motionsförslag.

Regeringens skrivelse om nationell plan för transportinfrastrukturen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen lägger skrivelsen Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 (skr. 2017/18:278) till handlingarna.

Bakgrund

I skrivelsen Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 (skr. 2017/18:278) redogör regeringen för planeringsarbetet och sitt beslut om fastställelse av en nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 med fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för

regional transportinfrastruktur för samma period. Vidare lämnas i skrivelsen en redogörelse för hur man har tagit om hand de tillkännagivanden som riksdagen riktade till regeringen med anledning av regeringens proposition Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling.

Utskottets ställningstagande

Mot bakgrund av vad utskottet anfört i detta betänkande föreslår utskottet att riksdagen lägger regeringens skrivelse Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 (skr. 2017/18:278) till handlingarna.

Reservationer

1. **Infrastruktur för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 1 (M)**

av Jessica Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

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 motionerna

2017/18:1213 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) yrkande 2,

2017/18:3411 av Lars Hjärmered m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 3,

2017/18:3418 av Lars Hjärmered m.fl. (M) yrkande 2,

2017/18:3855 av Eskil Erlandsson m.fl. (C) yrkande 22,

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkandena 1, 2.1 i denna del och 6.2,

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 6.1,

2018/19:2425 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 26,

2018/19:2539 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) yrkande 3 och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 44,

bifaller delvis motionerna

2017/18:551 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 3,

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 1,

2017/18:3486 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkandena 1 i denna del och 8,

2018/19:2425 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 12 och

2018/19:2720 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C) samt

avslår motionerna

2017/18:601 av Kristina Nilsson och Eva Sonidsson (båda S),

2017/18:900 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 11,

2017/18:922 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 1,

2017/18:924 av Johan Nissinen m.fl. (SD) yrkande 2 i denna del,

2017/18:931 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 2,

2017/18:2196 av Ingemar Nilsson (S),

2017/18:2255 av Sofia Arkelsten m.fl. (M) yrkandena 3 och 4,

2017/18:2941 av Håkan Svenneling m.fl. (V) yrkande 2,

2017/18:3427 av Lars-Axel Nordell och Désirée Pethrus (båda KD) yrkande 1,

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 6,

2017/18:3727 av Per Åsling (C) yrkande 2,
2017/18:3741 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkandena 11–13 och 17,
2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 18,
2018/19:155 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,
2018/19:157 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 1,
2018/19:164 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 10,
2018/19:166 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,
2018/19:1509 av Viktor Wärmick (M),
2018/19:1788 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S) yrkande 1,
2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkandena 2.1 och 3.1 i denna del,
2018/19:2425 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 7,
2018/19:2665 av Mathias Tegnér (S) yrkande 2,
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 33,
2018/19:2735 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkandena 11–13 och 17 samt
2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 10, 23, 25 och 27.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att en fungerande infrastruktur är som Sveriges blodomlopp – den binder samman hela landet. Effektiva transporter är centralt för företagens konkurrenskraft och behövs för att kunna leverera varor till kunder och leverantörer. Transporter är också avgörande för att människor enkelt ska kunna pendla till arbetet men även kunna resa till och från samt inom Sverige. Därför är det avgörande att vi vårdar den infrastruktur vi har samtidigt som nya satsningar görs för att stärka transportsystemet.

Vi tror inte på att ställa olika transportslag mot varandra; tvärtom behöver vi både flyg, järnväg, väg, sjöfart och inte minst cykel i våra städer. Vi vill påminna om att transporter ofta sker i samverkan mellan olika transportslag. Näringslivets Transportråd lyfte även fram vid sitt besök i utskottet den 29 januari 2019 att alla transportslag behövs och behöver utvecklas. Vidare framhöll Näringslivets Transportråd att ensidig transportstyrning via skatter och avgifter riskerar att förbise effekterna för svensk konkurrenskraft och att positiva styrmedel, horisontella samarbeten, innovation och riktad miljökompensation inte ska underskattas. I sammanhanget vill vi understryka att det är utsläppen från transporterna som måste begränsas, inte mobiliteten i sig.

Vi vill också understryka att transporter med lastbil många gånger är en förutsättning för att företag i allmänhet och industrin i synnerhet ska kunna verka och utvecklas i hela Sverige, där långa transporter lätt kan bli en konkurrensnackdel. Jordbruks- och skogsprodukter, exempelvis, har heller inga andra alternativ än lastbilstransporter. I sammanhanget vill vi framhålla att Näringslivets Transportråd lyfte fram att längre och tyngre fordon leder till bättre utnyttjande av befintlig infrastruktur, färre fordon, bättre transportekonomi, lägre utsläpp m.m.

I ljuset av att kapacitetsutnyttjandet av både järnvägs- och vägnätet runt om i vårt land är mycket högt kan en ökad andel av transporter till sjöss optimera användningen av vårt transportsystem, för både gods- och persontransporter. Vi vill dock framhålla att det behövs en god tillgänglighet till våra hamnar för att sjöfarten ska kunna bli mer konkurrenskraftig. Tåg och lastbilar behöver kunna lasta om i hamnarna utan svårighet om vattenvägarna ska kunna nyttjas i högre utsträckning än i dag. Det är därför av stor vikt att arbeta för att säkerställa att infrastrukturen till och från våra hamnar fungerar väl.

Vi anser vidare att det behövs en genomlysning av besöksnäringens infrastruktur och transportbehov. Välfungerande transporter är avgörande för att turist- och besöksnäringen ska kunna blomstra. Vi vill understryka att satsningar som görs på infrastruktur spelar stor roll. Som exempel kan nämnas vikten av goda kommunikationer för att kunna attrahera turister från andra länder till exempelvis de svenska fjällen.

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

2. Infrastruktur för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 1 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

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 motionerna

2017/18:900 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 11,

2017/18:922 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 1,

2017/18:931 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 2,

2018/19:155 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,

2018/19:157 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 1,

2018/19:164 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 10,

2018/19:166 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2 och

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 10, 23, 25 och 27,

bifaller delvis motionerna

2017/18:3741 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 17 och

2018/19:2735 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 12 och

avslår motionerna

2017/18:551 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 3,

2017/18:601 av Kristina Nilsson och Eva Sonidsson (båda S),

2017/18:924 av Johan Nissinen m.fl. (SD) yrkande 2 i denna del,

2017/18:1213 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) yrkande 2,

2017/18:2196 av Ingemar Nilsson (S),

2017/18:2255 av Sofia Arkelsten m.fl. (M) yrkandena 3 och 4,
2017/18:2941 av Håkan Svenneling m.fl. (V) yrkande 2,
2017/18:3411 av Lars Hjalmered m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 3,
2017/18:3418 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 2,
2017/18:3427 av Lars-Axel Nordell och Désirée Pethrus (båda KD) yrkande 1,
2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkandena 1 och 6,
2017/18:3486 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),
2017/18:3727 av Per Åsling (C) yrkande 2,
2017/18:3741 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkandena 11–13,
2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 18,
2017/18:3855 av Eskil Erlandsson m.fl. (C) yrkande 22,
2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkandena 1, 2.1 i denna del och 6.2,
2018/19:1509 av Viktor Wärnick (M),
2018/19:1788 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S) yrkande 1,
2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkandena 1 i denna del, 2.1, 3.1 i denna del, 6.1 och 8,
2018/19:2425 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 7, 12 och 26,
2018/19:2539 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) yrkande 3,
2018/19:2665 av Mathias Tegnér (S) yrkande 2,
2018/19:2720 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 33,
2018/19:2735 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkandena 11, 13 och 17 samt
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 44.

Ställningstagande

Sverige är ett stort och relativt glesbefolkat land, vilket innebär stora utmaningar för infrastrukturplaneringen. För tillverkningsindustrins del kan vi konstatera att transportinfrastrukturen är avgörande för frakt av gods, men infrastrukturen måste också fungera tillfredställande för att människor ska kunna ta sig till och från arbetet. Vi anser att Sverige tyvärr har försummat investeringar och underhåll i transportinfrastrukturen sedan årtionden, vilket gör det högst angeläget att snarast påbörja upprustning och långsiktiga investeringar.

En av grundförutsättningarna för Sveriges tunga industri är en fungerande infrastruktur. Våra transportsystem är helt centrala för att Sverige ska kunna vara med och konkurrera på världsmarknaden. Även om många transporter även framgent kommer att behöva ske på lastbil är det önskvärt att i största möjliga mån nyttja järnväg och fartygstransport. Näringslivets Transportråd lyfte även fram vid sitt besök i utskottet den 29 januari 2019 att alla transportslag behövs och behöver utvecklas. Vidare framhöll Näringslivets Transportråd att ensidig transportstyrning via skatter och avgifter riskerar att förbise effekterna för svensk konkurrenskraft och att positiva styrmedel,

horisontella samarbeten, innovation och riktad miljökompensation inte ska underskattas.

Vi vill peka på att järnvägen i dag är bristfällig i såväl omfattning som standard när det gäller att tillmötesgå bl.a. gruvindustrins behov. I samband med framtida infrastrukturplanering är det därför viktigt att särskilt betona behoven hos den tunga industrin. Vi anser därför att man behöver bygga bort flaskhalsar i systemet för att underlätta godstransporter. Genom att stärka järnvägsnätet i Norrland som är kopplat till skogs- och gruvindustrin kan stora mängder gods flyttas över från väg till järnväg. Vi vill påminna om att det måste vara ekonomiskt försvarbart och ställas mot andra investeringar och dess samhällsnytta. Vid en sådan utbyggnad ska även hänsyn tas till tillgång till hamnar som kan exportera varorna. Sverigedemokraterna vill därför utreda behovet av ett förstärkt och utvidgat järnvägsnät i Norrland.

Vi anser vidare att större hänsyn bör tas till trafikintensitet vid nyinvesteringar och att man bör se över vilka sträckningar som snabbt går att åtgärda för att få till ökad kapacitet.

Vi vill också framhålla att man bör skapa förutsättningar för snabbtåg mellan regioner. Återigen kan vi konstatera att goda kommunikationer med regionaltåg är en förutsättning för att arbetspendlingen ska fungera. Vi förespråkar även att man ska bygga fler pendelparkeringar. En förutsättning för många att välja tåg framför bilresor är att man lätt kan parkera bilen i anslutning till en station.

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

3. Infrastruktur för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 1 (C)

av Anders Åkesson (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 motionerna
 2017/18:3418 av Lars Hjälmered m.fl. (M) yrkande 2,
 2017/18:3855 av Eskil Erlandsson m.fl. (C) yrkande 22,
 2018/19:2425 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 7, 12 och 26 samt
 2018/19:2720 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),
 bifaller delvis motionerna
 2017/18:3486 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),
 2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 1 och
 2018/19:2539 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) yrkande 3 och
 avslår motionerna

2017/18:551 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 3,
2017/18:601 av Kristina Nilsson och Eva Sonidsson (båda S),
2017/18:900 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 11,
2017/18:922 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 1,
2017/18:924 av Johan Nissinen m.fl. (SD) yrkande 2 i denna del,
2017/18:931 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 2,
2017/18:1213 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) yrkande 2,
2017/18:2196 av Ingemar Nilsson (S),
2017/18:2255 av Sofia Arkelsten m.fl. (M) yrkandena 3 och 4,
2017/18:2941 av Håkan Svenneling m.fl. (V) yrkande 2,
2017/18:3411 av Lars Hjälmered m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 3,
2017/18:3427 av Lars-Axel Nordell och Désirée Pethrus (båda KD) yrkande 1,
2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkandena 1 och 6,
2017/18:3727 av Per Åsling (C) yrkande 2,
2017/18:3741 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkandena 11–13 och 17,
2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 18,
2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkandena 2.1 i denna del och 6.2,
2018/19:155 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,
2018/19:157 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 1,
2018/19:164 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 10,
2018/19:166 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,
2018/19:1509 av Viktor Wärmick (M),
2018/19:1788 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S) yrkande 1,
2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkandena 1 i denna del, 2.1, 3.1 i denna del, 6.1 och 8,
2018/19:2665 av Mathias Tegnér (S) yrkande 2,
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 33,
2018/19:2735 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkandena 11–13 och 17,
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 44 och
2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 10, 23, 25 och 27.

Ställningstagande

Jag vill lyfta fram att en välfungerande infrastruktur i hela landet är en förutsättning för att skapa arbeten, för att människor ska kunna bosätta sig var de vill och för att man enkelt ska kunna resa mellan bostad och arbete men också för att människor ska kunna ta del av kultur och sociala sammanhang. Sverige måste därför bygga fler starka arbetsmarknadsregioner där städer, samhällen och byar knyts samman genom ökad rörlighet. Jag vill även understryka att infrastrukturen också är avgörande för näringslivets godstransporter.

I sammanhanget vill jag särskilt peka på att besöksnäringens utveckling är beroende av att människor kan ta sig till och från platser på ett effektivt sätt.

Det måste därför finnas en god infrastruktur som skapar tillgång till transporter, transportförsörjning och fungerande transportmedel som flyg, tåg, buss och båt. Vi i Centerpartiet anser därför att Trafikverket bör få i uppdrag att i samarbete med besöksnäringen undersöka förslag till relevanta infrastruktur- och transportsatsningar som matchar besöksnäringens behov.

Jag vill även lyfta fram att ett sätt att lösa infrastrukturutmaningar på landsbygden är att underlätta och utveckla modeller för samordning av olika typer av persontransporter på landsbygden. Det kan bl.a. handla om att förenkla och undanröja hinder för ideell och kostnadsdelande samordning på landsbygden.

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

4. Infrastruktur för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 1 (V)

av Jens Holm (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 motion

2017/18:2941 av Håkan Svenneling m.fl. (V) yrkande 2,
bifaller delvis motionerna

2017/18:3741 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 11,

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 2.1,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 33 och

2018/19:2735 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 12 och
avslår motionerna

2017/18:551 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 3,

2017/18:601 av Kristina Nilsson och Eva Sonidsson (båda S),

2017/18:900 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 11,

2017/18:922 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 1,

2017/18:924 av Johan Nissinen m.fl. (SD) yrkande 2 i denna del,

2017/18:931 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 2,

2017/18:1213 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) yrkande 2,

2017/18:2196 av Ingemar Nilsson (S),

2017/18:2255 av Sofia Arkelsten m.fl. (M) yrkandena 3 och 4,

2017/18:3411 av Lars Hjalmered m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 3,

2017/18:3418 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 2,

2017/18:3427 av Lars-Axel Nordell och Désirée Pethrus (båda KD) yrkande
1,

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkandena 1 och 6,

2017/18:3486 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),
2017/18:3727 av Per Åsling (C) yrkande 2,
2017/18:3741 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkandena 12, 13 och 17,
2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 18,
2017/18:3855 av Eskil Erlandsson m.fl. (C) yrkande 22,
2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkandena 1, 2.1 i denna del och 6.2,
2018/19:155 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,
2018/19:157 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 1,
2018/19:164 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 10,
2018/19:166 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,
2018/19:1509 av Viktor Wärnick (M),
2018/19:1788 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S) yrkande 1,
2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkandena 1, 3.1, båda i denna del, 6.1 och 8,
2018/19:2425 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 7, 12 och 26,
2018/19:2539 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) yrkande 3,
2018/19:2665 av Mathias Tegnér (S) yrkande 2,
2018/19:2720 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),
2018/19:2735 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkandena 11, 13 och 17,
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 44 och
2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 10, 23, 25 och 27.

Ställningstagande

Vi i Vänsterpartiet vill skapa förutsättningar för att alla ska ha både rätten och möjligheten att bo var man själv önskar i Sverige. Vår övergripande strategi bygger på långsiktighet, en utvecklad samverkan, ett större regionalt inflytande och ett tydligt ansvar för staten att se till att grundläggande samhällsservice finns i hela landet.

Jag vill framhålla att det är viktigt för en positiv utveckling av landsbygden med en aktiv, långsiktig regionalpolitik som ger kommunerna likvärdiga möjligheter och garanterar service, utbildning och infrastruktur i hela landet. Landsbygdens olika förutsättningar måste beaktas, och invånarna måste ges möjlighet att utveckla sina specifika bygder så att de kan påverka lokala och regionala utvecklingsfrågor. Jag menar att politikens uppgift är att skapa förutsättningarna för detta. En förutsättning för att kunna bo och arbeta över hela landet är en väl fungerande infrastruktur och tillgängliga kommunikationer.

Jag vill lyfta fram att landsbygdens behov av järnväg och väg är en ödesfråga. Många banor är direkt hotade av nedläggning efter år av försummelse. Landsbygden har stort behov av bra kommunikationer för framtida utveckling. Jag vill framhålla att en upprustning av järnvägen också leder till fler jobb och minskad miljöpåverkan. Även kollektivtrafiken på landsbygden behöver utvecklas. I sammanhanget vill jag lyfta fram att det kan

ske genom att goda lokala exempel sprids, såsom byabuss och samåkning. Även cykelvägsnätet behöver utvecklas på landsbygden så att man kan cykla längs med de stora landsvägarna.

Jag vill vidare understryka att de lågtrafikerade järnvägarna ska värnas. Det är ett stort resursslöseri att avskaffa redan befintlig infrastruktur. I stället borde vi se värdet i att försöka utnyttja en infrastruktur som vi redan har betalat för. Jag vill poängtera att det på de lågtrafikerade banorna i dag görs hela 4 miljoner resor och att banorna berör 2 miljoner människor, vilket gör att resandet skulle kunna ökas betydligt.

Jag vill även framhålla att infrastrukturen måste byggas och underhållas utifrån fler aspekter än befolkningstäthet och persontransporter. Frakt av råvaror och produkter är nödvändig för företag över hela landet, och därför är det viktigt att i infrastrukturplaneringen ta större hänsyn till behovet av väl fungerande godstransporter. En god infrastruktur är också en förutsättning för industrins exportmöjligheter. Jag anser därför att regeringen bör sätta upp en målsättning om en väl fungerande infrastruktur i hela landet utifrån en mer långsiktig samhällsnytta där även andra aspekter än befolkningstäthet prioriteras.

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

5. Infrastruktur för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 1 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

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

2017/18:3411 av Lars Hjälmered m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 3,

2017/18:3741 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkandena 11–13 och 17,

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 18,

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkandena 1, 2.1 i denna del och 6.2,

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkandena 1 i denna del och 6.1,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 33,

2018/19:2735 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 11 och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 44,

bifaller delvis motionerna

2017/18:551 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 3,

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 1,

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkandena 2.1 och 8,

2018/19:2425 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 12 och
2018/19:2735 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkandena 12, 13 och 17 samt
avslår motionerna
2017/18:601 av Kristina Nilsson och Eva Sonidsson (båda S),
2017/18:900 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 11,
2017/18:922 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 1,
2017/18:924 av Johan Nissinen m.fl. (SD) yrkande 2 i denna del,
2017/18:931 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 2,
2017/18:1213 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) yrkande 2,
2017/18:2196 av Ingemar Nilsson (S),
2017/18:2255 av Sofia Arkelsten m.fl. (M) yrkandena 3 och 4,
2017/18:2941 av Håkan Svenneling m.fl. (V) yrkande 2,
2017/18:3418 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 2,
2017/18:3427 av Lars-Axel Nordell och Désirée Pethrus (båda KD) yrkande
1,
2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 6,
2017/18:3486 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),
2017/18:3727 av Per Åsling (C) yrkande 2,
2017/18:3855 av Eskil Erlandsson m.fl. (C) yrkande 22,
2018/19:155 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,
2018/19:157 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 1,
2018/19:164 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 10,
2018/19:166 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,
2018/19:1509 av Viktor Wärmick (M),
2018/19:1788 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S) yrkande 1,
2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 3.1 i denna del,
2018/19:2425 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 7 och 26,
2018/19:2539 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) yrkande 3,
2018/19:2665 av Mathias Tegnér (S) yrkande 2,
2018/19:2720 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C) och
2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 10, 23, 25 och 27.

Ställningstagande

Jag vill framhålla att en fungerande infrastruktur är som Sveriges blodomlopp – den binder samman hela landet. Effektiva transporter är centralt för företagens konkurrenskraft och behövs för att kunna leverera varor till kunder och leverantörer. Transporter är också avgörande för att människor enkelt ska kunna resa till och från samt inom Sverige och för att det enkelt ska gå att pendla till arbetet. Därför är det avgörande att vi vårdar den infrastruktur vi har samtidigt som nya satsningar görs för att stärka transportsystemet.

Jag tror inte på att ställa olika transportslag mot varandra; tvärtom behöver vi både flyg, järnväg, väg, sjöfart och inte minst cykel i våra städer. Transporter sker ofta i samverkan mellan olika transportslag. Vid sitt besök i utskottet den 29 januari 2019 lyfte Näringslivets Transportråd fram att alla

trafikslag behövs och behöver utvecklas. Vidare framhöll Näringslivets Transportråd att ensidig transportstyrning via skatter och avgifter riskerar att förbise effekterna för svensk konkurrenskraft och att positiva styrmedel, horisontella samarbeten, innovation och riktad miljökompensation inte ska underskattas.

Jag vill också framhålla att transporter med lastbil många gånger är en förutsättning för att företag i allmänhet och industrin i synnerhet ska kunna verka och utvecklas i hela Sverige, där långa transporter lätt kan bli en konkurrensnackdel. Jordbruks- och skogsprodukter, exempelvis, har heller inga andra alternativ än lastbilstransporter.

Vidare vill jag understryka att det för att sjöfarten ska bli mer konkurrenskraftig behövs en god tillgänglighet till våra hamnar. Tåg och lastbilar behöver dock kunna lasta om i hamnarna utan svårighet för att vattenvägarna ska nyttjas i högre utsträckning än i dag. Det är därför av stor vikt att arbeta för att säkerställa att infrastrukturen till och från våra hamnar fungerar väl.

Jag vill också betona att det för oss i Kristdemokraterna är angeläget att öka resurserna till upprustning och underhåll av vägar och järnvägar. Detta är en viktig åtgärd för att främja den regionala tillväxten och människors möjlighet att bo och leva i hela landet. För små kommuner på landsbygden är det viktigt att även de mindre järnvägssträckorna ges goda möjligheter att trafikeras. Jag menar därför att de små järnvägsspårens underhåll bör tas i beaktande i infrastrukturplaneringen. Vidare är det angeläget att här även prioritera basindustrins rälskapacitet.

Den mest effektiva åtgärden för att radikalt öka kapaciteten för godstransporter och som dessutom ger lägre transportkostnader är möjligheten till längre och tyngre godståg. Jag vill framhålla vikten av att järnvägs- och lastbilstransporter kan kombineras genom regionala kombiterminaler för omlastning. Detta är viktigt för den regionala utvecklingen. Samverkan behöver även ske mellan de branscher som har de tyngsta transportbehoven för att den sammanlagda infrastrukturen för transporter ska få en mer effektiv användning.

Slutligen vill jag peka på att den s.k. Sverigeförhandlingen innehöll ett antal angelägna åtgärder. Vi kristdemokrater anser att dessa infrastrukturinvesteringar är viktiga och nödvändiga för att Sverige även i fortsättningen ska kunna tillhandahålla goda förutsättningar för kommunikationer och transporter.

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

6. **Infrastruktur för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 1 (L)**

av Helena Gellerman (L).

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

2017/18:551 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 3,

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkandena 1 och 6,

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 6.2,

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkandena 1 i denna del, 2.1, 3.1 i denna del, 6.1 och 8 samt

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 44,
bifaller delvis motionerna

2017/18:3411 av Lars Hjärmered m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 3,

2017/18:3741 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 11,

2017/18:3855 av Eskil Erlandsson m.fl. (C) yrkande 22,

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 1,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 33 och

2018/19:2735 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 11 och

avslår motionerna

2017/18:601 av Kristina Nilsson och Eva Sonidsson (båda S),

2017/18:900 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 11,

2017/18:922 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 1,

2017/18:924 av Johan Nissinen m.fl. (SD) yrkande 2 i denna del,

2017/18:931 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 2,

2017/18:1213 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) yrkande 2,

2017/18:2196 av Ingemar Nilsson (S),

2017/18:2255 av Sofia Arkelsten m.fl. (M) yrkandena 3 och 4,

2017/18:2941 av Håkan Svenneling m.fl. (V) yrkande 2,

2017/18:3418 av Lars Hjärmered m.fl. (M) yrkande 2,

2017/18:3427 av Lars-Axel Nordell och Désirée Pethrus (båda KD) yrkande 1,

2017/18:3486 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),

2017/18:3727 av Per Åsling (C) yrkande 2,

2017/18:3741 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkandena 12, 13 och 17,

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 18,

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 2.1 i denna del,

2018/19:155 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,

2018/19:157 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 1,

2018/19:164 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 10,
2018/19:166 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,
2018/19:1509 av Viktor Wärnick (M),
2018/19:1788 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S) yrkande 1,
2018/19:2425 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 7, 12 och 26,
2018/19:2539 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) yrkande 3,
2018/19:2665 av Mathias Tegnér (S) yrkande 2,
2018/19:2720 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),
2018/19:2735 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkandena 12, 13 och 17 samt
2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 10, 23, 25 och 27.

Ställningstagande

Sverige är EU:s till ytan tredje största land och det land som har längst avstånd mellan landsändarna. För att behålla och fortsätta utveckla ett konkurrenskraftigt Sverige krävs en fungerande infrastruktur. Det är viktigt för att företag ska kunna frakta sina varor, för att människor enkelt ska kunna resa till och från och inom Sverige och för att det enkelt ska gå att pendla till arbetet.

Jag vill därför understryka att det är avgörande att vi vårdar den infrastruktur vi har samtidigt som nya satsningar görs för att stärka transport-systemet. Jag vill bl.a. peka på att behoven av investeringar i och underhåll av järnvägen är stora. Ett robust och punktligt järnvägssystem är en förutsättning för att fler ska välja tåget. Det är viktigt att resenärer kan lita på att tåget kommer fram i tid och även kan använda restiden effektivt. För att uppnå högre punktlighet behöver flaskhalsar som stoppar upp trafiken byggas bort. Lågtrafikerade banor kan öka tillgängligheten och bör i vissa fall prioriteras i högre utsträckning. Jag anser vidare att det för att sjöfarten ska bli mer konkurrenskraftig behövs en god tillgänglighet till våra hamnar. Tåg och lastbilar behöver utan svårighet kunna lasta om i hamnarna för att vattenvägarna ska nyttjas i högre utsträckning än i dag. Jag anser därför att det är av stor vikt att arbeta för att säkerställa att infrastrukturen till och från våra hamnar fungerar väl.

Jag vill även peka på att infrastruktur spelar en viktig roll i arbetet för att nå en hållbar utveckling av vårt samhälle. Genom att satsa på klimatsmarta lösningar kan vi utveckla Sverige och behålla vår konkurrenskraft på ett hållbart sätt.

Vidare vill jag lyfta fram att Liberalerna inte tror på att ställa olika transportslag mot varandra; vi behöver både flyg, järnväg, väg, sjöfart och inte minst i våra städer även cykel för att människor ska kunna arbetspendla och resa, för att företag ska kunna ta emot och skicka sina varor och för att sammanlänka hela Sverige. Dessa transporter sker ofta i samverkan mellan olika transportslag.

Jag vill även peka på att bostadsbyggandet har potential att öka om det går hand i hand med att ny infrastruktur byggs ut. Samplanering av infrastruktur

och bostäder är därför nödvändigt för att skapa framtidens städer som är attraktiva för invånarna.

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

7. Ett jämställt transportsystem, punkt 3 (C, L)

av Anders Åkesson (C) och Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 3.2,
2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 15 och 17 samt
2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 15 och 16.

Ställningstagande

Vi anser att vårt transportsystem ska svara likvärdigt mot kvinnors respektive mäns olika behov. Transporter är grundläggande för vår vardag, och vi menar att jämställda transporter handlar om att ge kvinnor och män lika förutsättningar vid exempelvis arbetspendling, utbildningspendling och förskolehämtning. Vi kan konstatera att kvinnor och män i dag reser på olika sätt. Män använder bil i högre utsträckning, medan kvinnor gör en större andel av sina resor till fots, med cykel eller kollektivtrafik. En pålitlig, trygg och attraktiv kollektivtrafik är således inte bara en trafikfråga utan även en jämställdhetsfråga.

I sammanhanget vill vi peka på att kvinnor i högre grad än män föredrar trygga trafikmiljöer. Vi har tagit del av att det i budgetpropositionen för 2019 anges att den objektiva och subjektiva tryggheten i transportsystemet har utvecklats negativt sedan 2009. Bland annat framgår att andelen personer som upplever otrygghet i kollektivtrafiken har ökat. I propositionen anges att ökningen är störst för kvinnor. En större andel av kvinnorna, omkring 20 procentenheter, upplever otrygghet i kollektivtrafiken en sen kväll jämfört med männen. Vi anser att trygga trafikmiljöer därför är något som måste beaktas i planeringsarbetet när det gäller allt från utformning och ljussättning av gångtunnlar till återvändsgränder, grönområden och andra platser med begränsad insyn.

För att utforma ett mer jämställt och därmed mer hållbart transportsystem krävs att både kvinnor och män deltar i samtal och beslut som rör transportsystemet. Ökad regional kollektivtrafik, såsom buss, tåg och taxi gynnar hållbar regionförstoring och därmed tillgång till fler attraktiva

arbetsplatser. Detta är något som mest gynnar gruppen kvinnor, som i dag har mindre arbetsmarknadsregioner än vad män har. Vi anser att det i syfte att uppnå en mer jämställd arbetsmarknad därför är en nödvändighet för Sverige att förstora sina funktionella regioner med hjälp av utbyggd transportinfrastruktur. Mot den bakgrunden ska kvinnor och män ha samma möjlighet att påverka transportsystemets tillkomst, utformning, förvaltning och nyttjande. Vi anser att ett sätt att göra detta är att tillförsäkra att det finns en jämn fördelning mellan män och kvinnor i grupper med makt och inflytande i planeringsprocessen av transportsystemet. När det gäller inflytande i beslutsprocesser som påverkar transportsystemet har vi noterat att det i budgetpropositionen för 2019 anges att andelen kvinnor respektive är män utgör ungefär 50 procent vardera i statliga myndigheters och bolags ledningsgrupper och styrelser. På regional och kommunal nivå kvarstår dock numerära skillnader i representationen mellan kvinnor och män. I propositionen anges att det inte heller finns någon trend som pekar på att kvinnors representation ökar. I de regionala kollektivtrafikmyndigheterna är andelen kvinnor i de politiska ledningarna 37 procent (män 63 procent) och andelen högre chefer som är kvinnor 33 procent (män 67 procent). I kommunala nämnder, styrelser och förvaltningar relaterade till transportsektorn är andelen kvinnor i de politiska ledningarna 31 procent och andelen män 69 procent. Andelen högre chefer som är kvinnor uppgår till 36 procent och andelen män till 64 procent. Vi är medvetna om att vägen till ett jämställt transportsystem inte är helt enkel. Vi vill därför understryka betydelsen av att ha ett jämställdhetsperspektiv redan på planeringsstadiet av ny transportinfrastruktur om vi ska kunna nå målen om ett jämställt transportsystem och förutsätter att arbetet med att uppnå detta kommer att fortgå.

Vi vill också framföra att jämställdhetsbegreppet i detta sammanhang bör definieras bredare än jämställdhet mellan könen och ses i ett mångfaldsperspektiv där även personer med funktionsnedsättning blir synliggjorda och bereds full tillgänglighet.

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

8. Hållbara transporter, punkt 4 (M)

av Jessica Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

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

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 4,
bifaller delvis motionerna
2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkandena 1 i denna del och 9,
2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 6,
2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 1,
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 2 och
2018/19:2764 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 10 och
avslår motionerna
2017/18:2340 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 3,
2018/19:20 av Jens Holm m.fl. (V),
2018/19:898 av Cecilia Widegren (M) yrkande 4,
2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 44 och 45,
2018/19:2192 av Magnus Manhammar (S),
2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 12,
2018/19:2337 av Emma Berginger (MP) yrkandena 2–5,
2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 17,
2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 10,
2018/19:2733 av Jonas Eriksson m.fl. (MP) yrkande 13,
2018/19:2779 av Emma Hult m.fl. (MP) yrkandena 25 och 29 samt
2018/19:2916 av Jakob Forssmed (KD) yrkande 3.

Ställningstagande

Sverige ligger långt fram i klimatomställningen, men det betyder inte att vi kan luta oss tillbaka. De klimatmål riksdagen beslutat om, att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2045 och att utsläppen från transportsektorn ska minska med 70 procent till 2030 jämfört med 2010, kräver en effektiv klimatpolitik. Vi har även tagit del av uppgifter från en rapport av Trafikverket om att koldioxidutsläppen ökar igen efter flera års minskning. Det är mycket oroande, och för att minska de svenska utsläppen behövs det därför enligt vår mening en genomgripande teknisk utveckling och omställning av samhället.

Vi vill dock framhålla att det samtidigt är viktigt att denna omställning sker utan att Sveriges konkurrenskraft försvagas. Vi anser inte att det är att ta globalt ansvar att sänka de svenska utsläppen genom att flytta företag, jobb och utsläpp från Sverige. Tvärtom anser vi att nyckeln till verkligt klimatarbete är att visa att det går att kombinera sänkta utsläpp med tillväxt. Vi anser att det är viktigt att Sverige på riktigt driver på i det internationella miljö- och klimatarbetet.

Vi vill påminna om att Sveriges utsläpp under Alliansens åtta år i regeringsställning sjönk med 19 procent samtidigt som ekonomin växte med nästan 10 procent. Vi kan konstatera att det är ett resultat som den rödgröna regeringen inte har förmått att upprepa. I stället har regeringen fokuserat på åtgärder som av experter kritiserats för att vara ineffektiva. Vi vill exempelvis

peka på att Konjunkturinstitutet slog fast att sju av regeringens åtta klimatsatsningar i budgeten för 2018 brister i effektivitet.

Vi vill i stället föra en klimat- och miljöpolitik som gör skillnad på riktigt. Vi anser att det är självklart att miljö och klimat inte står i motsats till tillväxt och jobbskapande, utan att de kan gå hand i hand. För detta krävs väl utformade och effektiva styrmedel och att principen om grön skatteväxling upprätthålls. Förorenaren ska betala för sin miljöpåverkan samtidigt som förnybar och miljövänlig teknik kan växa fram.

Transportsektorn står för en tredjedel av de totala svenska växthusgasutsläppen, den största delen från vägtrafik. Den svenska fordonsflottan måste därför bli mer hållbar och utsläppen från sektorn minska. Det visar inte minst den tidigare nämnda rapporten från Trafikverket. För att minska miljöpåverkan men behålla mobilitet måste transportererna bli effektivare och såväl användningen av biodrivmedel som forskning och introduktion av ny teknik öka.

Vi anser att man genom att använda redan befintlig väginfrastruktur på nya och effektivare sätt kan minska utsläppen utan att transportkostnaderna ökar, samtidigt som Sveriges konkurrenskraft värnas. I stora delar av landet saknas alternativ till vägen för att transportera gods eller arbetspendla. Vägen erbjuder även en flexibilitet som många andra transportslag saknar. Vi vill som ett exempel på hur befintlig väginfrastruktur kan användas effektivare och miljövänligare lyfta fram försöken med att elektrifiera de tunga vägtransporterna som påbörjades under alliansregeringens tid vid makten. I Sverige testas just nu två olika tekniker för elektrifiering av tunga vägtransporter. Den ena tekniken bygger på överföring av elektricitet via luftledningar, och den andra bygger på skenor där fordonet hämtar ström från ledningar i vägen. Tekniken med luftledningar har kommit längst, och en två kilometer lång sträcka på E16 i Sandviken invigdes för trafik under sommaren 2016. Samtidigt fortsätter tekniken med överföring av elektricitet från en skena i vägen att utvecklas mellan Rosersberg och Arlanda.

Vi vill även

- möjliggöra fossilfri laddning och tankning i hela landet genom att bygga ut infrastrukturen med exempelvis laddstationer för elbilar samt tankstationer för vätgas till bränsleceller
- utveckla och förbättra det nuvarande bonus–malus-systemet till en kraftfull grön bilbonus, för att ge ökad klimat- och miljöstyrning och större drivkrafter att ställa om. Systemet ska vara teknikneutralt, självfinansierat och intäktsneutralt över tid
- göra en översyn av hur och om skatten på all elektrifierad kollektivtrafik, tunga fordon samt miljölastbilar skulle kunna sänkas samt om de är de mest verkningsfulla åtgärderna för att minska utsläppen
- införa en nedsättning av elskatten för alla fartyg.

Vi vill även som exempel lyfta fram att fartyg som drivs med fossila drivmedel inte betalar någon energiskatt för bränslet i dag, men däremot om de laddar

batterierna med landström. Nedsättningen som finns i dag omfattar enbart större fartyg. Vi anser att detta hämmar omställningen från fossila drivmedel till förnybar el inom sjötrafiken. Nedsättningen av energiskatten på el bör därför gälla även för mindre fartyg.

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

9. Hållbara transporter, punkt 4 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (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

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 44 och 45 samt avslår motionerna

2017/18:2340 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 3,

2018/19:20 av Jens Holm m.fl. (V),

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 4,

2018/19:898 av Cecilia Widegren (M) yrkande 4,

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkandena 1 i denna del och 9,

2018/19:2192 av Magnus Manhammar (S),

2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 12,

2018/19:2337 av Emma Berginger (MP) yrkandena 2–5,

2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 6 och 17,

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 1 och 10,

2018/19:2733 av Jonas Eriksson m.fl. (MP) yrkande 13,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 2,

2018/19:2764 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 10,

2018/19:2779 av Emma Hult m.fl. (MP) yrkandena 25 och 29 samt

2018/19:2916 av Jakob Forssmed (KD) yrkande 3.

Ställningstagande

Vi sverigedemokrater anser att strävan att nå ett långsiktigt hållbart samhälle måste inkludera alla transportsätt, men också innehålla mer övergripande parametrar som konkurrens, tillväxt och globala utsläpp. Vi vill peka på att specifika transportmedel kan orsaka mer eller mindre miljöpåverkan vid beräkning av en enskild transport, men för att minska den nationella och den så viktiga globala miljöpåverkan måste även det globala koldioxidläckaget tas med i beräkningarna. Vi är därmed positiva till reella miljöåtgärder som resulterar i minskade utsläpp. Men att lägga för stor administrativ eller

ekonomisk miljöbörda på svenska åkerier anser vi snedvrider konkurrensen, minskar svensk tillväxt och riskerar att flytta utsläppen till andra nationer där miljökraven inte är lika hårt kontrollerade. Vi vill framhålla att vi inte opponerar oss mot om den svenska åkerinäringen utkonkurreras av utländska åkerier genom normal konkurrens. Men nu vi ser oseriösa och i vissa fall även kriminella utländska aktörer på den svenska marknaden. Detta resulterar i kraftigt ökad miljöpåverkan i form av ökat slitage på våra vägar, större användning av s.k. fuldiesel, ökad nedskräpning, farligt avfall på rastplatser och ökade koldioxidutsläpp. Vi kan konstatera att listan kan göras lång när det gäller negativa miljöeffekter, men detta kan delvis undvikas genom bättre kontroller av den oseriösa trafiken och mer förnuftig politik. Våra prioriteringar för svenska vägar med miljö i fokus är därmed i första hand att stoppa den oseriösa trafiken och att politiska beslut ska prioritera ett minskat globalt koldioxidläckage. Vi är dessutom trygga med att transportnäringen även bidrar med egna lösningar genom smarta logistikfunktioner, som eliminerar exempelvis tomkörningar och gör att leveranser sker på tider utanför höga trafiktoppar, samt övrig teknisk utveckling av fordon och bränsle. Vi anser därmed att kontroller, forskning och smarta lösningar ska premieras och att detta genom långsiktig politisk konsensus.

Vi sverigedemokrater vill sammanfattningsvis

- minska negativa miljöpåverkande effekter genom ökade kontroller
- att minskat globalt koldioxidläckage ska premieras
- premiera reell miljöforskning.

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

10. Hållbara transporter, punkt 4 (V)

av Jens Holm (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

2017/18:2340 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 3 och

2018/19:20 av Jens Holm m.fl. (V),

bifaller delvis motion

2018/19:2779 av Emma Hult m.fl. (MP) yrkande 25 och

avslår motionerna

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 4,

2018/19:898 av Cecilia Widegren (M) yrkande 4,

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 44 och 45,

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkandena 1 i denna del och 9,
2018/19:2192 av Magnus Manhammar (S),
2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 12,
2018/19:2337 av Emma Berginger (MP) yrkandena 2–5,
2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 6 och 17,
2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 1 och 10,
2018/19:2733 av Jonas Eriksson m.fl. (MP) yrkande 13,
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 2,
2018/19:2764 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 10,
2018/19:2779 av Emma Hult m.fl. (MP) yrkande 29 och
2018/19:2916 av Jakob Forssmed (KD) yrkande 3.

Ställningstagande

Klimatförändringarna är en ödesfråga för mänskligheten, och Vänsterpartiet anser att Sverige ska vara ett föregångsland i klimatomställningen. Vi i Vänsterpartiet har länge varit drivande för att införa ett ramverk som omfattar hela samhället och samtliga politikområden för att minska utsläppen i nödvändig takt. Även om Vänsterpartiet anser att det krävs tuffare nationella klimatmål än vad som antagits av riksdagen är det för våra klimatansattningsansträngningar helt avgörande att riksdagen tar beslut som är i enlighet med de nu antagna klimatmålen.

Jag vill påminna om att utsläppen från transporter står för ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp. Den största delen av de växthusgaser som släpps ut kommer från vägtrafiken, och det är personbilar och tunga fordon som står för majoriteten av utsläppen. Jag har även tagit del av den rapport från Trafikverket från februari 2019 som konstaterar att utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken beräknas ha ökat med preliminärt 0,5 procent under 2018 som ett resultat av ökad lastbilstrafik. Detta är en mycket oroande utveckling. Jag vill därför understryka att om vi väntar med åtgärder fortsätter investeringar att gå till koldioxidintensiv infrastruktur med höga framtida utsläpp. Därför måste enligt min uppfattning en åtgärdsplanering för vårt transportsystem de kommande tolv åren, om den ska vara förenlig med de av riksdagen uppsatta klimatmålen, utgå från just dessa mål. Jag kan dock konstatera att så inte är fallet med den åtgärdsplanering som antagits av regeringen och som regeringen redogör för i skrivelsen om den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029. Den nationella plan som regeringen antagit bygger i allt väsentligt på det förslag som Trafikverket tagit fram, vilket baserar sig på prognoser av de olika transportslagens utveckling. Dessa prognoser visar att vägtrafiken förväntas öka kraftigt när det gäller både persontrafik och transporter och att också flyget beräknas öka kraftigt. Så i stället för att våra beslutade klimatmål är utgångspunkten för planeringen låter regeringen prognoser om oönskade trafikökningar för klimatet styra planen. Jag anser att det med en sådan ohållbar utgångspunkt blir möjligt för regeringen att besluta om en plan som innehåller bl.a. nya vägsatsningar och

investeringsstöd till Sälens flygplats. Jag anser därför att regeringens planbeslut inte är förenligt med det klimatansvar som riksdagen tidigare enats om att Sverige ska ta.

Min utgångspunkt är att vårt vägsystem i princip är färdigbyggt och att nya motorvägsbyggen inte är förenliga med våra antagna klimat- och miljöambitioner. En nationell plan som, i motsats till den av regeringen nu antagna, tar sin utgångspunkt i våra klimatmål måste enligt min uppfattning radikalt öka investeringarna i nya järnvägar och minska väginvesteringarna. Därutöver krävs ökade infrastrukturinvesteringar för övrig kollektivtrafik, cykel och gång och hållbar sjöfart. Då klimathotet med icke önskvärd tydlighet visar att åtgärder snabbt behöver vidtas för att radikalt minska utsläppen av växthusgaser är det alltmer orimligt att hänga kvar i gamla planeringsgrunder, inte minst i skuggan av riksdagens nyligen beslutade klimatpolitiska ramverk för Sverige med en klimatlag och nya klimatmål som ska ge oss en ambitiös, långsiktig och stabil klimatpolitik. Jag anser därför att regeringens beslut om en nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 bör rivs upp, och regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att återkomma med ett nytt förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 som utgår från en utveckling av klimatpåverkande utsläpp från transportinfrastrukturen som ligger på nivåer som är förenliga med riksdagens klimatmål.

Jag vill även lyfta fram att gröna res- och transportplaner 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 både i Sverige och internationellt visat sig vara ett sätt att minska bil- och lastbilstrafiken till och från en verksamhet. Jag vill peka på att utvärderingar av införda gröna resplaner visar på goda effekter i form av exempelvis minskat bilresande och friskare personal.

I dag finns dock inga möjligheter för kommuner att ställa krav på att transportplaner upprättas vid nyetableringar. Jag vill dock påminna om att det redan i utredningen Bilén, biffen och bostaden (SOU 2005:51) föreslås att kommuner ska få denna möjlighet, och det nämns ett antal exempel som skulle kunna ingå i en transportplan, bl.a. tillgänglighet till kollektivtrafik, säkra cykelparkeringar och resepolicy. I Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet (2017), som ett stort antal myndigheter tagit fram på regeringens uppdrag, föreslås att möjligheten till en lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på gröna res- och transportplaner utreds.

Regeringen har i budgetpropositionen för 2017 aviserat en översyn om lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på transportplaner i samband med nyetableringar. Då regeringen ännu inte kommit med något konkret förslag på området, och inte heller aviserat något sådant i planerade skrivelser eller propositioner, trots att ett flertal rapporter och utredningar lyft förslaget, anser jag att det finns behov av att riksdagen gör ett tillkännagivande i frågan så att den inte riskerar att ytterligare skjutas upp. Jag anser följaktligen att regeringen bör återkomma med förslag på lagstadgad rätt för kommuner att införa krav

på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnationer.

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

11. Hållbara transporter, punkt 4 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

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

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 4,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 2 och

2018/19:2764 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 10,

bifaller delvis motionerna

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkandena 1 i denna del och 9 samt

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 1 och

avslår motionerna

2017/18:2340 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 3,

2018/19:20 av Jens Holm m.fl. (V),

2018/19:898 av Cecilia Widegren (M) yrkande 4,

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 44 och 45,

2018/19:2192 av Magnus Manhammar (S),

2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 12,

2018/19:2337 av Emma Berginger (MP) yrkandena 2–5,

2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 6 och 17,

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 10,

2018/19:2733 av Jonas Eriksson m.fl. (MP) yrkande 13,

2018/19:2779 av Emma Hult m.fl. (MP) yrkandena 25 och 29 samt

2018/19:2916 av Jakob Forssmed (KD) yrkande 3.

Ställningstagande

Sverige ligger långt fram i klimatomställningen, men det betyder inte att vi kan luta oss tillbaka. De klimatmål riksdagen beslutat om, att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2045 och att utsläppen från transportsektorn ska minska med 70 procent till 2030 jämfört med 2010, kräver en effektiv klimatpolitik. Jag har även tagit del av uppgifter från Trafikverket om att koldioxidutsläppen ökar igen efter flera års minskning. Det är mycket oroande, och för att minska de svenska utsläppen behövs det

därför enligt min mening en genomgripande teknisk utveckling och omställning av samhället.

Jag vill därför lyfta fram att det krävs en omställning och smart utformning av infrastrukturen. Det behövs bl.a. satsningar på forskning och utveckling av fossilfria bränslen och fordonstyper, såsom elbilar och elhybrider. Utöver detta behöver vi även stimulera till mer gång- och cykeltrafik.

Jag vill dock framhålla att det samtidigt är viktigt att denna omställning sker utan att Sveriges konkurrenskraft försvagas. Jag anser inte att det är att ta globalt ansvar att sänka de svenska utsläppen genom att flytta företag, jobb och utsläpp från Sverige. Tvärtom anser jag att nyckeln till verkligt klimatarbete är att visa att det går att kombinera sänkta utsläpp med tillväxt. Jag anser att det är viktigt att Sverige på riktigt driver på i det internationella miljö- och klimatarbetet.

Jag vill påminna om att Sveriges utsläpp under Alliansens åtta år i regeringsställning sjönk med 19 procent samtidigt som ekonomin växte med nästan 10 procent. Jag kan konstatera att det är ett resultat som den rödgröna regeringen inte har förmått att upprepa. I stället har regeringen fokuserat på åtgärder som av experter kritiserats för att vara ineffektiva. Jag vill exempelvis peka på att Konjunkturinstitutet slagit fast att sju av regeringens åtta klimatsatsningar i budgeten för 2018 brister i effektivitet.

Vi i Kristdemokraterna vill i stället föra en klimat- och miljöpolitik som gör skillnad på riktigt. Vi anser att det är självklart att miljö och klimat inte står i motsats till tillväxt och jobbskapande, utan att de kan gå hand i hand. För detta krävs väl utformade och effektiva styrmedel och att principen om grön skatteväxling upprätthålls. Förearen ska betala för sin miljöpåverkan samtidigt som förnybar och miljövänlig teknik kan växa fram.

Transportsektorn står för en tredjedel av de totala svenska växthusgasutsläppen, den största delen från vägtrafik. Den svenska fordonsflottan måste därför bli mer hållbar och utsläppen från sektorn minska. Det visar inte minst de tidigare nämnda uppgifterna från Trafikverket. För att minska miljöpåverkan men behålla mobilitet måste transporterna bli effektivare och såväl användningen av biodrivmedel som forskning och introduktion av ny teknik öka. Jag anser även att man genom att använda redan befintlig väginfrastruktur på nya och effektivare sätt kan minska utsläppen utan att transportkostnaderna ökar, samtidigt som Sveriges konkurrenskraft värnas. I stora delar av landet saknas alternativ till vägen för att transportera gods eller arbetspendla. Vägen erbjuder även en flexibilitet som många andra transportslag saknar. Jag vill som ett exempel på hur befintlig väginfrastruktur kan användas effektivare och miljövänligare lyfta fram försöken med att elektrifiera de tunga vägtransporterna som påbörjades under alliansregeringens tid vid makten.

Kristdemokraterna vill även

- möjliggöra fossilfri laddning och tankning i hela landet genom att bygga ut infrastrukturen med exempelvis laddstationer för elbilar samt tankstationer för vätgas till bränsleceller
- utveckla och förbättra det nuvarande bonus–malus-systemet till en kraftfull grön bilbonus, för att ge ökad klimat- och miljöstyrning och större drivkrafter att ställa om. Systemet ska vara teknikneutralt, självfinansierat och intäktsneutralt över tid
- göra en översyn av hur och om skatten på all elektrifierad kollektivtrafik, tunga fordon samt miljölastbilar skulle kunna sänkas samt om de är de mest verkningsfulla åtgärderna för att minska utsläppen
- införa en nedsättning av elskatten för alla fartyg.

Jag vill även som exempel lyfta fram att fartyg som drivs med fossila drivmedel inte betalar någon energiskatt för bränslet i dag, men däremot om de laddar batterierna med landström. Nedsättningen som finns i dag omfattar enbart större fartyg. Jag anser att detta hämmar omställningen från fossila drivmedel till förnybar el inom sjötrafiken. Nedsättningen av energiskatten på el bör därför gälla även för mindre fartyg.

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

12. Forskning och innovation, punkt 5 (M)

av Jessika Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen bifaller motionerna

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 4 och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 3 och 37,

bifaller delvis motionerna

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 8 och

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 33,

avslår motionerna

2018/19:1545 av Lars Hjälmered (M),

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 47 och 50–52 samt

2018/19:3001 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) och

lägger skrivelse 2018/19:23 till handlingarna.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att teknikutvecklingen inom transportområdet går med rasande fart, och troligen kommer vårt sätt att förflytta oss att se annorlunda ut om bara något eller några decennier. Det finns exempel på teknisk utveckling som potentiellt kan revolutionera vårt sätt att förflytta oss och samtidigt bidra till ett mer hållbart transportsystem. Som exempel kan vi nämna att 100 av Volvos självkörande bilar började köra på vägarna i Göteborg under 2017. Det pågår vidare försöksprojekt med elvägar på flera platser i Sverige där olika tekniker analyseras och jämförs. Hyperloop är ett koncept för ett transportmedel som närmast liknar en hybrid mellan ett flygplan och ett tåg. Tekniken går ut på att kapslar färdas i ett rör med mycket lågt lufttryck i höga hastigheter, och en prototyp håller på att tas fram i Kalifornien, USA. Vi är medvetna om att det ännu är för tidigt att slå fast huruvida hyperloop är en rimlig teknik att använda i Sverige. Det är dock ett tydligt exempel på att teknikutvecklingen är snabb och att Sverige inte får halka efter när det gäller nya transportlösningar.

Vi vill också lyfta fram att kollektivtrafiken och planeringen av densamma bör breddas i takt med att delningsekonomin och digitaliseringen blir två allt viktigare faktorer för framtidens transportarbete. Vi anser att konceptet mobility as a service på allvar bör utvärderas som en möjlighet för att skapa ökad kollektiv mobilitet i våra storstäder. Vi vill framhålla att det enskilda ägandet av exempelvis bilar och cyklar kan komma att minska, men mobiliteten kan upprätthållas genom delning och ett effektivare utnyttjande. Kollektivt och privat resande kan länkas samman, och resetjänster för hela resan, från dörr till dörr, kan uppstå. Vi menar inte att detta innebär att kostnaderna för det offentliga ska utökas, men genom att ha perspektivet hela resan kan det offentliga och privata samverka för ett helhetsperspektiv på resan.

Vi vill understryka att det är av stor vikt att Sverige ligger i framkant när det gäller att anamma teknikutveckling och innovation. Vi anser därför att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda möjligheter och utmaningar med framtida transportlösningar i syfte att snabbt inkludera nya transporttekniker i den framtida infrastrukturplaneringen med ett transportslagsneutralt tillvägagångssätt.

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

13. Forskning och innovation, punkt 5 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen bifaller motionerna

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 47 och 50–52 samt
2018/19:3001 av Patrik Jönsson m.fl. (SD),
avslår motionerna
2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 8,
2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 4,
2018/19:1545 av Lars Hjalmered (M),
2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 33 och
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 3 och 37 samt
lägger skrivelse 2018/19:23 till handlingarna.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att vi sverigedemokrater har en positiv syn på forskning och innovation, och vi ser vikten av att nödvändiga belopp avsätts för detta inom trafiksektorn. Vi kan dock tyvärr konstatera att brister av tämligen allvarlig karaktär har uppmärksammats i Riksrevisionens granskningsrapport av Trafikverkets stöd till forskning och innovation (FoI). Exempel som påvisas är avsaknad av riskanalys för FoI-verksamheten, svaga ekonomiadministrativa rutiner för FoI-handläggning och brister i handläggning av FoI-stöd. Vi konstaterar att det i regeringens skrivelse med anledning av Riksrevisionens granskning anges att arbetet med åtgärder har påbörjats. I Riksrevisionens granskning ingår områdena om ändamålsenlig riskanalys, ändamålsenliga rutiner för handläggning av FoI-stöd samt om intern styrning och kontroll är betryggande vid handläggning. Däremot ingår inte nyttan av forskningen och huruvida inriktningen på forskningen är att anse som den mest relevanta och viktiga. Dessa områden får vi förhoppningsvis se i en framtida granskning.

Vi har tagit del av att Trafikverket disponerar ca 520 miljoner kronor årligen på FoI-området. Vi ser vikten av att användningen och redovisningen av dessa projektmedel är tydliga och transparenta. Vi anser att skattemedel ska användas på ett ansvarsfullt sätt, och därmed ska även eventuella risker med projekt nogsamt analyseras innan projekt påbörjas. Vi ser även vikten av att utbetalning av projektmedel ska göras utifrån upparbetade kostnader, något som Trafikverket fått kritik för av Riksrevisionen, även om Trafikverket hävdar motsatsen. Trafikverket menar att projektmedel endast lämnats utifrån upparbetade kostnader även om det i vissa avtal uttrycks att ersättning lämnas till fast pris. Även ekonomisk slutredovisning anser vi och Riksrevisionen ska tillhandahållas, men har vid flera tillfällen visat sig inte förekomma. Därför instämmer vi i Riksrevisionens kritik och konstaterar att Trafikverkets rutiner måste skärpas.

Vi konstaterar att det i regeringens åtgärder med anledning av Riksrevisionens iakttagelser framgår att regeringen anser att Trafikverkets rutiner för handläggningen av de anslagsmedel som myndigheten disponerar för forskning och innovation bör följas upp. För oss sverigedemokrater är inte denna skrivning tillfredsställande, utan vi anser att Trafikverkets rutiner för

handläggningen av de anslagsmedel som myndigheten disponerar för forskning och innovation ska skärpas och följas upp.

Vad gäller transportforskningsområden vill vi framhålla att forskningen om nya byggmetoder för järnväg bör öka. Som exempel vill vi peka på att järnväg i Kina byggs på bropelare för att nyttja marken runt järnvägen mer effektivt; man slipper barriäreffekter, minskar snöproblematik samt minskar risken för påkörning. Vi ser positivt på nya byggtekniker ur ett forskningsperspektiv och anser att Sverige kan ta lärdom av att bygga på bropelare.

Vidare vill vi peka på förarlösa tåg som främst finns på flygplatser. Dessa kommer troligen att bli mer kommersiellt gångbara framöver, när tilliten blir större och man kan köra planskilt utan risk för kollisioner. Metron i Köpenhamn är ett bra exempel på förarlösa tåg. Möjligheten finns att göra tunnelbanan i Stockholm förarlös, men det är tveksamt om det är ekonomiskt motiverat, och det är inte heller staten som är infrastrukturägare. Vi vill dock att forskningen om utvecklingen av förarlösa tåg ska fortskrida, för att på så sätt kunna sänka kostnaderna för tågoperatörerna och därmed även för resenärerna.

Vi vill även peka på magnetåg, s.k. maglevtåg, som finns i begränsad utsträckning i Japan, Kina, Sydkorea och Tyskland. Den högsta uppmätta hastigheten för ett s.k. magnetåg är 603 kilometer i timmen. Vi är medvetna om att dessa magnetåg har haft svårt att slå sig in på marknaden, då tågen inte går att köra på det redan befintliga järnvägsnätet. Initialt har tekniken gjort att byggnation av maglevtåg blivit kostnadsdrivande, men allteftersom tekniken blivit billigare har även kostnaden för maglevtåg ständigt minskat. Vi ser positivt på att utvecklingen av maglevtåg bevakas.

Hyperloop kan liknas vid ett rörpostsystem som bygger på att skicka kapslar i rör med vakuum. Vid en jämförelse skulle tåg kunna färdas i en tub med ett lufttryck nära vakuum och med ett mycket lågt luftmotstånd. Detta system skulle kunna transportera tåg eller kapslar i mycket höga hastigheter och teoretiskt sett utmana flyget. Vi anser att forskning om detta skulle kunna användas i dagens infrastruktursystem. Forskning om vakuum skulle exempelvis kunna användas till nya brandsystem och för att minska friktion vid tunnelpassager, bromssystem eller hopkoppling av vagnar. Vi vill därmed att utveckling av och forskning om hyperloop bevakas.

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

14. Forskning och innovation, punkt 5 (C, L)

av Anders Åkesson (C) och Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Läggs till handlingarna.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 8 och
2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 33,
bifaller delvis motionerna
2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 4 och
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 3 och 37,
avslår motionerna
2018/19:1545 av Lars Hjalmered (M),
2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 47 och 50–52 samt
2018/19:3001 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) och
lägger skrivelse 2018/19:23 till handlingarna.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att några trender är extra tydliga inom framtidens teknik: autonomi, eldrift, klimat- och kostnadseffektivitet, delningsekonomi och nya affärsmodeller. Dessa trender för med sig såväl möjligheter som utmaningar för hur vi planerar transportinfrastrukturen. Vi vill bl.a. lyfta fram att Sverige ligger långt fram i teknikutvecklingen för självkörande fordon, och vi kan konstatera att den förändring som självkörande bilar innebär kommer att gynna såväl miljön som trafiksäkerheten och även erbjuda möjligheter till investeringar och jobb. Utvecklingen med autonoma fordon och en ökad digitalisering i och med IoT (Internet of things) och implementering av 5G, den femte generationens internet, kan få en genomgripande effekt på hela transportsystemet. Samtidigt vill vi framhålla att det finns en rad frågor om de juridiska och trafiksäkerhetsmässiga aspekterna såväl som ett behov av att utveckla ansvarsbegreppet. För att säkerställa att Sverige ligger i framkant och för att främja samhällsutvecklingen anser vi att det bör tas fram en nationell strategi för autonoma fordon och transporter.

Teknikutveckling får ofta stor effekt på transportsystemet. Vi anser att det är viktigt att politiken tar hänsyn till ny teknik och utvecklar en lagstiftning som anpassas därefter. Vi anser att det är viktigt att lagstiftningen inte förhindrar teknikutvecklingen utan möjliggör brukande av ny teknik så länge den uppfyller eventuella säkerhetsaspekter. Principiellt menar vi att funktionalitet bör gå före krav på specifik utrustning. Med en ökad introduktion av ny teknik och uppkopplade fordon ersätts vissa traditionella funktioner med nya. Sidospeglar är ett sådant exempel vars funktion lika väl kan uppnås med kameraalternativ. Lagstiftningen bör därför enligt vår uppfattning följa teknikutvecklingen och inriktas mer på funktionalitet i stället för att ställa tekniskspecifika krav som lätt blir daterade när utvecklingen går fort.

Vi vill således lyfta fram betydelsen av åtgärder för att främja autonomi, teknikutveckling inom transportsystemet och förbättrade mobilitetstjänster. Vidare anser vi att lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas på funktionalitet framför tekniskspecifika krav.

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

15. Gränsöverskridande transporter, punkt 6 (M)

av Jessica Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 3 och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 2,

bifaller delvis motionerna

2017/18:2132 av Isak From och Marie-Louise Rönmark (båda S) yrkande 2,

2017/18:3194 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 23,

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 4,

2018/19:1776 av Isak From och Helén Pettersson (båda S) yrkande 3 och

2018/19:2040 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 34 och

avslår motionerna

2017/18:149 av Said Abdu och Lars Tysklind (båda L) yrkande 1,

2017/18:440 av Robert Hannah (L) yrkande 1,

2017/18:496 av Robert Hannah (L) yrkande 1,

2017/18:739 av Peter Jeppsson och Magnus Manhammar (båda S) i denna del,

2017/18:1283 av Pål Jonson (M),

2017/18:1794 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S) yrkande 5,

2017/18:2633 av Marie Granlund m.fl. (S),

2017/18:3050 av Tobias Billström m.fl. (M) yrkande 7,

2018/19:97 av Carina Ståhl Herrstedt (SD),

2018/19:515 av Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L) yrkande 1,

2018/19:1216 av Tobias Billström m.fl. (M) yrkande 7,

2018/19:1609 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S) yrkande 2,

2018/19:1776 av Isak From och Helén Pettersson (båda S) yrkande 1,

2018/19:2110 av Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S) i denna del,

2018/19:2665 av Mathias Tegnér (S) yrkande 3 och

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 18.

Ställningstagande

För att infrastrukturen ska användas så effektivt som möjligt och för att investeringar i densamma ska få största möjliga effekt bör infrastruktur-

planeringen med våra grannländer vara gränsöverskridande när så krävs. Vi anser därför att de vägar och järnvägar som vi delar med våra grannländer i största möjliga mån bör rustas upp och byggas ut i samverkan med det berörda grannlandet.

Vi anser vidare att det finns ett behov av ett mer systematiskt arbete för att undvika att exempelvis enskilda järnvägssträckor stängs av flera gånger under kort tid på grund av underhållsarbete på olika sidor av de nordiska nationsgränserna.

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

16. Gränsöverskridande transporter, punkt 6 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2018/19:97 av Carina Ståhl Herrstedt (SD) och
2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 18 och
avslår motionerna
2017/18:149 av Said Abdu och Lars Tysklind (båda L) yrkande 1,
2017/18:440 av Robert Hannah (L) yrkande 1,
2017/18:496 av Robert Hannah (L) yrkande 1,
2017/18:739 av Peter Jeppsson och Magnus Manhammar (båda S) i denna del,
2017/18:1283 av Pål Jonson (M),
2017/18:1794 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S) yrkande 5,
2017/18:2132 av Isak From och Marie-Louise Rönmark (båda S) yrkande 2,
2017/18:2633 av Marie Granlund m.fl. (S),
2017/18:3050 av Tobias Billström m.fl. (M) yrkande 7,
2017/18:3194 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 23,
2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 4,
2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 3,
2018/19:515 av Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L) yrkande 1,
2018/19:1216 av Tobias Billström m.fl. (M) yrkande 7,
2018/19:1609 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S) yrkande 2,
2018/19:1776 av Isak From och Helén Pettersson (båda S) yrkandena 1 och 3,
2018/19:2040 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 34,
2018/19:2110 av Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S) i denna del,
2018/19:2665 av Mathias Tegnér (S) yrkande 3 och
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 2.

Ställningstagande

Vi anser att det bör tas fram en strategi för förbättrade järnvägskommunikationer mellan Sverige och Norge samt Sverige och Finland.

Vi vill även nämna att när Ferhman Bält-förbindelsen öppnar så beräknas godstrafiken öka med hela 80 procent. Mot den bakgrunden anser vi att det är angeläget att titta på fler förbindelser mellan Sverige och Danmark. Vi kan konstatera att regeringen har en tydlig ambition att mer gods ska transporteras på järnväg. I den strategiska analys som regeringen ska genomföra av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör finns trots detta inte behovet av ökad kapacitet för godstransporter med som en fråga. Vi anser att den nyss nämnda analysen även bör innefatta ett alternativ med en tågtunnel mellan Landskrona och Köpenhamn för gods- och persontåg. Om regeringen menar allvar med de uppsatta miljömålen och att mer gods ska transporteras på järnväg så förutsätter det också att regeringen jämför olika alternativ och beaktar det alternativ som faktiskt kan erbjuda mer gods på järnväg.

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

17. Planeringsprocessen, punkt 7 (M)

av Jessica Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

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

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 7 och avslår motion

2018/19:27 av Jimmy Ståhl och Thomas Morell (båda SD) yrkandena 2 och 3.

Ställningstagande

Vi vill påminna om att alliansregeringen 2013 tog fram en lagstiftning som syftade till effektivisering och ökad produktivitet vid planeringen av infrastruktur för vägar och järnvägar. Förslagen byggde på resultaten från den parlamentariska Transportinfrastrukturkommittén. Bland åtgärderna i propositionen fanns bl.a. en planeringsmodell som skulle resultera i upp till två år kortare planeringsprocesser för större projekt och betydliga tidsvinster för små och medelstora projekt.

Vi kan dock konstatera att regelverket för strategisk och ekonomisk planering av vägar och järnvägar är komplext och svåröverskådligt, delvis på

grund av att det tillkommit vid olika tider och tillämpats med olika syften. Enligt vår uppfattning försvårar detta en realistisk planering som kan spänna över flera områden såsom bl.a. miljöhänsyn och kostnadseffektivitet. Det är på många punkter tydligt att planeringen av infrastruktur för vägar och järnvägar behöver bli effektivare. Lagstiftningen ger dock goda möjligheter till effektivisering och ökad produktivitet. Då det fortfarande finns tidsvinster att göra och pengar att spara är vi i Moderaterna fortfarande angelägna om att detta arbete fortgår. Fysiska och marknadsmässiga förutsättningar förändras över tid, men behovet av smart planering av infrastruktur består. Vi anser därför att lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar bör utvärderas i syfte att öka investeringars effektivitet och produktivitet.

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

18. Planeringsprocessen, punkt 7 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (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

2018/19:27 av Jimmy Ståhl och Thomas Morell (båda SD) yrkandena 2 och 3 samt

avslår motion

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 7.

Ställningstagande

Vi sverigedemokrater har som mål att skapa största möjliga samhällsnytta och tillväxt i hela landet. Vi vill framhålla att vi ser positivt på den nationella och trafikslagsövergripande planen för 2018–2029 samt de ekonomiska ramarna i sin helhet för transportinfrastrukturen. Vi ser också vikten av att fastställa långsiktiga mål som har till uppgift att trygga upprustning och nybyggnation av vår gemensamma infrastruktur. Vi menar att denna plan även är av betydelse för att dels generera förtroende för marknaden och investerare, dels skapa, eller kanske återfå, förtroende för beslutsfattare när det gäller investeringar i bl.a. tåginfrastruktur. Vi vill i sammanhanget understryka att vi anser att eventuella avvikelser från den samhällsekonomiska prioriteringsordningen ska motiveras när beslut tas om en nationell investeringsplan. Vi anser även att Trafikverket bör göra en analys av kostnadsbesparingar i den nationella planen.

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

19. Samhällsekonomiska analyser, punkt 8 (M)

av Jessica Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

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 motion

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 4 och 5 samt avslår motionerna

2017/18:1218 av Peter Helander och Daniel Bäckström (båda C),

2018/19:27 av Jimmy Ståhl och Thomas Morell (båda SD) yrkande 1,

2018/19:1909 av Johan Hultberg (M) yrkande 1,

2018/19:2173 av Saila Quicklund (M),

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 21,

2018/19:2506 av Peter Helander och Daniel Bäckström (båda C) och

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 22.

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. Vi vill därför framhålla att det för att investeringar i infrastruktur ska generera så stor samhällsnytta som möjligt är av största vikt att de samhällsekonomiska kalkylmodeller som ligger bakom prioriteringarna är korrekta och rättvisande. Vi har tagit del av att bl.a. Finanspolitiska rådets rapport från 2015 väcker frågan om alla investeringsbeslut har varit samhällsekonomiskt effektiva. Vi anser därför att regeringen bör arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna för infrastrukturinvesteringar.

De samhällsekonomiska kalkylerna ger en god möjlighet att jämföra olika infrastrukturobjekt med varandra för att sedan kunna forma en samhällsekonomiskt lönsam prioriteringslista. Vi anser därför att regeringens val av vilka infrastrukturprojekt som ska genomföras bör utvärderas utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv. En sådan uppföljning kan på sikt bidra till att öka både transparensen och effektiviteten i transportpolitiken. Samtidigt anser vi att det är avgörande att de samhällsekonomiska kalkylmodellerna ständigt utvecklas för att olika transportslag ska göras rättvisa. Exempelvis bör effekterna av enskilda investeringar utvärderas utifrån hur dessa underlättar

för gods- och persontrafik på större stråk och inte bara på enskilda mindre sträckor. Mot den bakgrunden anser vi att regeringen bör följa upp hur den samhällsekonomiska lönsamheten beaktas i valet av infrastrukturobjekt.

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

20. Samhällsekonomiska analyser, punkt 8 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (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

2018/19:27 av Jimmy Ståhl och Thomas Morell (båda SD) yrkande 1 och

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 22 och

avslår motionerna

2017/18:1218 av Peter Helander och Daniel Bäckström (båda C),

2018/19:1909 av Johan Hultberg (M) yrkande 1,

2018/19:2173 av Saila Quicklund (M),

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 21,

2018/19:2506 av Peter Helander och Daniel Bäckström (båda C) och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 4 och 5.

Ställningstagande

Vi sverigedemokrater har som mål att skapa största möjliga samhällsnytta och tillväxt i hela landet. Vi anser därför att större hänsyn ska tas till samhällsnytta vid nyinvesteringar i och utbyggnad av järnvägsnätet. Vidare vill vi att Trafikverket ska ges nya uppdrag om samhällsekonomiska kalkyler och återrapportering.

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

21. Samhällsekonomiska analyser, punkt 8 (C, L)

av Anders Åkesson (C) och Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
 2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 21,
 bifaller delvis motion
 2018/19:2506 av Peter Helander och Daniel Bäckström (båda C) och
 avslår motionerna
 2017/18:1218 av Peter Helander och Daniel Bäckström (båda C),
 2018/19:27 av Jimmy Ståhl och Thomas Morell (båda SD) yrkande 1,
 2018/19:1909 av Johan Hultberg (M) yrkande 1,
 2018/19:2173 av Saila Quicklund (M),
 2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 4 och 5 samt
 2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 22.

Ställningstagande

Samhällsekonomiska kalkylmodeller ligger till grund för vilka beslut om investeringar som fattas. Vi vill därför understryka att det är helt avgörande att kalkylmodellerna är rättvisande. Med en felaktig eller ofullständig kalkyl är risken att felaktiga investeringsbeslut kommer att fattas.

För att beräkna den samhällsekonomiska nyttan i ett projekt behöver enligt vår mening restidsvärden justeras så att de ger en mer rättvisande bild av de samhällsekonomiska vinsterna än vad som är fallet i dagsläget. Vi vill framhålla att detsamma även gäller för godset som är konstant undervärderat i vårt transportsystem, och vi kan konstatera att av dagens modeller framgår inte nyttan av tillförlitliga godstransporter i kalkylmodellerna. 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. Vi anser därför att utvecklingsarbetet med kalkylmodeller och samlade effektbedömningar av godstransporter måste intensifieras. Transporterna är en integrerad del i hela den industriella produktionen och skapar stora mervärden för Sverige.

Sammanfattningsvis anser jag därför att det bör göras en genomlysning och en omarbetning av värderingen av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna i syfte att rätt värdera industrins och godsflödets betydelse.

Vad jag nu har framfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

22. Underhåll av järnvägsnätet, punkt 10 (M)

av Jessica Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 2.1 i denna del,

bifaller delvis motionerna

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 31,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 29 och

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 33 och avslår motionerna

2018/19:2108 av Malin Larsson och Ingemar Nilsson (båda S) och

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 24.

Ställningstagande

Vi vill påminna om att Sverige i förhållande till sin befolkning har ett av Europas största järnvägsnät, vilket innebär att bara vidmakthållandet av systemets funktion är mycket resurskrävande. Den tidigare alliansregeringen gjorde en historisk satsning och fördubblade anslagen till drift och underhåll av järnvägen. Vi kan dock konstatera att det runt om i landet tyvärr är alltför vanligt att människor står och fryser på perrongen och väntar på ett försenat tåg. Även näringslivet drabbas av det faktum att försenade godsleveranser leder till kostnadsökningar och försvagad konkurrenskraft. Totalt blev tågen över 62 000 timmar försenade förra året, en oerhört hög siffra. Så stora förseningar har det bara varit en gång under hela 2000-talet. Exempelvis var mer än vart fjärde långdistanståg försenat under förra året. Människor och företag måste kunna lita på att tågen kommer och går i tid. Vi vill därför framhålla att ett konkurrenskraftigt Sverige behöver en järnväg man kan lita på. För att detta ska bli verklighet krävs en kombination av resurser och en god styrning, menar vi. Vi välkomnar därför att Trafikverket nu arbetar med att ta fram en nationell underhållsplan och anläggningsregister för järnvägsunderhållet. Förhoppningen är att detta kan leda till ett mer proaktivt arbete i syfte att därmed kunna minska antalet störningar som drabbar tågen på järnvägen. Men vi anser även att man bör satsa mer på drift och underhåll av järnvägen. Vi menar att det krävs investeringar i kapacitetshöjande åtgärder tillsammans med effektiva underhålls- och reinvesteringsåtgärder.

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

23. Underhåll av järnvägsnätet, punkt 10 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 24 och 33, bifaller delvis motionerna

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 2.1 i denna del,

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 31 och

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 29 och avslår motion

2018/19:2108 av Malin Larsson och Ingemar Nilsson (båda S).

Ställningstagande

Vi kan konstatera att tågresandet har ökat på senare år och att trenden ser ut att hålla i sig, liksom behovet av att öka mängden godstransporter på järnväg. Men det är i dag mer eller mindre fullt på spåren och det finns med andra ord ett skriande behov av att bygga fler spår och sträckningar. Vi menar dock att det även finns ett mycket stort behov av ett ökat underhåll. Vi anser att den befintliga infrastrukturen är kraftigt eftersatt efter decennier av bristande investeringar och underhåll. Vi vill påstå att i stort sett alla delar av den svenska järnvägen behöver ökade resurser och bättre underhåll.

Det är enligt vår mening glädjande att det under de senaste åren har fördelats mer medel till järnvägsunderhållet, men det är inte tillräckligt. I takt med den ökade järnvägstrafiken har även slitaget på anläggningen ökat ännu mer, samtidigt som underhållsinsatserna inte har följt med i lika stor omfattning. Vi anser därför att man bör optimera och kraftigt stärka underhållet av det befintliga järnvägssystemet och att man bör prioritera det förebyggande underhållet för att minimera risken för fel och olyckor.

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

24. Underhåll av järnvägsnätet, punkt 10 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

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

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 2.1 i denna del och

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 29, bifaller delvis motion

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 31 och avslår motionerna

2018/19:2108 av Malin Larsson och Ingemar Nilsson (båda S) och

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 24 och 33.

Ställningstagande

Sverige är ett litet och exportberoende land med ett starkt och konkurrenskraftigt näringsliv som är beroende av en fungerande och välutvecklad infrastruktur. Jag vill också påminna om att Sverige i förhållande till sin befolkning har ett av Europas största järnvägsnät, vilket innebär att bara vidmakthållandet av systemets funktion är mycket resurskrävande. Den tidigare alliansregeringen gjorde en historisk satsning och fördubblade anslagen till drift och underhåll av järnvägen. Jag kan dock konstatera att det runt om i landet tyvärr är alltför vanligt att människor står och fryser på perrongen och väntar på ett försenat tåg. Även näringslivet drabbas av det faktum att försenade godsleveranser leder till kostnadsökningar och försvagad konkurrenskraft. Jag vill framhålla att ett konkurrenskraftigt Sverige behöver en järnväg man kan lita på. För att detta ska bli verklighet krävs en kombination av resurser och en god styrning, menar jag. Jag välkomnar därför att Trafikverket nu arbetar med att ta fram en nationell underhållsplan och anläggningsregister för järnvägsunderhållet. Förhoppningen är att detta kan leda till ett mer proaktivt arbete i syfte att därmed kunna minska antalet störningar som drabbar tågen på järnvägen. Men jag anser även att man bör satsa mer på drift och underhåll av järnvägen. Jag menar att det krävs investeringar i kapacitetshöjande åtgärder tillsammans med effektiva underhålls- och reinvesteringsåtgärder.

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

25. Stambanor för höghastighetståg, punkt 11 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (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 motion

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 5, 21, 29 och 30,
bifaller delvis motion

2018/19:1118 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 8 och
avslår motionerna

2017/18:440 av Robert Hannah (L) yrkande 2,

2017/18:496 av Robert Hannah (L) yrkande 2,

2017/18:1007 av Lars-Axel Nordell (KD),

2017/18:1495 av Daniel Bäckström (C),

2017/18:1955 av Mats Green m.fl. (M),

2017/18:2177 av Marie Granlund m.fl. (S),

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 2,

2018/19:515 av Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L) yrkande 2,

2018/19:1406 av Emma Berginger (MP) yrkande 2,

2018/19:1727 av Mats Green och Helena Bouveng (båda M),

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 2,

2018/19:2665 av Mathias Tegnér (S) yrkande 1,

2018/19:2732 av Maria Ferm m.fl. (MP) yrkande 3 och

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 20–22 och 24.

Ställningstagande

Vi sverigedemokrater är tydliga med att den befintliga järnvägen måste rustas upp innan stambanor för höghastighetståg byggs. Vi kan dock konstatera att det finns behov av nya spår, och där sådana ändå ska byggas bör det utredas vad alternativen 250 kilometer i timmen och 320 kilometer i timmen kostar på aktuell sträckning innan beslut tas. Vi anser att man även bör ta hänsyn till kostnader för framtida underhåll. Vi anser då att kostnaden för alternativen 250 kilometer i timmen och 320 kilometer i timmen, på aktuella sträckningar ska utredas innan beslut tas vid ombyggnation eller utbyggnad till fyrspar.

Vi kan konstatera att huvudregeln vid finansieringen av transportinfrastruktur är att finansiera satsningar med direktanslag. Detta är kopplat till att infrastruktur inte är en engångskostnad utan kräver ständigt underhåll och återkommande nya investeringar. När det gäller höghastighetsjärnvägen har vi tagit del av att det finns uppfattningar om att avsteg måste göras och att projektet ska lånefinansieras. Vi anser att det finns en stor risk att det skulle tränga undan andra viktiga satsningar för lång tid framöver. Dessutom är vi medvetna om att även en höghastighetsjärnväg måste underhållas, varför större framtida underhållsresurser måste tas i anspråk. Vi vill vara tydliga med att vi inte är emot höghastighetståg i sak, men Sverigeförhandlingen är inte ekonomiskt förankrad utan behöver lånefinansieras, och den kostnaden tränger undan övrigt underhåll och investeringar. Vi vill dock framhålla att vi kan

komma att ändra ställningstagande om kostnaden justeras för höghastighetsjärnvägen.

Vi ser också hellre att människor kan förlita sig på att tågen kommer i tid i morgon än att de ska tvingas vänta i minst 20 år för att kunna transportera sig till jobbet i tid, och då bara i tid på det nybyggda nätet. Vi anser inte att Sverige har råd att inte ha en välfungerande befintlig järnväg då förseningar skapar stora kostnader för privatpersoner, företag och för samhället i sin helhet.

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

26. Stambanor för höghastighetståg, punkt 11 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

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 motion

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 20–22 och 24 samt avslår motionerna

2017/18:440 av Robert Hannah (L) yrkande 2,

2017/18:496 av Robert Hannah (L) yrkande 2,

2017/18:1007 av Lars-Axel Nordell (KD),

2017/18:1495 av Daniel Bäckström (C),

2017/18:1955 av Mats Green m.fl. (M),

2017/18:2177 av Marie Granlund m.fl. (S),

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 2,

2018/19:515 av Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L) yrkande 2,

2018/19:1118 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 8,

2018/19:1406 av Emma Berginger (MP) yrkande 2,

2018/19:1727 av Mats Green och Helena Bouveng (båda M),

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 2,

2018/19:2665 av Mathias Tegnér (S) yrkande 1,

2018/19:2732 av Maria Ferm m.fl. (MP) yrkande 3 och

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 5, 21, 29 och 30.

Ställningstagande

Jag anser att Sverigeförhandlingens förslag om en snabb utbyggnad av nya stambanor för höghastighetståg med hastigheter upp till 320 kilometer i timmen bör genomföras. Jag anser vidare att den allra största delen av finansieringen bör utgöras av försäljning av statlig egendom, statliga lån samt

pengar från den tolvåriga infrastrukturplanen. Sverigeförhandlingens förslag till alternativa finansieringsformer menar jag bör undersökas vidare.

Jag vill påminna om att stora projekt ur ett finansiellt perspektiv brukar finansieras med lån, eftersom det är god ekonomisk ordning att dessa långsiktiga investeringar inte tränger undan satsningar som realiserar i närtid. Nyttoeffekter realiserar tidigare med en snabb utbyggnad, kapaciteten i järnvägssystemet ökar och de befintliga stambanorna kan avlastas. Staten kan i nuläget låna till låg ränta och binda upp detta genom statsobligationer med långa löptider.

För att projektet ska kunna genomföras rationellt även i ett förändrat statsfinansiellt klimat, föreslår jag att riksdagen beslutar om en möjlighet att göra ett avsteg från det finanspolitiska ramverket, främst målet om statligt finansiellt sparande. Jag vill understryka att det är viktigt att värna ramverket som tjänat Sverige väl. Samtidigt är höghastighetsbanor ett unikt projekt vars stora nyttor ligger en bit in i framtiden. Avsteget från ramverket bör därför särskilt tydliggöras och beslutas om i riksdagen av en bred majoritet. I beslutet måste det understrykas att avsteget är av engångskaraktär och att liknande avsteg inte är aktuella för andra typer av investeringar.

Jag anser även att möjligheten att genomföra byggandet av höghastighetsbanor i form av ett nytt statligt bolag bör analyseras närmare. Den nationella planen bör således utökas med en tydlig beskrivning av byggandet av nya stambanor för höghastighetsjärnväg samt finansieringen av dessa.

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

27. Stambanor för höghastighetståg, punkt 11 – motiveringen (M)

av Jessika Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Ställningstagande

Vi behöver förstärka kapaciteten på svensk järnväg. När det gäller regeringens vision om en höghastighetsjärnväg vill vi särskilt framhålla att regeringen saknar både tidsplan och finansiering för utbyggnaden av den höghastighetsjärnväg man säger sig vilja bygga. Moderaterna avvaktar regeringen och dess samarbetspartiers fortsatta arbete och agerande i frågan.

Mot bakgrund av vad vi anfört ovan avstyrks samtliga motionsförslag.

28. Järnvägens signalsystem ERTMS, punkt 12 (SD, V, KD)

av Jens Holm (V), Magnus Jacobsson (KD), Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (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
2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 30,
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 35,
2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 34,
2018/19:3003 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1,
2018/19:3007 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 1 och
2018/19:3010 av Anders Åkesson m.fl. (C, L) yrkande 1,
bifaller delvis motion
2018/19:3006 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 2 och
lägger skrivelse 2018/19:31 till handlingarna.

Ställningstagande

Järnvägens signalsystem är mycket betydelsefullt för att optimera kapaciteten på spåren och samtidigt säkerställa trafiksäkerheten. I skuggan av accelererande klimatförändringar är behovet av ökad kapacitet för säker järnvägstrafik för resenärer och gods alltmer angeläget. Sverige har inte råd att tappa tempo i denna nödvändiga omställning till fossilfria transporter till 2030.

Vi har förståelse för att ERTMS är ett mycket omfattande och tekniskt komplext projekt som påverkas av en rad faktorer i genomförandet. Vi har också full förståelse för att nuvarande signalsystem är ålderstiget. Därför ställs mycket höga krav på analyser som beaktar samhällsnyttan utifrån alternativa tillvägagångssätt när ett så stort investeringsprojekt som detta ska genomföras. Vi kan konstatera att kostnader och nyttor har förändrats i Trafikverkets uppskattningar och att tågoperatörerna har drabbats av kostnader i genomförandet. Detta är allvarliga signaler om att det brister i införandet av ERTMS.

Vi kan samtidigt konstatera att operatörernas investeringar inte ger något som helst värde förrän efter det att investeringen gjorts på grund av lång utrullningstid i anläggningen. Det finns i stället ett flertal exempel på hur tågoperatörer i Sverige drabbas av betydande kostnadsökningar. Vi vill därför peka på vad Branschföreningen Tågoperatörerna (BTO) framförde vid sitt besök i utskottet den 14 februari 2019. BTO framförde bl.a. att gamla ställverk och spårledningar till ATC bör bytas, att det nuvarande signalsystemet ATC

fungerar bra, att ERTMS bör utvärderas, att en ny helhetskalkyl och konsekvensutredning bör göras av Trafikverket, att frågorna bör lyftas till EU-nivå och att man bör vänta med ERTMS tills det fungerar som avsett. Vi vill också understryka att brister i införandet av ERTMS i Sverige har uppmärksamats under flera år av berörda aktörer och tydliggörs inte minst i Riksrevisionens rapport Nytt signalsystem för järnvägen – effektiviteten i införandet av ERTMS (RiR 2018:21). Om bristerna inte skyndsamt åtgärdas kan det leda till ökade ekonomiska kostnader och minskad kapacitet i vårt järnvägssystem.

Vi påminner i sammanhanget om att kostnaden för ERTMS uppgår till totalt omkring 30 miljarder kronor. Av budgetpropositionen för 2019 framgår dessutom att kostnaderna för ERTMS överskrider med hela 48 procent jämfört med den prognostiserade kostnaden i den föregående nationella planen (2014–2025). Detta är en ökning från föregående års ökning på 45 procent.

Vi anser sammantaget att nuvarande strategi för införande av ERTMS och samordningen med en reinvestering av nuvarande signalanläggning visar på alltför stora brister. Med nuvarande genomförande riskerar Sverige att få lägre kapacitet på spåren, högre kostnader för staten och för tågoperatörerna samt försämrad konkurrenskraft för järnvägen som sådan. Vi anser även att 30 miljarder kronor skulle kunna göra större nytta i andra infrastrukturinvesteringar än ERTMS. Det finns därför starka skäl, anser vi, att ifrågasätta samhällsnyttan med införandet av ERTMS i nuläget. Vi anser därför att införandet bör pausas i syfte att utarbeta ett förslag på en hållbar strategi för genomförandet och att berörda aktörer och myndigheter bör delta i detta.

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

29. ERTMS och behovet av fördjupade analyser, punkt 13 (M)

av Jessica Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

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 motion

2018/19:3014 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 3,
bifaller delvis motion

2018/19:3003 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2 och
avslår motionerna

2018/19:3007 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 2 och
2018/19:3010 av Anders Åkesson m.fl. (C, L) yrkande 2.

Ställningstagande

Vi anser att samhällsekonomiska kalkyler bör väga tungt när beslut fattas om vilka infrastrukturprojekt som ska bli av. Vi har också länge framfört att samhällsekonomiska kalkyler bör tillmätas större tyngd än vad som många gånger är fallet i dag. Om de projekt som är mest samhällsekonomiskt lönsamma prioriteras innebär det en kostnadseffektiv användning av våra gemensamma resurser. Vi vill därför understryka att det bör vara en vägledande princip att välja de investeringar som genererar den största totala samhällsnyttan. I sammanhanget vill vi påminna om att det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Detta gäller naturligtvis även reinvesteringsprojekt. Vi delar därmed Riksrevisionens slutsats i deras rapport med anledning av granskningen Nytt signalsystem för järnvägen – effektiviteten i införandet av ERTMS (RiR 2018:21) om betydelsen av att Trafikverket utvecklar en metodik och instruktioner för hur samhällsekonomiska analyser av stora reinvesteringsprojekt ska genomföras. Vi anser att detta behövs för att man ska kunna pröva olika alternativa tillvägagångssätt och tidsplaner som kan påverka livscykelkostnaden och den samhällsekonomiska lönsamheten för reinvesteringen.

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

30. ERTMS och behovet av fördjupade analyser, punkt 13 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2018/19:3003 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2,
bifaller delvis motion
2018/19:3014 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 3 och
avslår motionerna
2018/19:3007 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 2 och
2018/19:3010 av Anders Åkesson m.fl. (C, L) yrkande 2.

Ställningstagande

Jag vill påminna om att brister i införandet av signalsystemet ERTMS i Sverige har uppmärksammats av berörda aktörer under flera år och tydliggörs inte minst i Riksrevisionens rapport Nytt signalsystem för järnvägen –

effektiviteten i införandet av ERTMS (RiR 2018:21). Jag vill påtala att om bristerna inte skyndsamt åtgärdas kan det leda till ökade ekonomiska kostnader och minskad kapacitet i vårt järnvägssystem. Riksrevisionen ger visserligen inga rekommendationer om åtgärder till regeringen men ger ett antal sådana till Trafikverket som vi i Vänsterpartiet anser är mycket relevanta och nödvändiga. Jag vill lyfta fram att regeringen bl.a. instämmer i Riksrevisionens rekommendation att Trafikverket bör utveckla en metodik och instruktioner för genomförande av samhällsekonomiska analyser av reinvesteringsobjekt. Jag kan konstatera att regeringen inte avser att vidta några andra åtgärder än att arbetet i första hand bör följas genom myndighetsdialoger. Jag anser att alternativa tillvägagångssätt och tidsplaner för en reinvestering som kan påverka livscykelkostnaden och samhällsnyttan alltid bör utarbetas vid ett projekt av sådan dignitet som ERTMS. Trafikverket bör därför ges i uppdrag att utveckla metodik och instruktioner för hur samhällsekonomiska analyser av stora reinvesteringsprojekt ska genomföras.

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

31. ERTMS och behovet av fördjupade analyser, punkt 13 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:3007 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 2 och avslår motionerna

2018/19:3003 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2,

2018/19:3010 av Anders Åkesson m.fl. (C, L) yrkande 2 och

2018/19:3014 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 3.

Ställningstagande

Givet de problem och de kostnader som införandet av ERTMS innebär, samt det faktum att svenska statens budgetutrymme är begränsat, är det min uppfattning att beslutet att införa ERTMS bör skjutas på framtiden, överges eller förändras. Min ståndpunkt om detta har jag redovisat i reservation 28.

Jag är dock medveten om att en gemensam EU-standard för järnvägsstyrning ska utvecklas enligt tidigare beslut. Jag anser därför att de EU-rättsliga förutsättningarna för olika handlingsalternativ behöver klarläggas.

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

32. Övriga frågor om införandet av ERTMS, punkt 14 (M)

av Jessika Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

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

2018/19:3014 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 1 och 2 samt avslår motionerna

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 20 och

2018/19:3006 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1 och 3–6.

Ställningstagande

Införandet av signalsystemet ERTMS i Sverige motiveras av experter dels av ökad driftssäkerhet och att en fortsatt användning av dagens ATC-system förutsätter stora resurser för ett framgångsrikt vidmakthållande av systemet, dels av bristen på reservdelar till ATC-systemet. Vi vill understryka att det är av yttersta vikt att järnvägens signalsystem harmoniseras och att nationella anpassningar undviks för att behålla effekten av ERTMS. Vi är samtidigt djupt oroade över det som framkommit i Riksrevisionens granskning av införandet av ERTMS i Sverige. Vi ser mycket allvarligt på den kritik som Riksrevisionen för fram om bl.a. projektets kostnadsutveckling och beräknade samhällsnyttor.

Vi anser att det för Sveriges del är viktigt att signalsystemets utbyggnad samordnas med våra närliggande länder eftersom det i huvudsak är i dessa länder som utbyte av järnvägstrafik kommer att ske och eftersom det också ger möjlighet att lära av varandra. För att projektet ska vara framgångsrikt är det avgörande att det inte uppstår ytterligare fragmentisering av järnvägens signalsystem där olika delar av banan styrs av olika versioner av ERTMS som inte är fullt ut kompatibla och som skapar ytterligare kostnader för operatörerna i form av ombordutrustning. Det är väsentligt ifall vi vill att det på ett mer effektivt och smidigare sätt än i dag ska gå att åka tåg genom Europa.

Vi anser även att det är centralt att de berörda tågoperatörernas merkostnader och järnvägens totala funktionssätt beaktas under det fortsatta införandet. Här har Trafikverket ett stort ansvar för att hålla en nära dialog med näringen. Vi moderater följer denna utveckling noga.

I Riksrevisionens rapport Nytt signalsystem för järnvägen – effektiviteten i införandet av ERTMS (RiR 2018:21) framkommer att Riksrevisionen konstaterar att de kostnader som Trafikverket beräknat kostnaderna för utvecklingen av ERTMS ändrats över de senaste 18 åren. Riksrevisionen menar att kostnaderna för ERTMS har varit kraftigt underskattade och otillräckligt underbyggda. Vi har tagit del av att kostnaden initialt uppskattades till 1,17 miljarder kronor men av flera skäl nästan har tredubblats sedan dess. Oaktat anledning är vi oroade över kostnadsökningen och vill betona vikten av transparens och att beslutsfattare har tillgång till välgrundade underlag i samtliga sammanhang. Vi vill understryka att regeringen har ett ansvar för att hålla riksdagen i allmänhet och trafikutskottet i synnerhet väl underrättade. Vår uppfattning är att regeringen inte har levt upp till denna skyldighet i detta fall. Flera av de uppgifter som Riksrevisionen pekat på i sin granskning borde regeringen ha redovisat för riksdagen tidigare.

Riksrevisionen bedömer vidare att kostnaden för införandet av ERTMS som redovisas i den nationella planen 2018–2029 bygger på antaganden som inte är tillräckligt underbyggda eller väldokumenterade. Vi är mycket kritiska till detta. Det är av yttersta vikt att Trafikverket gör vad det kan för att motverka framtida kostnadsökningar i samband med utvecklingen av ERTMS-systemet.

Vi ställer oss också frågande till vilken kapacitetshöjande effekt ERTMS egentligen kommer att ha. Vi delar Riksrevisionens bedömning att ökad kapacitet i systemet tidigare varit ett av de viktigaste argumenten för ett införande. Det upplevs därmed ologiskt att den kapacitetsvinst som värderades till 17,3 miljarder kronor 2013 inte alls är inkluderad i huvudanalysen för 2017.

Sammanfattningsvis delar vi i stora drag Riksrevisionens rekommendationer. En av de viktigaste av dessa som vi vill ställa oss bakom är att Trafikverket bör ta fram en strategi för i vilken utsträckning och hur reinvesteringsåtgärder utanför den nuvarande ERTMS-planen ska genomföras med hänsyn till den slutliga målbilden för signalanläggningen. I detta ingår även att ha en sammanhållen plan för att minimera kostnaden för hela reinvesteringen och konverteringen till ERTMS.

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

33. Övriga frågor om införandet av ERTMS, punkt 14 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (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 motionerna
2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 20 och
2018/19:3006 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1 och 3–6 samt
avslår motion
2018/19:3014 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Vi anser att införandet av ERTMS bör pausas och att berörda aktörer och myndigheter bör inbegripas i ett omtag för införandet av det nya signalsystemet för att utarbeta förslag på hållbar strategi i genomförandet. Vår ståndpunkt kring detta har vi redovisat i reservation 28. Vi anser i sammanhanget att en väg kan vara att temporärt stoppa utrullningen av ERTMS till dess att baseline 3.6.0 utvecklats färdigt och testats i sådan omfattning att driftsstörningar i möjligaste mån kan elimineras.

Vi kan konstatera att järnvägens signalsystem är en av de funktioner som krävs för att kunna framföra tåg på ett säkert och funktionellt sätt. Signalsystemet måste för att vara funktionellt vara väl underhållet och modernt. Vi kan tyvärr konstatera att så inte är fallet i dag. I stället har bristande reinvesteringar under många år lett till ett i mångt och mycket ålderstiget signalsystem. I Riksrevisionens granskningsrapport Nytt signalsystem för järnvägen – effektiviteten i införandet av ERTMS (RiR 2018:21) framförs kritik i flera punkter men också rekommendationer. Vi står i allt väsentligt bakom Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer. Vi kan konstatera att ERTMS-projektet över tid generellt kantats av gravt felaktiga kostnadsberäkningar och bristande riskanalys. Vi ser särskilt allvarligt på Trafikverkets beräkning av kapacitetsvinster som 2013 ansågs uppgå till 17,3 miljarder kronor men som nu inte alls tas upp i huvudanalysen 2017. Även utvecklingskostnaden har sedan den första beräkningen på 1,17 miljarder kronor varit gravt felbedömd och nästan tredubblats till rapportens framtagande, och Riksrevisionen flaggar dessutom för att framtida systemändringar kommer att bli kostsamma. Av budgetpropositionen för 2019 framgår också att kostnaderna för ERTMS överskrider med hela 48 procent jämfört med den prognostiserade kostnaden i den föregående nationella planen (2014–2025). Detta är en ökning från föregående års ökning på 45 procent.

Vi vill framhålla att driftsstörningarna hade kunnat vara väsentligt lägre om riskanalyser, provbanor och rätt kompetens funnits att tillgå. Vidare anser vi att principen om öppna gränssnitt borde ha tillämpats från början i stället för leverantörsspecifika sådana. Vi ser också allvarligt på det faktum att tågoperatörerna inte står rustade för införandet av ERTMS på Scanmed Öst. Enligt den s.k. fordonsstrategin ska fordon som trafikerar en bana som ERTMS-utrustas ha omborddatasystemet för ERTMS installerat innan ERTMS tas i drift på banan. Med tanke på tågomlopp och möjligheten att ha lok på verkstad, samt verkstadskapacitet, är risken stor, tror vi, att det helt

enkelt saknas fordon för att trafikera ERTMS-banor om gällande tidsplan för ERTMS hålls.

Dessutom menar vi att den höga installationskostnaden för omborddata-systemet borde ligga på staten, då konkurrensen och de små vinstmarginalerna i branschen riskerar att slå ut de mindre tågoperatörerna. I sammanhanget vill vi påtala att installationskostnaden även riskerar att omöjliggöra museitåg-verksamhet.

Vidare vill vi även peka på vad Branschföreningen Tågoperatörerna (BTO) framförde vid sitt besök i utskottet den 14 februari 2019. BTO framförde bl.a. att gamla ställverk och spårledningar till ATC bör bytas, att det nuvarande signalsystemet ATC fungerar bra, att ERTMS bör utvärderas, att en ny helhetskalkyl och en konsekvensutredning bör göras av Trafikverket, att frågorna bör lyftas till EU-nivå och att man bör vänta med att införa ERTMS tills det fungerar som avsett.

Vårt järnvägsnät riskerar samtidigt allvarliga störningar med hänsyn till den reservdelsbrist som råder för vissa förekommande ställverk, där nytillverkning av reservdelar inte längre förekommer utan reservdelshållningen är beroende av tillgången till delar från begagnade ställverk som är tagna ur drift. Följderna om ett ställverk går ned och reservdelar inte finns kan bli katastrofala, i synnerhet om det sker på någon av stambanorna. Därför menar vi att det är uppenbart att stora investeringar måste göras för att förbättra och modernisera signalsystemet men också minska antalet förekommande modeller av ställverk. Tidsplanen för införande av ERTMS behöver även samordnas med tågoperatörernas möjligheter att få ERTMS installerat enligt fordonsstrategin. Vi ifrågasätter regeringens urvattnade svar där man i princip endast hänvisar till Trafikverket och en fortsatt myndighetsdialog med verket. Vi anser i stället att skarpa åtgärder är nödvändiga för ERTMS-projektets framtid.

Sammanfattningsvis anser vi att man bör utreda om tågoperatörerna har möjlighet att leva upp till fordonsstrategin, att regeringen bör ta fram ett förslag till statlig finansiering av ERTMS omborddatasystem i syfte att lindra de ekonomiska konsekvenserna av införandet av ERTMS, att regeringen bör ålägga Trafikverket att styra ERTMS-projektet mot ett framtagande av öppna gränssnitt i stället för leverantörsspecifika gränssnitt, att regeringen bör ålägga Trafikverket att ta fram en risk- och konsekvensanalys med hänsyn till kompetens- och reservdelsbrist när det gäller vissa typer av ställverk och att regeringen bör ålägga Trafikverket att säkerställa att ställverk som riskerar permanent driftsstopp på grund av att reservdelar inte finns på lager eller på marknaden eller har slutat tillverkas byts ut snarast möjligt.

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

34. Enskilda vägar, punkt 15 (M)

av Jessika Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 6,

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 3,

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 3.1 i denna del och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 8,

bifaller delvis motionerna

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 18 och

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 17 och

avslår motion

2018/19:2402 av Eskil Erlandsson (C).

Ställningstagande

En väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd. De enskilda vägarna är en viktig del i detta. Det är de enskilda vägarna som gör att en miljon människor dagligen kan påbörja och avsluta sin resa till jobb och hem. Enskilda vägar är även en viktig förutsättning för råvarutransporter och vi vill framhålla att de ofta utgör viktiga startpunkter för exempelvis skogsindustrins transporter, vilket ställer höga krav på både bärighet och säkerhet. Vi anser därför att staten fortsättningsvis bör ta ett ekonomiskt ansvar för att upprätthålla en god standard på det enskilda vägnätet och att myndigheternas tillämpning av regelverken bör syfta till att underlätta för underhåll och reinvestering av dessa vägar. Vi moderater ser i sammanhanget ett behov av att staten tar ett större ansvar för att planera underhållet och reinvesteringarna i det enskilda vägnätet utifrån nuvarande ekonomiska ramar. Vi anser att en nationell underhålls- och investeringsplan för det enskilda vägnätet således bör upprättas i syfte att skapa en bättre planering i arbetet med att värna och utveckla det enskilda vägnätet.

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

35. Enskilda vägar, punkt 15 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 18 och
2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 17,
bifaller delvis motionerna
2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 3 och
2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 3.1 i denna del och
avslår motionerna
2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 6,
2018/19:2402 av Eskil Erlandsson (C) och
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 8.

Ställningstagande

En väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd. De enskilda vägarna är en viktig del i detta. Vi vill framhålla att det är de enskilda vägarna som möjliggör att 1 miljon människor dagligen kan påbörja och avsluta sin resa till jobb och hem. De enskilda vägarna är också mycket betydelsefulla ur ett godstransportperspektiv. Vi anser att det är viktigt att de enskilda vägarna ges förutsättningar att klara av att rusta sig inför införandet av bärighetsklass BK4, dvs. vägar som tillåter 74-tonslastbilar, på de svenska vägnäten, till förmån bl.a. för en väl fungerande konkurrenssituation för svensk skogsindustri och för övriga råvarutransporter. Vi har noterat att vare sig anslaget till statsbidrag för enskilda vägar eller anslaget för bärighetsåtgärder ökade i den nationella planen som regeringen fastställde under 2018. Vi anser att detta riskerar att urholka vägkapitalet och ytterligare försämra standarden främst på det lågtrafikerade vägnätet. Vi vill också påtala att detta även påverkar möjligheten att införa tyngre fordon på vägnätet, då vägarna inte är bärighetssäkrade.

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

36. Enskilda vägar, punkt 15 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 3,
bifaller delvis motionerna

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 18,

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 6,

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 3.1 i denna del och

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 17 och
avslår motionerna

2018/19:2402 av Eskil Erlandsson (C) och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 8.

Ställningstagande

En väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd. De enskilda vägarna är en viktig del i detta. Det är de enskilda vägarna som gör att 1 miljon människor dagligen kan påbörja och avsluta sin resa till jobb och hem. Enskilda vägar är även en viktig förutsättning för råvarutransporter, och vi vill framhålla att de ofta utgör viktiga startpunkter för exempelvis skogsindustrins transporter, vilket ställer höga krav på både bärlighet och säkerhet. Jag ser därför ett behov av att staten tar ett större ansvar för att planera underhållet och reinvesteringarna i det enskilda vägnätet utifrån nuvarande ekonomiska ramar. Jag anser även att staten fortsättningsvis bör ta ett ekonomiskt ansvar för att upprätthålla en god standard på det enskilda vägnätet och att myndigheternas tillämpning av regelverken måste syfta till att underlätta för underhåll och reinvestering av dessa vägar.

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

37. Finansieringsfrågor, punkt 17 (M, KD)

av Magnus Jacobsson (KD), Jessika Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

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

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 2,
bifaller delvis motionerna

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 11,

2017/18:3502 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),

2017/18:3683 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 47 och 48,

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 24,

2018/19:776 av Sten Bergheden (M),

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 23 och

2018/19:2498 av Per Åsling (C) samt

avslår motionerna

2017/18:389 av Jan Ericson (M),

2017/18:2419 av Lorentz Tovatt (MP),

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 26,

2018/19:1399 av Lorentz Tovatt och Emma Berginger (båda MP),

2018/19:1828 av Jan Ericson (M),

2018/19:1919 av Fredrik Christensson (C) och

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 25.

Ställningstagande

I Sverige har infrastruktur i huvudsak finansierats via statliga anslag. Vi vill påminna om att infrastruktuursatsningar ofta är omfattande och resurskrävande och att det krävs ständiga prioriteringar mellan olika projekt som efterfrågas. Vi har därför tagit del av att man i många andra länder som t.ex. Norge, Storbritannien och Australien har större erfarenheter än i Sverige av samverkan mellan det offentliga och privata vid utbyggnad och drift av infrastruktur. Ett av få svenska exempel på alternativt finansierade infrastrukturprojekt är Arlandabanan. För att på allvar kunna utvärdera och jämföra om exempelvis produktiviteten kan öka och livscykelkostnaderna kan sänkas för investeringar med alternativa finansieringslösningar i vårt transportsystem behövs större erfarenhet. Vi anser därför att Trafikverket med utgångspunkt i utredningen Finansiering av infrastruktur med privat kapital i (SOU 2017:13) bör få i uppgift att peka ut ett antal infrastrukturprojekt som lämpar sig för alternativa finansieringslösningar i den nästkommande nationella transportinfrastrukturplanen.

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

38. Brukaravgifter, punkt 18 (C)

av Anders Åkesson (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
2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 35 och
avslår motion
2018/19:217 av Johnny Skalin (SD).

Ställningstagande

Jag vill uppmärksamma problemen med Transportstyrelsens förfarande vid fakturering av fordonsägare för trängselavgifter och vägavgifter. För folkbokförda i större städer eller i anslutning till broar med motsvarande avgift sker detta ofta automatiserat, men för många engångsbesökare är det vanligt att en faktura med väldigt små summor skrivs ut och skickas med posten. Dessutom vill jag påminna om att fakturan skickas med en postdistributör som har kritiserats för sin opålitliga postgång. Om fakturan inte betalas i tid är påminnelseavgiften 500 kronor. Jag vill framhålla att det vore mer logiskt om Transportstyrelsen använde automatiserade system för faktureringsavgift. Antingen skulle trängselavgifterna kunna ackumuleras per fordon till dess att beloppet överstiger en viss större summa och först då faktureras eller så skulle den årliga summan kunna belasta fordonsägarens skattekonto. Jag anser således att förutsättningarna för en automatisering av Transportstyrelsens hantering av trängselavgifter och vägavgifter bör ses över.

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

39. Marknadspott, punkt 19 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (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
2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 1 och
bifaller delvis motion

2017/18:924 av Johan Nissinen m.fl. (SD) yrkande 2 i denna del.

Ställningstagande

Vi i Sverigedemokraterna anser att det bör införas en marknadspott för infrastrukturinvesteringar utöver den ordinarie budgetramen. Vi vill framhålla att marknadspotten, som Trafikverket skulle ges 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 peka på att förslaget ligger i linje med vad som lyfts fram av Näringslivets Transportråd. Vi vill i sammanhanget även påminna om att Näringslivets Transportråd vid sitt besök i utskottet den 29 januari 2019 framhöll behovet av att öka denna särskilda näringslivspott.

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

40. Produktivitet och effektivitet vid infrastrukturprojekt, punkt 20 (M)

av Jessica Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 1 och avslår motionerna

2018/19:2209 av Marlene Burwick (S) och

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 22.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att ökad produktivitet och innovation är avgörande för att säkerställa att samhällets resurser används på bästa möjliga sätt. Vi vill därför påminna om att Trafikverket har en viktig roll i att bidra till detta inom anläggningsbranschen, inte minst under upphandlingsfasen. Vi anser att ett sätt att bidra till en mer kostnadseffektiv användning av våra skattemedel är att i högre grad beakta infrastrukturinvesteringars livscykelkostnader och att ta hänsyn till såväl investerings- som underhållskostnader. Vi vill därför framhålla att det är viktigt att Trafikverket analyserar sitt arbetssätt i syfte att uppmuntra nya tillvägagångssätt i byggandet och underhållet av vår infrastruktur.

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

41. Produktivitet och effektivitet vid infrastrukturprojekt, punkt 20 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 22 och
avslår motionerna
2018/19:2209 av Marlene Burwick (S) och
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 1.

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 mot den bakgrunden framhålla att det för att varje investerad krona ska göra så stor samhällsnytta som möjligt är 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 i väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet.

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

42. Regional samverkan, punkt 21 (S, V, MP)

av Jens Holm (V), Anna-Caren Säterberg (S), Teres Lindberg (S), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S), Emma Berginger (MP) och Denis Begic (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 21 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna
2017/18:551 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 4,
2017/18:3411 av Lars Hjälmered m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 4,
2018/19:2058 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 7,

2018/19:2146 av Kalle Olsson (S) och
2018/19:2831 av Mats Green m.fl. (M) yrkande 50.

Ställningstagande

Vi anser att de frågor som lyfts i motionerna är av stor vikt och har därför med tillfredsställelse noterat att regeringen i infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) framhöll behovet av samordning mellan transportplanering, liksom användning av nya lösningar, och markanvändningsplanering. I propositionen pekade regeringen på att inriktningsunderlaget samt analyser och kommande åtgärdsplanering för den nationella planen och länstransportplaner i ökad utsträckning bör samordnas med regionala strategier samt med planeringen av bostadsförsörjning och övrig fysisk planering. Vidare påminde regeringen om att den metodbeskrivning som Trafikverket tog fram och redovisade i augusti 2015 kan utgöra ett stöd i det fortsatta arbetet.

Vi vill peka på att i regeringens skrivelse om den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029 framhåller regeringen att Trafikverket planerar och genomför investeringar och reinvesteringar i järnvägsnätet i nära samverkan med länsplaneupprättarna. Vidare framgår av skrivelsen att planen ska bidra till ett ökat bostadsbyggande. I infrastrukturpropositionen framhöll regeringen att en god ordning mellan länsplaner och den nationella planen i många fall är avgörande för att den samlade nyttan av åtgärderna ska bli så stor som möjligt.

Trafikverket har i uppdrag att 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.

Vi vill även påminna om att Sverigeförhandlingen under det första halvåret 2017 tecknade överenskommelser med kommuner och landsting i Stockholms län, Västra Götalands län samt Skåne län om satsningar på kollektivtrafik och cykelåtgärder med statlig medfinansiering samt åtaganden om bostadsbyggande. Regeringen godkände dessa avtal, de s.k. storstadsavtalen, den 28 juni 2018.

Vi vill också lyfta fram att i regeringens fastställelsebeslut om den nationella planen har regeringen gett Trafikverket i uppdrag att i arbetet med planen ta hänsyn till regionala mål för tågtrafiken och godstransportstrategier för järnväg som respektive region beslutat om samt, kopplat till dessa, vilka sträckor i järnvägsnätet regioner pekar ut som prioriterade för åtgärder genom avsatta medel i länsplanerna.

Vi vill i sammanhanget även peka på att regeringen har gett Boverket i uppdrag att kartlägga hanteringen av godsrelaterade transporter i den fysiska planeringen och efter en analys föreslå eventuella åtgärder. I uppdraget ingår även att ta fram en nationell vägledning för en utvecklad planering och

samordning av godstransporter som riktar sig till kommuner, länsstyrelser samt regionala organ och som tar sikte på att underlätta den lokala och regionala infrastrukturplaneringen. Inom ramen för uppdraget ska goda exempel på hur godstransporter kan beaktas i samhällsplaneringen sammanställas och lyftas fram, och kommuner och regionala aktörer ska ges möjlighet till erfarenhetsutbyte. Detta kan även inkludera planering för samordningslösningar av transporter vid större bygg- och anläggningsprojekt för att effektivisera och minska transporter under genomförande. Uppdraget ska redovisas i februari 2020.

Enligt vår uppfattning har regeringen väl uppmärksammat frågorna som lyfts i motionerna. Vi vill särskilt påminna om att regeringen vid flera tillfällen, inte minst i infrastrukturpropositionen och i den nationella planen, framhållit vikten av samordning mellan nationella och regionala infrastruktuursatsningar. Vi anser därför att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Mot den bakgrunden avstyrker vi samtliga motionsförslag.

43. Några frågor om fysisk planering, punkt 22 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 22 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2425 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 6 och avslår motion

2018/19:1944 av Annika Qarllsson och Fredrik Christensson (båda C) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Vid byggande av allmänna infrastruktuursatsningar såsom vägar och järnvägar uppstår ofta intressekonflikter mellan markägare och samhället om utnyttjandet av marken. Jag kan konstatera att tvisterna inte kommer att avta då det moderna samhällets behov av mer mark till allmänna infrastrukturändamål ökar. Därför tycker vi i Centerpartiet att det är viktigt att man i största mån använder sig av marksnål teknik för att minska intressekonflikter vid utbyggnad av infrastruktur. Ett sätt kan vara att utnyttja befintlig infrastruktur genom att t.ex. bredda vägar. För att öka incitamenten att använda marksnål teknik anser jag att en utredning om ersättningsformer för intrång på mark för ianspråktagande till exempelvis ledningsutbyggnad, master, vägar och järnvägar bör tillsättas.

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

44. Vissa EU frågor, punkt 23 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 23 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2018/19:1118 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 2–5,

2018/19:1122 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 8–11 och

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 11–14.

Ställningstagande

Vi i Sverigedemokraterna ser vikten av att ta vara på den inre marknaden inom EU och behovet av att satsa på långsiktiga reella tillväxtåtgärder, innovation, hållbarhet, kompetensförsörjning och handel. Vi menar förvisso att EU-kommissionen i viss mån kan ha goda intentioner när det gäller målen för den europeiska och svenska transportindustrin, men att dessa mål kan nås på olika sätt. Vi anser att målen för den europeiska industrin i sin helhet ska vara konkreta, realistiska och ekonomiskt förankrade, detta för att generera en långsiktig trovärdighet både mot investerare och mot EU-medborgare. Dessvärre har vi dock återkommande sett motsatsen. Vi sverigedemokrater har därför vid upprepade tillfällen starkt kritiserat kommissionens förslag i fråga om ständigt ökade kostnader. Vi vill peka på att EU-budgeten nu ökas i vissa delar som berör bl.a. infrastruktur med ytterligare ca 50 procent. Vi vill påminna om att skenande kostnader som denna och att Storbritannien som nettogivare drar sig ur EU kommer att bli ytterst problematiskt för kommande budgetar och inför reella satsningar inom transportindustrin. Vi menar att budgethöjningar på 50 procent som exempelvis berör transportindustrin är orimliga och oproportionerliga. Vi anser att dessa förslag strider mot proportionalitetsprincipen och bör stoppas. Vi ser dock en otydlighet i hur dessa förslag ska behandlas i riksdagen. När det gäller hur en s.k. subsidiaritetsprövning därmed ska tolkas menar vi att riksdagen bör följa Europafördraget artikel 69 och artikel 5 i protokollet som beskriver mer utförligt hur Europafördraget ska tolkas.

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

Särskilda yttranden

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

Anders Åkesson (C) och Helena Gellerman (L) anför:

Vi vill framhålla att det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Vi vill också lyfta fram att transporter knyter ihop landet och är en central förutsättning för en växande ekonomi, ökad befolkning, förbättrade möjligheter till pendling, besök och ökad sysselsättning. Ett väl fungerande transportsystem är också en förutsättning för att företagen ska kunna verka i hela landet.

Vi tror på att nyttja varje transportslag så effektivt som möjligt och anser att Sverige bör ligga i framkant för att våra transportslag ska bli så klimatsmarta som möjligt. Vi anser att ett konkurrenskraftigt Sverige behöver en järnväg man kan lita på. Vidare vill vi påminna om att en ökad andel av transporter till sjöss skulle kunna optimera användningen av vårt transportsystem. För att sjöfarten ska bli mer konkurrenskraftig behövs dock en god tillgänglighet till våra hamnar. Tåg och lastbilar behöver utan svårighet kunna lasta om i hamnarna för att vattenvägarna ska nyttjas i högre utsträckning än i dag. Vi vill i sammanhanget även peka på att transporter med lastbil många gånger är en förutsättning för att företag i allmänhet och industrin i synnerhet ska kunna verka och utvecklas i hela Sverige, där långa transporter lätt kan bli en konkurrensnackdel. Jordbruks- och skogsprodukter, exempelvis, har heller inga andra alternativ än lastbilstransporter.

Centerpartiet och Liberalerna har tillsammans med regeringen slutit en sakpolitisk överenskommelse. En del av denna överenskommelse handlar om att bygga ut infrastrukturen och binda ihop Sverige med tåg som går i tid. I överenskommelsen fastslås vidare att järnvägar, vägar och bostäder ska byggas så att människor kan bo, leva och arbeta i hela landet. Både landsbygd, glesbygd och större städer ska kunna utvecklas. I överenskommelsen klargörs att den beslutade nationella planen för infrastruktur 2018–2029 med investeringar i vägar och järnvägar i hela landet på 700 miljarder kronor ska fullföljas. Centerpartiet och Liberalerna avser att i de fortsatta politiska diskussionerna vara en aktiv och drivande kraft för att Sverige ska få en fungerande och hållbar infrastruktur så att människor kan bo, leva och arbeta i hela landet. Mot den bakgrunden väljer Centerpartiet och Liberalerna att framföra partiernas åsikt i ett särskilt yttrande i stället för i en reservation till förman för kommittémotionerna 2017/18:3411 av Lars Hjälmered m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 3 och 2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkandena 1, 2.1 i denna del och 6.2.

2. Hållbara transporter, punkt 4 (C, L)

Anders Åkesson (C) och Helena Gellerman (L) anför:

En hållbar transportsektor är av högsta prioritet för våra partier. Sverige har som mål att utsläppen från transportsektorn ska minska med 70 procent till 2030. För att minska miljöpåverkan men behålla mobiliteten måste transporterna därför bli effektivare, men vi behöver även mer effektiva transportlösningar. Vidare behöver såväl användningen av biodrivmedel som elektrifieringen öka. Forskning och introduktion av ny teknik är också viktiga komponenter i omställningen av transportsektorn. Transportsektorns mål för minskade utsläpp är ambitiöst men innebär också en enorm möjlighet att ta ledningen i den globala omställningen. Vi vill framhålla att svensk miljöteknik är och kan fortsätta vara en exportframgång som bereder väg för miljövänliga transporter världen över.

Vi vill lyfta fram att flera olika förnybara bränslen behöver utvecklas och kommersialiseras, för alla trafikslag, och fler transporter behöver elektrifieras för att nå målet till 2030. Eldrivna fordon och elektrifierade vägar kommer att behövas för att nå det nationella målet för transportsektorn. Vi anser att det är viktigt att främja utvecklingen av eldrivna fordon genom att sätta upp långsiktiga regler för marknaden. Vi kan också konstatera att teknikutvecklingen snabbt går framåt och att elbilarnas räckvidd ökar betydligt för varje år. Vi vill därför införa en nationell strategi för en ökad elektrifiering i den svenska fordonsflottan, inklusive tunga transporter, och tillhörande laddinfrastruktur. Vi bör också följa utvecklingen av elektrifieringen av flyget.

Vi vill också lyfta fram att utsläppen kan minska om fler väljer tåg i stället för flyg eller bil. Det finns många exempel på sträckor där mindre åtgärder kan ge ökade transportmöjligheter och betydlig klimatnytta.

Centerpartiet och Liberalerna har tillsammans med regeringen slutit en sakpolitisk överenskommelse, det s.k. januariavtalet. En del av denna överenskommelse handlar om miljö och klimat. Överenskommelsen slår fast att Sverige ska gå före på klimat- och miljöområdet och bli världens första fossilfria välfärdsland. I överenskommelsen fastslås vidare att fossilfri laddning och tankning ska möjliggöras genom att infrastrukturen byggs ut.

Centerpartiet och Liberalerna välkomnar att frågan om fossilfria transporter är en viktig del i januariavtalet. Partierna kommer att se till att tempo och inriktning vidmakthålls. Till följd av att det därmed pågår ett arbete i den riktning som Centerpartiet och Liberalerna har föreslagit i parti- och kommittémotionerna 2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 4, 2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkandena 1 i denna del och 9, 2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 12, 2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 6 och 17 och 2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 1 och 10 väljer vi i dessa fall att framföra våra partiers åsikt i ett särskilt yttrande i stället för i reservationer.

3. Gränsöverskridande transporter, punkt 6 (L)

Helena Gellerman (L) anför:

Vi har behov av infrastruktur och transportlösningar som knyter samman Sverige med våra grannländer och övriga Europa. Den gränsöverskridande infrastrukturen inom EU är viktig för unionens tillväxt och EU-medborgarnas möjligheter till smidig transport mellan landgränserna. Jag vill framhålla att det är viktigt att den gränsöverskridande infrastrukturen till Norge, Danmark och Finland utvecklas tillsammans med fler vägar söderut i Europa. Jag kan konstatera att infrastrukturen mellan Norge och Sverige är en stor bromskloss för handeln mellan länderna. Det är därför viktigt att planeringen av gränsöverskridande infrastruktur samordnas mellan Sverige och Norge betydligt bättre. Jag vill även lyfta fram att Sverige aktivt behöver driva frågan om att göra snabba tågförbindelser på sträckan Oslo–Köpenhamn och vidare söderut till en del av EU:s TEN-T-nätverk. Jag vill påminna om att sträckan sammanbinder fyra av Skandinavians allra största och mest expansiva städer.

Liberalerna har tillsammans med regeringen och Centerpartiet slutit en sakpolitisk överenskommelse. En del av denna överenskommelse handlar om att bygga ut infrastrukturen, och det fastslås att den beslutade nationella planen för infrastruktur 2018–2029 med investeringar i vägar och järnvägar i hela landet ska fullföljas. I överenskommelsen klargörs vidare att regeringen ska agera för att göra det enklare att boka utlandsresa med tåg, och Trafikverket ska ges i uppdrag att upphandla nattåg med dagliga avgångar till flera europeiska länder. Jag kan således konstatera att det pågår ett arbete för att underlätta för gränsöverskridande trafik. Mot den bakgrunden väljer Liberalerna att inte reservera sig till förmån för parti- och kommittémotionerna 2017/18:3194 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 23, 2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 4 och 2018/19:2040 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 34 eller motionerna 2017/18:149 av Said Abdu och Lars Tysklind (båda L) yrkande 1, 2017/18:440 av Robert Hannah (L) yrkande 1, 2017/18:496 av Robert Hannah (L) yrkande 1 och 2018/19:515 av Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L) yrkande 1 utan i stället att framföra partiets åsikt i ett särskilt yttrande.

4. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 9 (M)

Jessika Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M) anför:

Vi moderater delar uppfattningen att riksdagen normalt inte bör besluta om utbyggnader och underhållsinsatser på olika väg- och järnvägssträckningar i landet. Mot bakgrund av de motionsförslag som behandlats i detta avsnitt vill vi dock framhålla att det genom den planeringsram och de prioriteringar som vi förordat hade varit möjligt att genomföra flera viktiga infrastruktursatsningar. För att behålla och fortsätta utveckla ett

konkurrenskraftigt Sverige krävs en fungerande infrastruktur. Det är viktigt för att företag ska kunna frakta sina varor, för att människor enkelt ska kunna resa till och från och inom Sverige och för att det enkelt ska gå att pendla till arbetet. En fungerande infrastruktur är hela Sveriges blodomlopp som binder samman landet. Vi vill därför understryka att det är avgörande att vi vårdar den infrastruktur vi har samtidigt som nya satsningar görs för att stärka transportsystemet. Vi kan konstatera att det är tydligt att den rödgröna regeringen har nedprioriterat det svenska vägnätet, detta trots att Trafikverket har betonat att vi riskerar att bygga upp en underhållsskuld på vägsidan om vi inte hanterar underhållet på rätt sätt. Vi vill också påminna om att Trafikverket har bekräftat att regeringens nedskärning leder till att vägnätets underhåll blir än mer eftersatt. Vi vill påminna om att de delar som främst påverkas är det lågtrafikerade landsbygdsvägnätet, som ligger längre ned i Trafikverkets prioritering. Samtidigt innebär det att slaget är som hårdast mot de delar av landet där mycket talar för att bilen kan vara det enda alternativet för att transportera sig.

I sammanhanget vill vi även ge uttryck för vårt missnöje med att regeringen har visat en stor saktfärdighet i sitt arbete med att ta fram och besluta den nationella planen för 2018–2029. Enligt regeringens egen propositionsförteckning skulle en skrivelse med anledning av beslutet om en nationell plan ha överlämnats till riksdagen den 9 maj 2018. Detta skulle ha möjliggjort en behandling av ärendet i riksdagen under våren 2018. Dessvärre var det dock inte förrän den 4 juni 2018 som regeringen sent omsider kunde eller valde att presentera den nationella planen, och det dröjde till den 14 juni 2018 innan skrivelsen till riksdagen om den nationella planen för 2018–2029 överlämnades. Det är dock klart att regeringens stora saktfärdighet i ärendet innebär att hanteringen av skrivelsen i riksdagen, till skillnad mot den praxis som har utvecklats under de senaste mandatperioderna, behövde skjutas upp för beredning till efterföljande valperiod. Sammantaget innebär det en demokratisk svaghet och medför en bristande transparens att skrivelsen inte hann behandlas under förra mandatperioden.

5. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 9 (SD)

Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD) anför:

Riksdagen bör normalt inte besluta om utbyggnader och underhållsinsatser på olika väg- och järnvägssträckningar i landet. Mot bakgrund av de motionsförslag som väckts vill vi dock framhålla att med Sverigedemokraternas politik hade betydligt större resurser kunnat satsas på att utveckla transportsystemet i hela landet.

I sammanhanget vill vi lyfta fram sträckan mellan Göteborg och Borås via Landvetter som vi anser bör vara prioriterad, och vi vill därför se en tidigareläggning av detta projekt. Vi ser även att det finns ett stort behov på Södra stambanan av fyrspar Malmö–Hässleholm. Vi kan också konstatera att

sträckan Hässleholm–Kristianstad är ett av landets hårdast trafikerade enkelspår, och här behövs omgående dubbelspår.

Genom att stärka järnvägsnätet i Norrland, som är kopplat till skogs- och gruvindustrin, kan stora mängder gods flyttas över från väg till järnväg. Det måste dock vara ekonomiskt försvarbart och ställas mot andra investeringar och dess samhällsnytta. Vid en sådan utbyggnad ska även hänsyn tas till tillgång till hamnar som kan exportera varorna, men naturligtvis också till industrier som förädlar varorna i Sverige. Vi anser därför att man bör utreda behovet av ett förstärkt och utvidgat järnvägsnät i Norrland.

Vår politik hade sammanfattningsvis medfört att Sverige stått bättre rustat för att möta framtidens utmaningar på infrastrukturområdet.

6. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 9 (C, L)

Anders Åkesson (C) och Helena Gellerman (L) anför:

Transportsektorn står för en tredjedel av de totala svenska växthusgasutsläppen, den största delen från vägtrafik. Den svenska fordonsflottan måste därför bli mer hållbar och utsläppen från sektorn minska. För att minska miljöpåverkan men behålla mobilitet måste transportererna bli effektivare och såväl användningen av biodrivmedel, övergången till eldrivna fordon samt forskning och introduktion av ny teknik öka. Sverige är EU:s till ytan tredje största land och det land som har längst avstånd mellan landsändarna. För att behålla och fortsätta utveckla ett konkurrenskraftigt Sverige krävs en fungerande infrastruktur. Det är viktigt för att företag ska kunna frakta sina varor, för att människor enkelt ska kunna resa till och från och inom Sverige och för att det enkelt ska gå att pendla till arbetet. En fungerande infrastruktur är hela Sveriges blodomlopp som binder samman landet. Därför är det avgörande att vi vårdar den infrastruktur vi har samtidigt som nya satsningar görs för att stärka transportsystemet.

Centerpartiet och Liberalerna har tillsammans med regeringen slutit en sakpolitisk överenskommelse. En del av denna överenskommelse handlar om att bygga ut infrastrukturen och binda ihop Sverige med tåg som går i tid. I överenskommelsen klargörs att den beslutade nationella planen för infrastruktur 2018–2029 med investeringar i vägar och järnvägar i hela landet på 700 miljarder kronor ska fullföljas. Bland annat ska nya stambanor för höghastighetståg färdigställas och det ska ske fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige och planeringen för att bygga Norrbotniabanan i sin helhet ska intensifieras. I överenskommelsen fastslås även att ökade satsningar på underhåll och investeringar i nya spår är viktiga delar för att nå ökad punktlighet. Centerpartiet och Liberalerna avser att i de fortsatta politiska diskussionerna vara en aktiv och drivande kraft för att Sverige ska få en fungerande och hållbar infrastruktur för hela Sverige.

7. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 9 (V)

Jens Holm (V) anför:

Riksdagen bör enligt min mening normalt sett inte besluta om utbyggnader och underhållsinsatser när det gäller olika väg- och järnvägssträckningar i landet. Jag vill dock framhålla att med Vänsterpartiets politik hade avsevärt större resurser kunnat satsas på att utveckla transportsystemet i hela landet.

Jag skulle särskilt vilja lyfta fram att det i dag råder kapacitetsbrist på våra spår, och ett modernt järnvägssystem måste rymma satsningar på både höghastighetsbanor mellan våra storstäder och utökade möjligheter till klimatsmarta transporter och resor för hela vårt land. En sådan inriktning är fullt möjlig med den nuvarande ekonomiska ramen om vi skulle välja att prioritera investeringar i nya järnvägar framför nya vägar och minska investeringsvolymen i ny signalanläggning i form av den EU-gemensamma standarden ERTMS.

Vidare skulle jag vilja peka på att norra Sverige, trots stor tillgång på naturtillgångar och basindustri samt stor potential för regional utveckling och turism, i dag har begränsad tillgång på klimatvänliga transporter och resor med järnväg. Vänsterpartiet vill stärka Norrlands möjligheter att flytta godstransporter och resor från väg till järnväg. Vänsterpartiet saknar även beskrivningar av hur norra Sverige ska knytas ihop med grannlandet Finland i transportplanen. Jag vill påminna om att EU-kommissionen i CEF-förordningen har föreslagit en förlängning av stommörskorridoren till att gå längs Norrlandskusten och vidare till norska gränsen.

Vänsterpartiet anser att en modern kustjärnväg mellan Umeå och Luleå är nödvändig för att utveckla kapacitetsförstärkning för en miljövänlig basindustri i norra Sverige. En sådan bana skulle stärka möjligheterna till arbetspendling och bidrar till ökat bostadsbyggande.

Jag vill även särskilt framhålla att Ostkustbanan förbinder södra Norrlands kustland med Stockholm och järnvägssystemet i de södra delarna av landet. Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall är en enkelspårig bana med person- och godstrafik, vilket skapar trängsel och kapacitetsbrister och därmed längre transporttider. Genom att bygga ut till dubbelspår kan kapaciteten fyrdubblas och norra och södra Sverige knytas ihop. Gods och människor får plats, och restiderna halveras. Vänsterpartiet anser att denna satsning är mycket angelägen och att dubbelspår på sträckan Gävle–Kringlan därför bör färdigställas under planperioden (2018–2029).

Jag kan slutligen konstatera att någon utökad satsning på Inlandsbanan dessvärre inte ingår i regeringens planförslag. Vänsterpartiet anser att ökade ekonomiska medel bör satsas på att öka kapaciteten på Inlandsbanan för ökad persontrafik och stärkta transporter för basnäringarna.

8. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 9 (KD)

Magnus Jacobsson (KD) anför:

Min utgångspunkt är att riksdagen normalt inte ska besluta om utbyggnader och underhållsinsatser på olika väg- och järnvägssträckningar i landet. Mot bakgrund av de motionsförslag som behandlats i detta avsnitt vill jag dock framhålla att det genom den planeringsram och de planeringsriktlinjer vi kristdemokrater förordad hade varit möjligt att tillgodose en rad önskemål om angelägna infrastrukturprojekt.

Jag vill påminna om att Öresundsbron har bidragit till ökad tillväxt i både Sverige och Danmark. Handeln har ökat, arbetsmarknadsregionerna vuxit, resandet för turister har underlättats och invånare har fått möjlighet att bo i det ena landet och arbeta i det andra. Jag kan nu konstatera att Öresundsbron har nått kapacitetsgränsen och att det finns ett stort behov av en ny broförbindelse mellan Sverige och resterande Europa. Jag vill framhålla att det bästa alternativet till en ny broförbindelse är mellan Helsingborg och Helsingör.

Jag vill även peka på att förbindelsen mellan Göteborg och Oslo inte har prioriterats på samma sätt som den södra förbindelsen mellan Göteborg och Köpenhamn. Genom att bygga ut Bohusbanan och förbinda den svenska järnvägen med Norge vid Svinesund kan man lyfta över gods från E6:an till järnväg. En sådan ny förbindelse kommer också att korta ned restiden för persontrafik samtidigt som det möjliggör en koppling mellan järnväg och flyg vid Rygge i Norge. Dessutom kommer en utbyggnad av Bohusbanan samt en upprustning av Lysekilsbanan möjliggöra för Lysekils hamn att ta emot norskt gods, vilket avlastar den södra delen av E6:an. Kristdemokraterna anser därför att Trafikverket ska få i uppdrag att utreda förutsättningarna för att bygga ut dubbelspår mellan Göteborg och Oslo via Bohusbanan.

Jag vill också lyfta fram att det är viktigt att vägprojektet Östlig förbindelse, från Ropsten i norr till Nacka i söder, byggs för att skapa en komplett ringled runt Stockholm. På så sätt skapas goda förutsättningar för regional utveckling i Stockholmsregionen, och trafiken i innerstaden minskar.

I sammanhanget vill jag även ge uttryck för mitt missnöje med att regeringen har visat en stor saktfärdighet i sitt arbete med att ta fram och besluta den nationella planen för 2018–2029. Enligt regeringens egen propositionsförteckning skulle en skrivelse med anledning av beslutet om en nationell plan ha överlämnats till riksdagen den 9 maj 2018. Detta skulle ha möjliggjort en behandling av ärendet i riksdagen under våren 2018. Dessvärre var det dock inte förrän den 4 juni 2018 som regeringen sent omsider kunde eller valde att presentera den nationella planen, och det dröjde till den 14 juni 2018 innan skrivelsen till riksdagen om den nationella planen för 2018–2029 överlämnades. Det är dock klart att regeringens stora saktfärdighet i ärendet innebar att hanteringen av skrivelsen i riksdagen, till skillnad mot den praxis som har utvecklats under de senaste mandatperioderna, behövde skjutas upp för beredning till efterföljande valperiod. Sammantaget innebär det en

demokratisk svaghet och medför en bristande transparens att skrivelsen inte hann behandlas under förra mandatperioden.

9. Underhåll av järnvägsnätet, punkt 10 (C, L)

Anders Åkesson (C) och Helena Gellerman (L) anför:

Sverige har i förhållande till sin befolkning ett av Europas största järnvägsnät, vilket innebär att bara vidmakthållandet av systemets funktion är mycket resurskrävande. Vi kan tyvärr konstatera att det runt om i landet är alltför vanligt att människor står och fryser på perrongen och väntar på ett försenat tåg. Även näringslivet drabbas av det faktum att försenade godsleveranser leder till kostnadsökningar och försvagad konkurrenskraft. Vi vill understryka att ett konkurrenskraftigt Sverige behöver en järnväg man kan lita på. Vi anser att det för att detta ska bli verklighet krävs en kombination av resurser och en god styrning. En prioriterad åtgärd i infrastrukturpolitiken är enligt vår mening att minska underhållsskulden för järnväg. Vi anser att det är högt prioriterat att underhålla järnvägsinfrastrukturen. De brister som finns i det svenska järnvägsnätet behöver åtgärdas. Tågen ska fungera och gå i tid.

Centerpartiet och Liberalerna har tillsammans med regeringen slutit en sakpolitisk överenskommelse, det s.k. januariavtalet. En del av denna överenskommelse handlar om ökad punktlighet för svensk järnväg. I överenskommelsen fastslås att ökade satsningar på bl.a. underhåll är viktigt för att nå ökad punktlighet. Vidare anges att en långsiktig underhållsplan och ett åtgärdsprogram för att säkra ökad punktlighet ska tas fram i samverkan med tågoperatörerna. Det kan bl.a. handla om sådant som kvalitet på snöröjning och beredskap för att snabbt avhjälpa t.ex. kontaktledningshavari. Vi anser att det är mycket tillfredsställande att ökad punktlighet och satsningar på underhåll av järnvägen är en viktig punkt i januariavtalet. Till följd av att det därmed pågår ett arbete i den riktning som Centerpartiet och Liberalerna har föreslagit i kommittémotionerna 2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 2.1 i denna del och 2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 31 väljer vi i dessa fall att framföra partiernas åsikt i ett särskilt yttrande i stället för i reservationer.

10. Stambanor för höghastighetståg, punkt 11 (C)

Anders Åkesson (C) anför:

En väl utbyggd infrastruktur knyter ihop Sverige och skapar förutsättningar för fler jobb och företag i hela landet. Dessutom leder det till att arbetsmarknadsregioner breddas, hållbara transporter får större möjligheter och nya bostäder kan växa fram. Det handlar om modern, grön infrastruktur som knyter samman Sverige och som Centerpartiet därför har en positiv inställning till. Centerpartiet är därför positivt till en förstärkning av det

svenska järnvägssystemet t.ex. i form av höghastighetsjärnvägar. Vi i Centerpartiet har en stor tilltro till de möjligheter tekniken medför. Jag vill framhålla att en satsning på höghastighetståg även måste inkludera att höghastighetsbanorna och deras stationer länkas ihop med och förstärker kapaciteten på befintlig transportinfrastruktur så att tillgängligheten kommer hela det svenska transportsystemet till del.

Centerpartiet har tillsammans med regeringen och Liberalerna slutit en sakpolitisk överenskommelse. Jag anser att det är mycket positivt att det i januariavtalet klagörs att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm, Göteborg, Malmö och regioner och städer längs med och i anslutning till banans sträckning bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer. Vidare fastslås i överenskommelsen att den breda finansieringsdiskussionen mellan sju riksdagspartier ska återupptas och utgöra utgångspunkten för det fortsatta arbetet med projektet. Till följd av att det därmed pågår ett arbete helt i den riktning som Centerpartiet har föreslagit i kommittémotionerna 2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 2 och 2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 2 väljer jag i dessa fall att framföra partiets åsikt i ett särskilt yttrande i stället för i reservationer.

11. Stambanor för höghastighetståg, punkt 11 (L)

Helena Gellerman (L) anför:

Jag vill framhålla att snabba och hållbara förbindelser är en av nycklarna till sund ekonomisk utveckling med expanderande arbetsmarknadsregioner, tillväxt och minskad känslighet mot ekonomiska kriser i enskilda regioner och branscher. Jag anser att det är viktigt att utgå från grundsynen att hela Sverige tjänar på tillväxt och satsningar i olika regioner, där särskilt storstadsregionerna fungerar som tillväxtmotorer för hela landet. Både Storstockholms och västra Skånes arbetsmarknadsregioner har kunnat expandera kraftigt under senare år tack vare investeringar i infrastruktur. Jag kan konstatera att detta har varit bra för hela landets utveckling. Tyvärr har den västsvenska arbetsmarknadsregionen och den västsvenska infrastrukturen däremot inte utvecklats lika starkt, och jag vill göra gällande att detta är ett problem för hela landet.

Den svenska västkusten sammanbinder fyra av Skandinavien allra största och mest expansiva städer, Oslo–Göteborg–Malmö–Köpenhamn. Jag vill påminna om att analyser har visat att en snabbjärnväg längs med den svenska västkusten skulle vara den samhällsekonomiskt mest lönsamma norska satsningen på snabbjärnväg. Med höghastighetståg längs med västkusten skulle det ta 1,5 timme att resa mellan Göteborg och Oslo, två timmar från Göteborg till Köpenhamn och vidare till Berlin på ytterligare tre.

Liberalerna har tillsammans med regeringen och Centerpartiet slutit en sakpolitisk överenskommelse, det s.k. januariavtalet. Jag anser att det är positivt att det i januariavtalet klagörs att nya stambanor ska färdigställas så

att Stockholm, Göteborg, Malmö och regioner och städer längs med och i anslutning till banans sträckning bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer. Vidare fastslås i överenskommelsen att den breda finansieringsdiskussionen mellan sju riksdagspartier ska återupptas och utgöra utgångspunkten för det fortsatta arbetet med projektet. Till följd av att det pågår ett arbete och förs diskussioner i den riktning som Liberalerna har föreslagit i kommittémotionerna 2017/18:440 av Robert Hannah (L) yrkande 2, 2017/18:496 av Robert Hannah (L) yrkande 2 och 2018/19:515 av Robert Hannah och Maria Nilsson (L) yrkande 2 väljer jag i dessa fall att framföra partiets åsikt i ett särskilt yttrande i stället för i reservationer.

12. Järnvägens signalsystem, punkterna 12-14 (C, L)

anför:

Oavsett om man bor på landsbygden, i mindre orter, i städernas förorter eller i innerstaden ska man ha likvärdiga möjligheter att leva, arbeta och driva företag. Då krävs en fungerande infrastruktur. Vi vill hålla ihop landet genom välfungerande järnvägstransporter. Vi kan tyvärr konstatera att järnvägen alltför länge har prioriterats för lågt. Det har lett till att människor blir såväl försenade som frustrerade och att gods antingen står still eller flyttas till väg. Vi vill understryka att det är dags att öka upprustningen och underhållet av den svenska järnvägen.

Vi är medvetna om att införandet av ett nytt signalsystem innebär en kostnad på ca 30 miljarder kronor i sin helhet. En paus i implementeringen av ERTMS skulle inte bara frigöra ekonomiska medel som skulle kunna användas mer effektivt till underhåll av järnvägsinfrastrukturen samt en betydligt bättre samordning än som i dag råder med de som ska operera och ombordutrusta sina fordon för den nya tekniken, utan även möjliggöra ett omtag av processen i syfte att säkerställa att utrustning sker kvalitetssäkrat med rätt teknik och kostnadseffektivt till största möjliga samhällsekonomiska nytta. Vi anser att det i nuläget finns alltför stora osäkerheter med att låta processen fortgå.

Centerpartiet och Liberalerna har dock tillsammans med regeringen slutit en sakpolitisk överenskommelse. Mot bakgrund av att överenskommelsen klargör att den beslutade nationella planen för infrastruktur 2018–2029 ska fullföljas men också med tanke på de övriga satsningar på bl.a. ökad punktlighet för svensk järnväg som finns i överenskommelsen väljer vi att inte reservera oss till förmån för de förslag som Centerpartiet och Liberalerna framför i kommittémotionerna 2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 30 och 2018/19:3010 av Anders Åkesson m.fl. (C, L) yrkandena 1 och 2. Centerpartiet och Liberalerna avser i stället att följa utvecklingen mycket noga och att även aktivt delta i det fortsatta konstruktiva politiska arbetet med frågor om järnvägens signalsystem.

13. Övriga frågor om införandet av ERTMS, punkt 14 (V, KD)

Jens Holm (V) och Magnus Jacobsson (KD) anför:

När ERTMS-systemet införs i det svenska järnvägsnätet är det angeläget att de aspekter som utskottet lyfter fram under denna punkt beaktas. Vi vill dock i sammanhanget understryka att vid utskottets behandling av frågan om införandet av ERTMS har vi försökt få stöd för vår linje som innebär att det för närvarande finns starka skäl för att pausa införandet i Sverige. Vi redovisar vår ståndpunkt i reservation 28.

14. Enskilda vägar, punkt 15 (C, L)

Anders Åkesson (C) och Helena Gellerman (L) anför:

En väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd. Vi vill framhålla att de enskilda vägarna är en viktig del i detta. Det är de enskilda vägarna som möjliggör att 1 miljon människor dagligen kan påbörja och avsluta sin resa till jobb och hem. De enskilda vägarna är också mycket betydelsefulla ur ett godstransportperspektiv. Av det svenska vägnätet består 43 000 mil av enskilda vägar. Ansvariga för de enskilda vägarna är vägghållarna, exempelvis enskilda markägare, vägföreningar eller samfällighetsföreningar. Av dessa får 7 700 mil statsbidrag som ska bidra till att vägarna tillgodoser behoven och håller hög transportkvalitet.

Vi vill framhålla att det finmaskiga vägnätet måste ha en hållbar och bra standard för bärighet och vägghållningen måste fungera året runt. Vi anser att staten fortsättningsvis bör ta ett ekonomiskt ansvar för att upprätthålla en god standard på det enskilda vägnätet, och myndigheternas tillämpning av regelverken bör syfta till att underlätta för underhåll och reinvestering av dessa vägar. Vi anser även att det är viktigt att de enskilda vägarna ges förutsättningar att klara av att rusta sig inför införandet av bärighetsklass BK4, dvs. vägar som tillåter 74-tonslastbilar, på de svenska vägnäten, till förmån bl.a. för en väl fungerande konkurrenssituation för svensk skogsindustri och för övriga råvarutransporter.

Centerpartiet och Liberalerna har tillsammans med regeringen slutit en sakpolitisk överenskommelse, det s.k. januariavtalet. En viktig del i överenskommelsen är att politiken ska komma hela landet till del. Därför bygger och rustar vi järnvägar, vägar och bostäder så att människor kan bo, leva och arbeta i hela landet. Mot den bakgrunden klargörs i januariavtalet att vägunderhållet, med särskilt fokus på bärighet och tjälsäkring, förstärks. Centerpartiet och Liberalerna kommer också att vara en drivkraft för detta. Till följd av att det därmed pågår ett arbete helt i den riktning som Centerpartiet och Liberalerna har föreslagit i parti- och kommittémotionerna 2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 18, 2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 3, 2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L)

yrkande 3.1 i denna del och 2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 17 väljer vi i dessa fall att framföra våra partiers åsikt i ett särskilt yttrande i stället för i reservationer.

15. Finansieringsfrågor, punkt 17 (C)

Anders Åkesson (C) anför:

Min uppfattning är att det är nödvändigt att hitta nya finansieringsvägar för att kunna genomföra nödvändiga investeringar i Sveriges infrastruktur. Jag har tagit del av att både svenska och utländska investerare, bl.a. pensionsfonder, har visat intresse för långsiktiga investeringar i Sverige. Det finns vidare stor positiv internationell erfarenhet av samverkan mellan det offentliga och privata aktörer vid utbyggnad och drift av infrastruktur. I många länder som är jämförbara med Sverige finansieras också sedan länge viktiga infrastrukturprojekt i offentlig-privat samverkan (OPS).

Centerpartiet har tillsammans med regeringen och Liberalerna slutit en sakpolitisk överenskommelse, det s.k. januariavtalet. En viktig del i överenskommelsen är att bygga ut infrastrukturen. I januariavtalet klargörs även att den breda finansieringsdiskussionen mellan sju riksdagspartier ska återupptas och utgöra utgångspunkten för det fortsatta arbetet. Centerpartiet kommer i de diskussionerna att fortsätta driva frågan om nya finansieringsvägar för att säkerställa att viktiga och nödvändiga infrastrukturinvesteringar kommer till stånd.

Mot denna bakgrund väljer jag att inte reservera mig till förmån för de föreslag som mitt parti framför i parti- och kommittémotionerna 2017/18:3683 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 47 och 48, 2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 24 och 26, 2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 2 och 2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 23 och 25 utan i stället framföra mitt partis åsikt i ett särskilt yttrande.

BILAGA I

Förteckning över behandlade förslag

Skrivelse 2017/18:278

Regeringens skrivelse 2017/18:278 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029.

Följdmotionerna

2018/19:20 av Jens Holm m.fl. (V):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att återkomma med ett nytt förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 som utgår från en utveckling av klimatpåverkande utsläpp från transportinfrastrukturen som ligger på nivåer som är förenliga med riksdagens klimatmål, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Alliansens transportpolitiska utgångspunkter och tillkännager detta för regeringen.
- 2.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om järnväg och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser järnvägsinfrastruktur

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en hållbar transportsektor och tillkännager detta för regeringen.
- 6.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sjöfart och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser infrastrukturen till och från hamnarna

2018/19:27 av Jimmy Ståhl och Thomas Morell (båda SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska ges nya uppdrag om samhällsekonomiska kalkyler och åiterrapportering och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att eventuella avvikelser från den samhällsekonomiska

prioriteringsordningen ska motiveras när beslut tas om en nationell investeringsplan och tillkännager detta för regeringen.

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör göra en analys av kostnadsbesparingar i den nationella planen och tillkännager detta för regeringen.

Skrivelse 2018/19:23

Regeringens skrivelse 2018/19:23 Riksrevisionens rapport om Trafikverkets stöd till forskning och innovation.

Följdmotionen

2018/19:3001 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverkets rutiner för handläggning av de anslagsmedel som myndigheten disponerar för forskning och innovation ska skärpas och följas upp och tillkännager detta för regeringen.

Skrivelse 2018/19:31

Regeringens skrivelse 2018/19:31 Riksrevisionens rapport om nytt signalsystem för järnvägen.

Följdmotionerna

2018/19:3003 av Jens Holm m.fl. (V):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör införa en paus i införandet av det nya signalsystemet ERTMS och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att utveckla metodik och instruktioner för hur samhällsekonomiska analyser av stora reinvesteringsprojekt ska genomföras och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:3006 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen, i syfte att undvika fordonsbrist efter att ERTMS införts på berörda banor, bör utreda om tågoperatörerna har möjligheter att leva upp till fordonsstrategin, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ålägga Trafikverket att temporärt stoppa ERTMS-projektets utrullning till dess att Baseline 3.6.0 är färdigutvecklat och väl testat för såväl omborddata som marksystem samt till dess att frågan om tågoperatörernas möjlighet att säkerställa att en tillräcklig mängd fordon hunnit få omborddata för ERTMS installerade före driftsättning av ERTMS på kommande ERTMS-banor lösts, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram ett förslag till statlig finansiering av ERTMS omborddatasystem i syfte att lindra de ekonomiska konsekvenserna av införandet av ERTMS och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ålägga Trafikverket att styra ERTMS-projektet mot ett framtagande av öppna gränssnitt i stället för leverantörsspecifika gränssnitt och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ålägga Trafikverket att ta fram en risk- och konsekvensanalys med hänsyn till kompetens- och reservdelsbrist när det gäller vissa typer av ställverk och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ålägga Trafikverket att säkerställa att ställverk som riskerar permanent driftslopp på grund av att reservdelar inte finns på lager eller på marknaden eller har slutat tillverkas byts ut snarast möjligt, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2018/19:3007 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beslutet att införa ERTMS i Sverige bör omprövas och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med en bedömning av de EU-rättsliga konsekvenserna av olika handlingsalternativ och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:3010 av Anders Åkesson m.fl. (C, L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pausa införandet av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att under tiden man pausar införandet av ERTMS ska en robust handlingsplan och konsekvensanalys tas fram och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:3014 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vid införandet av järnvägens nya signalsystem ERTMS ta hänsyn till behovet av samordning med närliggande länder, de berörda tågoperatörernas merkostnader och järnvägens totala funktionssätt och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska säkerställa att det tas fram en strategi för i vilken utsträckning och hur reinvesteringsåtgärder utanför den nuvarande ERTMS-planen ska genomföras och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ge i uppdrag till Trafikverket att utveckla hur samhällsekonomiska analyser av stora reinvesteringsprojekt ska genomföras och tillkännager detta för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2017/18

2017/18:49 av Sofia Fölster (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att projektet Östlig förbindelse är prioriterat och bör återupptas snarast, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:54 av Lars-Axel Nordell (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för att den resterande motorvägssträckan Västerås–Köping ska ingå i det nationella arbetet för att utveckla elvägen och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:87 av Sara-Lena Bjälkö (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om berörda vägar i Halland och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:88 av Sara-Lena Bjälkö (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tunnelbygget i Varberg och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:91 av Mikael Eskilandersson och Sara-Lena Bjälkö (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för en ny järnvägssträckning mellan Helsingborg och Jönköping och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:97 av Mattias Bäckström Johansson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inleda en satsning på Sydostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:98 av Mattias Bäckström Johansson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för färjetrafik mellan Oskarshamn och Byxelkrok i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:109 av Jimmy Ståhl (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett alternativ till Västlänken och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:149 av Said Abdu och Lars Tysklind (båda L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra förutsättningarna för gränshandel genom att förbättra infrastrukturen mellan Sverige och Norge och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:151 av Said Abdu (L):

- 1.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tillgången till väl fungerande infrastruktur och bredband i Dalsland och Värmland och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser tillgången till väl fungerande infrastruktur.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tågförbindelsen mellan Stockholm och Oslo måste stärkas och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra Europaväg 45:s sträckning genom Värmland och Dalsland och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att klassa Dalsland som ett skogslän och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:207 av Bengt Eliasson och Emma Carlsson Löfdahl (båda L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om snar upprustning av järnvägsstråken Halmstad–Markaryd och Halmstad–Nässjö och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:212 av Lars Tysklind (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka möjligheten att ersätta Trafikverkets färjor med broar där det är ekonomiskt lönsamt och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:213 av Lars Tysklind (L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om upprustning och trädsäkring av norra Bohusbanan och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Lysekilsbanan behöver rustas upp och förstärkas i närtid samt om banans betydelse för Lysekils hamn och andra företag som vill använda järnvägen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:215 av Bengt Eliasson och Emma Carlsson Löfdahl (båda L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en snabb utbyggnad av riksväg 26 och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:253 av Per-Ingvar Johnsson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av dubbelspår på järnvägssträckan Hässleholm–Kristianstad och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:261 av Staffan Danielsson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla och förbättra järnvägen mellan Linköping och Kalmar samt järnvägen och riksväg 35 mellan Västervik och Linköping, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:284 av Jan Lindholm (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att det planerade dubbelspåret mellan Falun och Borlänge ges en hög prioritet och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:335 av Johnny Skalin (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbereda för att bygga ett dubbelspår till Sundsvall och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:389 av Jan Ericson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över redovisningsprincipen för infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:421 av Christina Örnebjär (L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om järnväg mellan Stockholm och Oslo och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om E20 och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om E18 och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om riksvägarna och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:440 av Robert Hannah (L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra snabba tågförbindelser på sträckan Oslo–Köpenhamn och vidare söderut till en del av EU:s TEN-T-nätverk och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förutsättningarna för länken Oslo–Göteborg–Köpenhamn bör genomlysas när ett framtida nät av höghastighetsbanor i Sverige planeras och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förutsättningarna för dubbelspår för hela tågsträckan Oslo–Göteborg–Köpenhamn och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:448 av Emma Carlsson Löfdahl (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att riksväg 40, sträckan mellan Borås och Jönköping, i sin helhet bör byggas om till motorväg och att den fortsatta sträckningen från Nässjö till Västervik bör byggas om till två-plus-ett-väg och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:496 av Robert Hannah (L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra snabba tågförbindelser på sträckan Oslo–Köpenhamn och vidare söderut till en del av EU:s TEN-T-nätverk och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förutsättningarna för länken Oslo–Göteborg–Köpenhamn bör genomlysas när ett framtida nät av höghastighetsbanor i Sverige planeras, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomlysna förutsättningarna för dubbelspår för hela tågsträckan Oslo–Göteborg–Köpenhamn och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:517 av Åsa Coenraads m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att prioritera en utbyggnad av E18 med cykelbana mellan Västerås och Enköping i Trafikverkets planering, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta för arbetspendling mellan Västmanland och Uppsala län och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:518 av Åsa Coenraads m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga möjligheterna att skynda på utbyggnaden av E18 mellan Västerås och Köping och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:535 av Patrick Reslow (-):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en metroförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:551 av Jan Björklund m.fl. (L):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att effektiva transporter spelar en avgörande roll för att säkerställa företagens konkurrenskraft och jobben och för att säkra tillväxt i hela Sverige, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lokala och regionala infrastrukturinvesteringar i högre grad bör samspela och genomföras i dialog med nationella infrastrukturförbindelser så att suboptimering undviks, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:592 av Jörgen Hellman m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över möjligheterna att utveckla järnvägstrafiken inom Fyrbodalen och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:601 av Kristina Nilsson och Eva Sonidsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för hur trafiksituationen ska

kunna lösas, så att luftkvaliteten och städernas utvecklingsmöjligheter säkerställs, och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:602 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.

2017/18:649 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.

2017/18:655 av Lotta Finstorp m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna för en upprustning av riksväg 55 och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:680 av Marie Olsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för kraftfulla investeringar i Dalabanan och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:707 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningar för att bygga ut E6 genom Skåne till en trefilig motorväg på fler avsnitt och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:710 av Olle Thorell m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för motorvägsstandard på E18, sträckan Köping–Västjädra, och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:723 av Marie Olsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen beakta förutsättningarna för investeringar i infrastruktur i Dalarna och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:736 av Ingemar Nilsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att infrastrukturplaneringen bör genomföras på ett sätt som ger förutsättningar för investeringar i Ostkustbanan i Västernorrlands län och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:739 av Peter Jeppsson och Magnus Manhammar (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ökade infrastrukturinvesteringar i Blekinge län samt möjligheten att utarbeta en nationell strategi för att möta upp den ökade utrikeshandeln österut och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:740 av Niklas Karlsson (S):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att stärka infrastrukturen till Sveriges enda stora varv i syfte att stötta den svenska marintekniska industrin och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:761 av Jörgen Hellman m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över de nämnda områdena och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:776 av Ingela Nylund Watz m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över behovet av att säkra kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet i Södertälje för fordonstrafik och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:788 av Peter Persson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över möjligheten att ta ett principbeslut om att bygga hela Götalandsbanan och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:796 av Adnan Dibrani m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för hur infrastrukturen kring Gekås i Halland kan förbättras och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:813 av Monica Green m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera en fortsatt utveckling av E20 samt möjligheten att bygga cykelväg i samband med dess utbyggnad och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:814 av Monica Green m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att öka spårkapaciteten på Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:825 av Olle Thorell m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Strömsholms kanal och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:854 av Bengt Eliasson och Emma Carlsson Löfdahl (båda L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en om- och utbyggnad av väg 153 och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:900 av Josef Fransson m.fl. (SD):

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera upp industrins villkor inom infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:922 av Josef Fransson m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka infrastrukturen kopplad till gruvnäringen och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:924 av Johan Nissinen m.fl. (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:931 av Josef Fransson m.fl. (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastruktur för stålindustrin och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:934 av Niklas Karlsson 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 och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:942 av Magnus Oscarsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera upprustningen av Stångådalsbanan och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:944 av Magnus Oscarsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket inte ska bygga delar av nya E22 genom Blekinge på den bästa åkermarken och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:951 av Kerstin Lundgren (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för att minska sårbarheten i Sveriges infrastruktursystem genom en ny lösning av Södertälje kanalförbifart och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1002 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en utbyggnad av E4 mellan Gävle och Söderhamn och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1007 av Lars-Axel Nordell (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning om snabbtåg på sträckan Stockholm–Oslo och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1019 av Jörgen Warborn m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta länsvägarna 153 och 154 när medel budgeteras till länsvägarna och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1048 av Annicka Engblom m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om genomförande av planerade satsningar på E22 och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utbyggnationerna av E22 bör ske i längre och mer sammanhängande stråk och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1050 av Annicka Engblom (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Sydostlänken och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1197 av Jesper Skalberg Karlsson (M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa nästa nationella infrastrukturplan se över möjligheten att bredda landningsbanan på Visby flygplats och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1213 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en genomlysning av besöksnäringens infrastruktur och transportbehov och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1215 av Peter Helander (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningar för investeringar utmed Dalabanan för att åstadkomma kortare restid och regionförstoring och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tillsättande av en särskild förhandlingsperson med syftet att tillsammans med Trafikverket, berörda regioner och intressenter arbeta för att söka finansieringslösningar för att genomföra en upprustning av Dalabanan i sin helhet, exempelvis via en lånefinansieringslösning där upplåning från de allmänna pensionsfonderna övervägs och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1218 av Peter Helander och Daniel Bäckström (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att ta fram beräkningssätt där man tar större hänsyn till landsbygdens exportindustri och besöksnäringens behov av transporter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:1263 av Lars-Arne Staxäng (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en broförbindelse mellan Europaväg 6 och östra Orust (Svanesund) och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till bättre järnvägsförbindelser mellan Bohuslän, Oslo och Göteborg och tillkännager detta för regeringen.

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till fortsatta satsningar på Europaväg 6 och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1275 av Lars-Arne Staxäng (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn för att förbättra järnvägsförbindelsen mellan Göteborg och Oslo och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1278 av Tomas Tobé (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast återuppta planeringen och överväga att inleda byggandet av en östlig förbindelse i Stockholmsregionen under nästa mandatperiod och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1282 av Pål Jonson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att förbättra transportinfrastrukturen i alla dess former mellan Stockholm och Oslo och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1283 av Pål Jonson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör verka för att stråket Stockholm–Oslo ges ökad prioritet inför nästa programperiod för TEN-T och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1357 av Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för förbättrad infrastruktur i Jönköpings län och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1360 av Catharina Bråkenhielm (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för byggandet av järnvägssträckan Borås–Göteborg och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1365 av Thomas Strand m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över möjligheten att ta ett principbeslut om att bygga hela Europabanan och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1366 av Lena Emilsson m.fl. (S):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för en utveckling av Öresundsregionen och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1367 av Patrik Engström och Marie Olsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över möjligheterna att stärka Dalarnas vägnät och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1458 av Krister Örnfjäder m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att utveckla järnvägs-kommunikationerna i Kalmar län för att säkra konkurrenskraft samt vidga arbetsmarknadsregionerna och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1471 av Daniel Bäckström (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att vidta de åtgärder som krävs för att få till stånd projektering och investeringsunderlag på sträckan Valnäs–Riksgränsen med en standard som nya sträckningen av E18 väster om Karlstad uppnått under 2017 och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1495 av Daniel Bäckström (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta ytterligare initiativ som utvecklar det svensk-norska samarbetet för planläggning och projektering av en driftssäker och snabb järnvägsförbindelse där resan tar högst tre timmar mellan Oslo och Stockholm, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:1498 av Helena Lindahl (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska säkerställa att den naturliga startsträckan Umeå–Skellefteå ska finnas med som en tidig och prioriterad satsning i den nationella infrastrukturplanen 2018–2029 och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör deklarera målsättningen att fullfölja åtagandet gentemot EU som innebär att Norrbotniabanan i sin helhet ska vara färdigställd 2030 enligt EU-förordningen 1315/2013 och tillkännager detta för regeringen.

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska tillsätta en särskild förhandlingsperson med syftet att tillsammans med Trafikverket och berörda regioner och intressenter forcera planarbetet samt att söka finansieringslösningar för ett snabbt förverkligande av Norrbotniabanan i sin helhet, exempelvis via en lånefinansieringslösning där upplåning från de allmänna pensionsfonderna övervägs och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1551 av Johnny Skalin (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbereda för att bygga ett dubbelspår till Sundsvall och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1588 av Per Klarberg m.fl. (SD):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta ett helhetsgrepp för utbyggnaden av Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja en förstudie om förutsättningar för dubbelspårig järnväg hela vägen mellan Göteborg och Oslo och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1663 av Niclas Malmberg (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen i det fortsatta arbetet med infrastrukturplanen bör uppdra åt Trafikverket att inleda planeringen av den s.k. Aroslänken, dvs. ny järnväg mellan Enköping och Uppsala, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:1676 av Stina Bergström (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rusta upp och öppna Inlandsbanan mellan Mora och Persberg och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ett spår från Hagfors ut till Inlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1679 av Jan Lindholm (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en snabb tågförbindelse mellan Oslo och Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1772 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M):

1. 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.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att projektets karaktär, inte minst möjligheten till egenfinansiering, gör att det bör övervägas att den fasta HH-förbindelsen hanteras som ett separat projekt, exempelvis på motsvarande sätt som Öresundsbron, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:1773 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att snarast färdigställa utbyggnaden av Västkustbanan till dubbelspår längs hela sträckningen och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1784 av Kristina Yngwe (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att förbättra trafiksituationen på Dragongatan i Ystad och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1787 av Ola Johansson (C):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att vägstandarden, som en kombinerad investering på RV 153 och RV 154, stärks för att ta till vara den fulla tillväxtpotentialen i Falkenbergs och Varbergs inland och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att befintlig järnvägsinfrastruktur och trafik bör förbättras i syfte att göra arbetspendlingen mer attraktiv i öst-västlig riktning och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast färdigställa planerade investeringar på Västkustbanan med dubbelspår längs hela sträckan Malmö–Göteborg och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att öka kapaciteten på Västkustbanan in till Göteborg med utbyggnad till fyra spår på sträckan Kungsbacka–Almedal och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genom förbättrad kapacitet och fler operatörer skapa förutsättningar för stationer på fler orter längs Västkustbanan samt ytterligare tågstopp i Åsa och vid andra stationslägen och tillkännager detta för regeringen.

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en på Väst kustbanan höjd hastighet till 250 km/h och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast påbörja arbetet med en ny sträckning av väg 940 Onsalavägen enligt fastställd vägplan och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att E6 mellan Helsingborg och Mölndal bör pekas ut som en nationellt prioriterad försökssträcka för elektroniska motorvägar och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1794 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastruktur samt gränsöverskridande samarbete och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1873 av Teres Lindberg m.fl. (S):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta behovet av fungerande kommunikationer och infrastruktur för en växande Stockholmsregion och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1955 av Mats Green m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nya stambanor för höghastighetståg och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1993 av Ida Drougge (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av projektet Östlig förbindelse i Stockholms län och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2050 av Lena Asplund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om dubbelspår Sundsvall–Gävle och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2054 av Lena Asplund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2100 av Emma Hult (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Nässjö–Oskarshamnsbanan bör behållas och utvecklas för persontrafik och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2109 av Karin Svensson Smith (MP):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett förslag på etappmål för en stärkt hänsyn till grön infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2132 av Isak From och Marie-Louise Rönnmark (båda S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över Kvarcentrafikens betydelse för norra och mellersta Skandinavien och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över det nordiska samarbetet och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för elektrifiering av tvärbanan Hällnäs–Storuman och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2133 av Mattias Jonsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att skapa en bättre infrastruktur i Västsverige och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2134 av Kenneth G Forslund och Maria Andersson Willner (båda S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för en utbyggnad av E20 genom Västra Götalandsregionen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att öka spårkapaciteten på Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att öka spårkapaciteten på Herrljungabanan och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2136 av Fredrik Olovsson och Caroline Helmersson Olsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen tydligare prioritera säkerhetsaspekter och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2158 av Lennart Axelsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att utveckla tågtrafiken Stockholm–Västerås–Örebro–Karlstad–Oslo och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2159 av Gunilla Carlsson och Johan Büser (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över behovet av att utveckla järnvägen mellan Göteborg och Oslo och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2176 av Magnus Manhammar och Peter Jeppsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se Sydostlänken som en nationell angelägenhet och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2177 av Marie Granlund m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över utbyggnaden av nya stambanor och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2179 av Matilda Ernkrans m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för ett komplett dubbelspår Hallsberg–Degerön och en säkrad expansion av Hallsbergs rangerbangård och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2180 av Hanna Westerén (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för behovet av en reservhamn för att säkra Gotlands grundläggande försörjning och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2182 av Mattias Jonsson och Petter Löberg (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen fortsätta undersöka möjligheterna för en ny stambana mellan Göteborg och Borås och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2183 av Marie-Louise Rönnmark (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över möjligheten att säkra de öst–västliga kommunikationerna över Kvarken och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2184 av Carina Ohlsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en förbättrad standard på och elektrifiering av Kinnekullebanan och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2196 av Ingemar Nilsson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om investeringar i och underhåll av Sveriges järnvägsnät och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2199 av Johan Büser och Mattias Jonsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över behovet av en farledsfördjupning i Göteborgs hamn och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2202 av Kenneth G Forslund och Catharina Bråkenhielm (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över möjligheterna att utveckla trafiken på Bohusbanan och rusta upp banans norra del och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2255 av Sofia Arkelsten m.fl. (M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa goda förbindelser för Stockholmsregionen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bostadsnyttan i Stockholm måste väga tyngre vid prioritering och utformning av framtida trafikinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att mer mobilitet bör byggas in i trafiksystemet som helhet och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stat och regering bör prioritera investeringar i Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2269 av Jan Ericson och Cecilie Tenffjord-Toftby (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en satsning på att anlägga dubbelspår över hela sträckan Borås–Göteborg, med anslutning till Landvetter flygplats, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:2340 av Emma Wallrup m.fl. (V):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på en lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnationer, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:2361 av Jessika Roswall m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för en utbyggnad av riksväg 55 och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2419 av Lorentz Tovatt (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten via myndigheter ska kunna medfinansiera åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:2438 av Fredrik Christensson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda bättre möjligheter att ersätta färjor med bro och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2553 av Lars Hjalmered (M):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga åtgärder för att stärka Fiskebäcks hamn och därmed den svenska fiskenäringen och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2633 av Marie Granlund m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att studera förutsättningen för att ta fram en strategi kring Fehmarn bält-förbindelsen och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2653 av Emma Nohrén och Janine Alm Ericson (båda MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta underhålla och utveckla Västsveriges järnvägar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för att förlänga Bohusbanan till Oslo och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2694 av Marta Obminska m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fyra järnvägsspår mellan Uppsala och Stockholm (Skavstaby) och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2779 av Emma Hult och Agneta Börjesson (båda MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Halmstad–Nässjö-banan bör behållas och utvecklas och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2783 av Carina Ståhl Herrstedt (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den analys av HH-förbindelsen som nu ska göras även bör innefatta alternativet Europaspåret mellan Landskrona och Köpenhamn och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2786 av Jabar Amin (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkra byggandet av hela Norrbotniabanan och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2941 av Håkan Svenneling m.fl. (V):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör sätta upp en målsättning om en väl fungerande infrastruktur i hela landet utifrån en mer långsiktig samhällsnytta där även andra aspekter än befolkningstäthet prioriteras och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3044 av Mikael Jansson och Robert Stenkvist (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda kostnaden för en ”Svenska Höga Fjällenväg” och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3047 av Sten Bergheden m.fl. (M, C, KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna vad gäller en snabb utbyggnad av ett tredje spår och en upprustning av Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3049 av Thomas Finnborg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafiksituationen vid Ystad hamn och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3050 av Tobias Billström m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att prioritera infrastruktursatsningar i Skåne och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det angelägna i arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för ett fortsatt utbyggande av Södra stambanan, Väst kustbanan och Skånebanan samt planeringen av Simrishamnsbanan och järnvägsförbindelserna till forskningsanläggningarna Max IV och ESS i Lund och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna för utbyggnad av E6 och E22 till trefiliga motorvägar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en prioritering av hamninfrastruktur i de skånska hamnarna av nationellt intresse bör göras och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av en välfungerande flygtrafik i södra Sverige och av att arbetet med Sturupspendeln lyfts och tillkännager detta för regeringen.
7. 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.

2017/18:3053 av Lars Hjalmered (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka Göteborgs hamn och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga åtgärder för att återupprätta förtroende för Göteborgs hamn och Sverige samt återupprätta transoceaniska direktanlöp av fartyg till Göteborg och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3102 av Eva Lohman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om spårkapaciteten Härnösand–Gävle och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3173 av Ulrika Karlsson i Uppsala m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en vägfärja (frigående eller linfärja) mellan Skokloster i Håbo kommun och Västersjö i Knivsta kommun och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3194 av Jan Björklund m.fl. (L):

23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att gränsöverskridande trafik inom EU ska främjas och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3198 av Saila Quicklund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om möjligheten att rusta upp Inlandsbanan för att skapa ännu bättre förutsättningar för fler företag och jobb i Norrlands inland och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3249 av Erik Bengtzboe (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för en utbyggnad av väg 53 mellan Eskilstuna och Nyköping och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3367 av Stina Bergström och Jonas Eriksson (båda MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av att investeringar på järnvägssträckan Oslo–Karlstad–Örebro–Stockholm finns med i kommande nationella transportplan och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3374 av Runar Filper (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utökade länsanslag till det värmländska vägnätet och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3411 av Lars Hjälmered m.fl. (M, C, L, KD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att effektiva transporter spelar en avgörande roll för att säkerställa företagens konkurrenskraft och jobben samt för att säkra tillväxt i hela Sverige, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lokala och regionala infrastrukturinvesteringar i högre grad bör samspela och

genomföras i dialog med nationella infrastrukturförbindelser så att suboptimering undviks, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:3418 av Lars Hjalmered m.fl. (M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en genomlysning av besöksnäringens infrastruktur och transportbehov och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3427 av Lars-Axel Nordell och Désirée Pethrus (båda KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda behovet av avlastnings- och omledningsmöjligheter i det svenska järnvägsnätet och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att särskilt analysera Inlandsbanans strategiska betydelse i det nationella transportsystemet och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket uppdraget att tillsammans med Inlandsbanan AB utreda alternativ finansiering för en nödvändig framtidsinvestering av Inlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3430 av Robert Halef (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör uppdra till Trafikverket att utreda en spårväg mellan Södertälje och Norsborg och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastruktur för hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.
- 3.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett jämställt transportsystem och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser planering.

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om gränsöverskridande trafik till andra länder och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om samplanering av infrastruktur och bostäder och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att följa teknikutvecklingen inom infrastrukturområdet och tillkännager detta för regeringen.

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om finansiering och offentlig–privat samverkan (OPS) och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3469 av Fredrik Christensson och Annika Qarlsson (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för att få dubbelspår på järnvägen hela sträckan i korridoren Oslo–Göteborg–Köpenhamn och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3486 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att tillsammans med näringslivet och övriga berörda myndigheter undersöka behovet av att anpassa infrastrukturen till turistresmål som är starkt säsongsbundna och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3493 av Per Åsling m.fl. (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i samverkan med Inlandsbanan AB och näringslivet i uppdrag att se över möjligheten att rusta upp Inlandsbanan inklusive samtliga tvärbanor och därmed skapa förutsättningar för nya och växande företag med fler jobb och tillväxt i inlandet och bidra till den globala klimatomställningen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:3496 av Per Åsling (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för ändrade prioriteringar i syfte att åtgärda infrastruktur i Jämtlands län och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3502 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska få i uppdrag att identifiera 10–15 större OPS-projekt och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3514 av Roger Hedlund (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för ytterligare investeringar i Europaväg 4 i Gävleborgs län och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3521 av Roger Hedlund (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga dubbelspårig järnväg på hela Ostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3523 av Roger Hedlund (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för ytterligare investeringar i Europaväg 16 Gävle–Oslo och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3667 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att stärka järnvägen i norr, exempelvis genom en satsning på Norrbotniabanan, och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3668 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att hitta en finansieringslösning för byggandet av en ny färja som ska trafikera sträckan Umeå–Vasa, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:3683 av Annie Lööf m.fl. (C):

47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra nya finansieringsformer för infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att utreda lämpliga infrastrukturprojekt för offentlig-privat samverkan och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3727 av Per Åsling (C):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om rättvisa infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3741 av Penilla Gunther m.fl. (KD):

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att resurserna till upprustning och underhåll av vägar och mindre järnvägsspår på landsbygden bör ökas och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att basindustrins rälskapacitet bör prioriteras i den nationella infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjligheten till kombiterminaler och kombitransporter bör tas med i planeringen för regional tillväxt och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten bör initiera ett samtal mellan de branscher som har de tyngsta transportbehoven för bättre nyttjande av befintlig infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om byggandet av höghastighetsjärnvägar och tillkännager detta för regeringen.
15. 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.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att trygga och tillgängliga trafikmiljöer beaktas i planeringsarbetet för infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom ramen för Trafikverkets resurser verka för att säkerställa att de enskilda vägarnas 43 000 mil ska ha en bra standard, rätt sträckning och god bärighet och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att identifiera ett antal projekt från nuvarande och kommande infrastrukturplan som är lämpliga att hanteras med extern medfinansiering och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att privat kapital och pensionsfonder bör ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD):

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om arbetet med Sverigeförhandlingen och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en ny broförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva förutsättningarna för en finansieringslösning med en östlig förbindelse som knyter samman trafikledsförbindelsen kring Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till en ny förbindelse över eller under Södertälje kanal och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en gränsöverskridande infrastrukturplanering med våra grannländer och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att utreda möjligheter och utmaningar med framtida transportlösningar i syfte att snabbt inkludera nya transporttekniker i den framtida infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska ta fram en nationell underhålls- och investeringsplan för de enskilda vägarna och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3855 av Eskil Erlandsson m.fl. (C):

22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomlysna besöksnäringens infrastruktur- och transportbehov och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3873 av Andreas Carlson (KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta ombyggnationen av riksväg 26/47 och prioritera och tidigarelägga ombyggnationen av sträckan Mullsjö–Slättäng, baserat på förslag i genomförd åtgärdsvalsstudie, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tidigarelägga ombyggnation av väg 195 mellan Månseryd och Hedentorp för att förbättra trafiksäkerheten och höja kapaciteten när riksväg 26/47 mellan Mullsjö och Jönköping byggs om, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:3874 av Andreas Carlson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut riksväg 40 på sträckan mellan Jönköping och Ulricehamn för att få en sammanhängande motorväg mellan Stockholm och Göteborg, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:3877 av Mikael Jansson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avbryta vidare projektering och byggnation av Västlänken i Göteborg till dess att alternativ som medger högre samhällsnytta och medelhastighet har utretts, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att peka ut ett antal infrastrukturprojekt i den kommande nationella transportinfrastrukturplanen som lämpar sig för alternativa finansieringslösningar, med utgångspunkt i SOU 2017:13 Finansiering av infrastruktur med privat kapital, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2018/19

2018/19:1 av Robert Stenkvist (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anslå statliga medel för nya slussar i Göta älv Trollhättan och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:7 av Torkild Strandberg (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inkludera Europaspåret i den pågående studien av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:97 av Carina Ståhl Herrstedt (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den analys av HH-förbindelsen som nu ska göras även bör innefatta alternativet Europaspåret mellan Landskrona och Köpenhamn och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:116 av Mattias Bäckström Johansson och Anne Oskarsson (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.

2018/19:120 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.

2018/19:140 av Mattias Ingesson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att utveckla tågtrafiken mellan Nässjö och Oskarshamn och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:155 av Eric Palmqvist m.fl. (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:157 av Eric Palmqvist m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka infrastrukturen kopplat till gruvnäringen och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:164 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera industrins villkor inom infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:166 av Eric Palmqvist m.fl. (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastruktur för stålindustrin och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:215 av Johnny Skalin (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbereda för att bygga ett dubbelspår till Sundsvall och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:217 av Johnny Skalin (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att befria alla privatbilar från avgift på E4:an i Sundsvall och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:221 av Jörgen Grubb (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ny landsväg för lastbil sträckan Malmö–Helsingborg och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:226 av Camilla Brodin (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en Arlandaförhandling bör inledas och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:228 av Larry Söder (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en åtgärdsvalsstudie för sträckan mellan Göteborg och Falkenberg och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:234 av Larry Söder och Lars Adaktusson (båda KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör få i uppdrag att initiera en utredning kring Dalabanans kapacitet och standard samt åtgärdsplan och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:241 av Lina Nordquist (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjligheten till en järnvägslink mellan Uppsala och Enköping bör utredas och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:260 av Kjell-Arne Ottosson (KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till upprustning av sträckan Töckfors–Valnäs på E18 och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att åter låta sträckan Örebro–Riksgränsen komma med i stamnätet TEN-T och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:261 av Magnus Oscarsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till en alternativ sträckning för nya E22 genom Blekinge och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:262 av Magnus Oscarsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att tidigarelägga upprustningen av Stångådalsbanan och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:381 av Ingemar Kihlström (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till ytterligare dubbelspår mellan Alingsås och Göteborg och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:382 av Ingemar Kihlström (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärda farliga korsningar mellan väg och järnväg på Västra stambanan mellan Floby och Göteborg och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:471 av Emma Carlsson Löfdahl (L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en innovationstävling kring en andra Ölandsbro och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en andra Ölandsbro och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:472 av Bengt Eliasson och Emma Carlsson Löfdahl (båda L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en snabb utbyggnad av riksväg 26 och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:473 av Emma Carlsson Löfdahl (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att riksväg 40, sträckan mellan Borås och Jönköping, i sin helhet bör byggas om till motorväg och att den fortsatta sträckningen från Nässjö till Västervik bör byggas om till två-plus-ett-väg och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:515 av Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra snabba tågförbindelser på sträckan Oslo–Köpenhamn och vidare söderut till en del av EU:s TEN-T-nätverk och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förutsättningarna för länken Oslo–Göteborg–Köpenhamn bör genomlysas när ett framtida nät av höghastighetsbanor i Sverige planeras, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förutsättningarna för dubbelspår på hela tågsträckan Oslo–Göteborg–Köpenhamn bör utredas och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:550 av Ingemar Kihlström (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta den sista etappen av länsväg 181:s vägförbättrande ombyggnation när medel budgeteras till länsvägarna och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:560 av Maria Nilsson (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att ta in en fördjupning av Göteborgs hamn i Trafikverkets prioriteringar för kommande år och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:563 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 Jönköping och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:571 av Patrick Reslow (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en metroförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:575 av Patrik Jönsson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra E6 genom Skåne sexfilig och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:582 av Roger Hedlund (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga dubbelspårig järnväg på hela Ostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:584 av Roger Hedlund (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för ytterligare investeringar i Europaväg 4 i Gävleborgs län och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:585 av Roger Hedlund (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för ytterligare investeringar i Europaväg 16 Gävle–Oslo och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:587 av Åsa Coenraads (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga möjligheterna till en påskyndad utbyggnad av E18 mellan Västerås och Köping och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:600 av Emma Hult och Elisabeth Falkhaven (båda MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Halmstad–Nässjö-banan bör behållas samt utvecklas och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:602 av Emma Hult (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Nässjö–Oskarshamns-banan bör behållas och utvecklas för persontrafik och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:603 av Jörgen Berglund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om dubbelspår Sundsvall–Gävle och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:611 av Magnus Jacobsson och Hampus Hagman (båda 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.

2018/19:671 av Jörgen Berglund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:672 av Jörgen Berglund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att beakta investeringar i Ådalsbanan mellan Västeråsby och Långsele och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:688 av Alexander Christiansson och Dennis Dioukarev (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett alternativ till Västlänken och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:776 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka tänkbara alternativa finansieringslösningar för investeringar i framtidens infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:898 av Cecilia Widegren (M):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att låta trafikavgifter spegla samhällsnytta och hållbara och klimatsmarta transportsystem och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:968 av Ann-Sofie Alm (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att utreda nyttoeffekterna av en upprustad bohusbana på kort och lång sikt och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:970 av Ann-Sofie Alm (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjligheten till en snabb, smidig och seriös järnvägslänk mellan Oslo, Fyrstadsregionen, Göteborg och Köpenhamn bör utredas och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:991 av Erik Bengtzboe (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för en utbyggnad av riksväg 53 mellan Eskilstuna och Nyköping och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1010 av Boriana Åberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att bygga ut E6:an till trefilig motorväg och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1118 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för att strukturfonder som används till europeiska flygprojekt endast ska stimulera reell tillväxt och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för att en konkurrens- och kostnadsrevision bör ske innan europeiska flygprojekt lanseras, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som berör flygindustrin ska följa europafördraget enligt artikel 69 och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att proportionalitetsprincipen i lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som berör flygindustrin ska följa europafördraget enligt artikel 5 i protokollet och tillkännager detta för regeringen.

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att omförhandla Sverigeförhandlingen och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD):

44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att premiera minskat globalt koldioxidläckage och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att premiera miljöforskning och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1122 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att strukturfonder som används till europeiska sjöprojekt endast ska stimulera reell tillväxt och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en konkurrens- och kostnadsrevision bör ske innan europeiska sjöprojekt lanseras och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som berör sjöfarten ska följa europafördraget enligt artikel 69 och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att proportionalitetsprincipen i lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som berör sjöfarten ska följa europafördraget enligt artikel 5 i protokollet och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra farledsfördjupning i Göteborgs hamn och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra farledsfördjupning vid Malmporten och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda arbetet med byggnation av slussar och jordskredssäkring av Göta älv och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1216 av Tobias Billström m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av infrastruktursatsningar i Skåne och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det angelägna i arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för ett fortsatt utbyggande av Södra stambanan, Västkustbanan och Skånebanan och tillkännager detta för regeringen.

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna för utbyggnad av E6 och E22 till trefiliga motorvägar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att prioritera hamninfrastruktur i de skånska hamnarna som är av nationellt intresse och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att inrätta en infrastrukturkommission tillsammans med Danmark för att säkerställa en samlad gränsöverskridande planering av infrastrukturen i Öresundsregionen och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1246 av Ulrika Heindorff och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att snarast färdigställa utbyggnaden av Västkustbanan med dubbelspår längs hela sträckningen och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1247 av Ulrika Heindorff och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M):

1. 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.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att projektets karaktär, inte minst möjligheten till egenfinansiering, gör att det bör övervägas att hantera den fasta HH-förbindelsen som ett separat projekt, exempelvis på motsvarande sätt som Öresundsbron, och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1259 av Rumar Filper (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utökade länsanslag till det värmländska vägnätet och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1280 av Birger Lahti och Linda Ylivainio (V, C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att EU-kommissionens förslag till CEF-förordning för ett sammanlänkat Europa för 2021–2027 även ska möjliggöra en ytterligare järnvägsutbyggnad i Norrbotten i syfte att stärka hållbara godstransporter i regionen och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1296 av Maria Strömkvist m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen beakta förutsättningarna för investeringar i infrastruktur i Dalarna och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1315 av Niklas Karlsson och Per-Arne Håkansson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningar för att bygga ut E6 genom Skåne till en trefilig motorväg på fler avsnitt och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1362 av Jessika Roswall och Marta Obminska (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för en utbyggnad av riksväg 55 och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1399 av Lorentz Tovatt och Emma Berginger (båda MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten via myndigheter ska kunna medfinansiera åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2018/19:1405 av Rasmus Ling och Emma Berginger (båda MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att särskilt beakta behovet av spårvägsinvesteringar i Skåne och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1406 av Emma Berginger (MP):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av höghastighetståg och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1413 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.

2018/19:1505 av Annicka Engblom (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av planerade satsningar på E22 och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utbyggnaden av E22 bör ske i längre och mer sammanhängande stråk och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1507 av Viktor Wärnick (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en utbyggnation av E4 mellan Söderhamn och Gävle och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1508 av Viktor Wärnick (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en utbyggnation av Ostkustbanan till dubbelspårig järnväg och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1509 av Viktor Wärnick (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna riksvägarna i Sveriges gles- och landsbygdsområden och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1531 av Lars Hjalmered (M):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga åtgärder för att stärka Fiskebäcks hamn och därmed den svenska fiskenäringen och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1544 av Lars Hjalmered (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att stärka Göteborgs hamn och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga åtgärder för att återupprätta förtroendet för Göteborgs hamn och Sverige för att därmed återfå konkurrenskraftiga logistikupplägg och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1545 av Lars Hjalmered (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga möjligheterna till att genomföra ett fullskaletest med moderna transportlösningar i någon eller några av landets större städer och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1597 av Isak From och Åsa Karlsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen överväga åtgärder för att klara färdigställandet av Norrbotniabanan före 2030 och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1608 av Matilda Ernkrans (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för bättre tågförbindelser mellan Stockholm och Oslo och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1609 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nordisk transportplan och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1687 av Erik Ottoson och Alexandra Anstrell (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till att säkerställa en full finansiering av Tvärförbindelse Södertörn så att projektet kan fortlöpa enligt plan, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2018/19:1715 av Sofia Westergren m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till en utökning av Bohusbanan och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1727 av Mats Green och Helena Bouveng (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nya stambanor för höghastighetståg och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1776 av Isak From och Helén Pettersson (båda S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att i samverkan med EU, Norge och Finland utveckla och säkerställa de öst–västliga förbindelserna mellan Vasa och Mo i Rana, inkluderat Kvarcentrafiken, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fasta på Trafikverkets önskan om att studera förutsättningarna för elektrifiering av tvärbanan Hällnäs–Storuman och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att av näringslivsskäl öka det nordiska samarbetet i infrastrukturfrågor och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1788 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för kraftfulla investeringar i väg och järnväg och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för satsningar på E18 och sträckan Valnäs–Töcksfors och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för fortsatta satsningar på tågförbindelsen Oslo–Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1828 av Jan Ericson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över redovisningsprincipen för infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1888 av Marta Obminska och Jessika Roswall (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en full finansiering av fyrspar mellan Uppsala och Stockholm (Skavstaby) och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1893 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en utbyggnad av E4 mellan Gävle och Sundsvall och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1909 av Johan Hultberg (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla en metod för trafikmodellering av gränsöverskridande järnvägstransporter och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att bygga ut järnvägen mellan Göteborg och Oslo till dubbelspar och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1910 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.

2018/19:1919 av Fredrik Christensson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa bättre möjligheter att ersätta färjor med bro och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1924 av Pål Jonson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att stärka infrastrukturen inom stråket Stockholm–Oslo och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1935 av Pål Jonson (M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige och Norge tillsammans bör överväga att planera sina investeringar på E16 i närtid och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1944 av Annika Qarlsso och Fredrik Christensson (båda C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att infrastruktur i form av kraftledningar ska samordnas med väg- och järnvägsdragningar för att minimera det totala markinrånget och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att översikt och planering för all infrastruktur för alla aktörer på marknaden måste samordnas regionalt för att säkerställa effektiv markanvändning och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1984 av Ola Möller och Per-Arne Håkansson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillse att projektet gällande en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör följs på motsvarande nivå i Sverige som i Danmark och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2040 av Jan Björklund m.fl. (L):

34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om gränsöverskridande infrastruktur i EU och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2058 av Jan Björklund m.fl. (L):

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lokala och regionala infrastrukturinvesteringar i högre grad bör samspela och genomföras i dialog med nationella infrastrukturförbindelser så att suboptimering undviks och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om de transportpolitiska utgångspunkterna och tillkännager detta för regeringen.
- 2.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om järnväg och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser järnvägsinfrastruktur

- 3.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägar och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser väginfrastruktur

- 6.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sjöfart och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser sjöfartsinfrastruktur

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om samverkande transportslag och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en hållbar transportsektor och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2086 av Adnan Dibrani (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för hur infrastrukturen kring Gekås i Halland kan förbättras och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2105 av Carina Ödebrink m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över möjligheten att ta ett principbeslut om att bygga hela Europabanan och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2108 av Malin Larsson och Ingemar Nilsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar i och underhåll av Sveriges järnvägsnät och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2110 av Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ökade infrastrukturinvesteringar i Blekinge län samt möjligheten att utarbeta en nationell strategi för att möta den ökade utrikeshandeln österut och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2113 av Patrik Engström m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar i Dalabanan och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2122 av Ingemar Nilsson och Malin Larsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för prioriterade investeringar i Ostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2123 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att skapa en förbättrad infrastruktur i Västsverige och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2145 av Ingela Nylund Watz m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att utöka kapaciteten och minimera risken för trafikstörningar för fordonstrafiken över Saltsjö-Mälarsnittet i Södertälje och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2146 av Kalle Olsson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över fördelningen av investeringsmedel mellan länstransportplanerna samt grunderna för prioritering av såväl investeringsmedel som underhållsmedel, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2018/19:2165 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.

2018/19:2173 av Sailsa Quicklund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ändrade beräkningsgrunder för infrastrukturmedel och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2184 av Carina Ohlsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en förbättrad standard på och modernisering av Kinnekullebanan och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2188 av Joakim Järrebring (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att planerade infrastruktursatsningar på E20 genomförs och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2192 av Magnus Manhammar (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att en större andel av alla bilvägar i Sverige på sikt ska ha cykelbanor och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2195 av Marianne Pettersson och Per-Arne Håkansson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om statens ansvar för funktioner som är av stor betydelse för Sverige som nation, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2018/19:2204 av Joakim Sandell m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för Öresundsmetron som en nationell angelägenhet och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2205 av Erik Ezelius m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att påskynda arbetet med att öka spårkapaciteten på Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2206 av Erik Ezelius m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att göra hela E20 genom gamla Skaraborgs län till en fyrfältsväg och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2209 av Marlene Burwick (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tydliggöra projektledningens ansvar och möjlighet att samordna alla relevanta parter vid utbyggnaden av större infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2216 av Linda Ylivainio (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att genomföra trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder utefter E10 mellan Töre och Narvik och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2221 av Linda Ylivainio och Helena Lindahl (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av dubbelspår på Malmbanan samt att projekt Malmporten bör realiseras, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2018/19:2237 av Peter Persson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över möjligheten att ta ett principbeslut om att bygga hela Götalandsbanan och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2240 av Heléne Björklund och Magnus Manhammar (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för satsningar på Sydostlänken och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2242 av Pia Nilsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att så snart som möjligt påbörja byggnationen av en ny Hjulstabro på väg 55 och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2251 av Solveig Zander (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för en bättre infrastruktur i Mälardalen och för hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L):

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av transporter på järnväg och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2289 av Camilla Waltersson Grönvall (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att tidigarelägga investeringar i en ny slussled i Trollhättan och Lilla Edet där det tas hänsyn till skredrisken och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2337 av Emma Berginger (MP):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att cykel behöver få en tydligare plats i kommande nationella plan och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att mer resurser behöver avsättas specifikt för investeringar i cykelinfrastruktur i den nationella plan som arbetas fram under mandatperioden, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det i den nationella planen bör regleras en lägsta nivå för länsplaneupprättarnas investeringar i cykelinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det behöver avsättas resurser för ett nationellt stomvägnät för cykel och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2347 av Magnus Ek (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att utveckla och förbättra järnvägen mellan Linköping, Västervik och Kalmar och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2397 av Annika Qarlsson och Fredrik Christensson (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att få dubbelspår på järnvägen hela sträckan i korridoren Oslo–Göteborg–Köpenhamn och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2402 av Eskil Erlandsson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en översyn för att utreda ytterligare förstärkning av stödet till det enskilda vägnätet och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2410 av Lars Thomsson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förutsättningarna för att en reservhamn tillskapas för att tillförsäkra en tillfredsställande tillgänglighet i linjetrafiken till Gotland och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2425 av Kristina Yngwe m.fl. (C):

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att marksål teknik bör användas vid intrång på privat mark för allmän infrastrukturutbyggnad och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla och undanröja hinder för ideell och kostnadsdelande samordning på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en fungerande infrastruktur som gör det möjligt att driva företag i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomlysna besöksnäringens infrastruktur- och transportbehov och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C):

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljö- och klimatpåverkan från transportsektorn ska minska genom ökad användning och produktion av biodrivmedel, utökad elektrifiering och mer effektiva transportlösningar och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utforma en nationell plan för elektrifiering i transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att starkare incitament för en omställning av alla transporter behövs för att nå målet om 70 procent minskade utsläpp från transportsektorn till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om byggandet av höghastighetsjärnvägar och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en nationell strategi för en ökad elektrifiering av Sveriges transporter och tillkännager detta för regeringen.

15. 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.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att trygga och tillgängliga trafikmiljöer beaktas i planeringsarbetet för infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom ramen för Trafikverkets resurser säkerställa att de enskilda vägarnas 43 000 mil ska ha en bra standard, rätt sträckning och god bärighet och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna i syfte att rätt värdera industrins och godsflödets betydelse och tillkännager detta för regeringen.
22. 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 metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att identifiera ett antal projekt från nuvarande och kommande infrastrukturplan som är lämpliga att hanteras med extern medfinansiering, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att privat kapital och pensionsfonder bör ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pausa införandet av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av åtgärder för att minska underhållsskulden i järnvägssystemet och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för att främja autonomi, teknikutveckling inom transportsystemet och förbättrade mobilitetstjänster och att lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas på funktionalitet framför tekniks specifika krav, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningen för en automatisering av Transportstyrelsens hantering av trängsel- och vägavgifter och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2468 av Andreas Carlson (KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta ombyggnationen av riksväg 26/47 och prioritera och tidigarelägga ombyggnationen av sträckan Mullsjö–Slättäng, baserat på förslag i genomförd åtgärdsvalsstudie och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tidigarelägga ombyggnation av väg 195 mellan Månseryd och Hedentorp för att förbättra trafiksäkerheten och höja kapaciteten när riksväg 26/47 mellan Mullsjö och Jönköping byggs om och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2470 av Andreas Carlson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut riksväg 40 på sträckan mellan Jönköping och Ulricehamn för att få en sammanhängande motorväg mellan Stockholm och Göteborg och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2487 av Per Åsling (C):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att tilldela Jämtlands län höjda anslag, och därmed en rättvis och rimlig andel av resurserna, till vägar och järnväg samt att se över införande av en garanterad lägstanivå för vägar och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2498 av Per Åsling (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska få i uppdrag att identifiera 10–15 större OPS-projekt och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2499 av Kristina Yngwe (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att förbättra trafiksituationen på Dragongatan i Ystad och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2506 av Peter Helander och Daniel Bäckström (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att ta fram beräkningsätt där man tar större hänsyn till landsbygdens exportindustri och besöksnäringens behov av transporter och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2507 av Peter Helander (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningar för investeringar utmed Dalabanan för att åstadkomma kortare restid och regionförstoring och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2518 av Helena Lindahl och Linda Ylivainio (båda C):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska säkerställa att den naturliga startsträckan Umeå–Skellefteå finns med som en tidig och prioriterad satsning i den nationella infrastrukturplanen 2018–2029, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska utse en enskild förhandlingsperson för att lösa finansieringen för hela banan, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör fullfölja åtagandet gentemot EU som innebär att Norrbotniabanan i sin helhet ska vara färdigställd 2030, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2018/19:2522 av Per Åsling (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för ändrade prioriteringar i syfte att åtgärda infrastruktur i Jämtlands län och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2539 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en genomlysning av besöksnäringens infrastruktur och transportbehov och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2567 av Ida Drougge (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av projektet Östlig förbindelse i Stockholms län och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2575 av Kristina Axén Olin m.fl. (M):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att behovet av utvecklad kollektivtrafik och utvecklade kommunikationsmedel är viktigt för Stockholms framtid och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2576 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att behovet av utvecklad kollektivtrafik och kommunikationsmedel är viktigt för Stockholms framtid och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2659 av Jörgen Hellman m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över möjligheterna att utveckla väg- och järnvägstrafiken inom Fyrbodalen och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2665 av Mathias Tegnér (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för höghastighetståg i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av fungerande tågtrafik i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att möta behovet av en paneuropeisk järnväg och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2666 av Carina Ödebrink m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för förbättrad infrastruktur i Jönköpings län och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2670 av Pia Nilsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att skyndsamt bygga motorvägsstandard på E18 på sträckan mellan Köping och Västjärda och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2671 av Olle Thorell (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Strömsholms kanal och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2685 av Rikard Larsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för satsningar för en bättre skånsk infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2693 av Jonny Cato Hansson 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.

2018/19:2695 av Niels Paarup-Petersen och Jonny Cato Hansson (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 kan 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.

2018/19:2701 av Per Åsling 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, för hur den akuta kapacitetsbristen i järnvägssystemet kan lösas samt bidra till den globala klimatomställningen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2018/19:2712 av Jonny Cato Hansson och Niels Paarup-Petersen (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det angelägna i att se över förutsättningarna för en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2713 av Daniel Bäckström (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över de åtgärder som krävs för att få till stånd projektering och investeringsunderlag för sträckan Valnäs–Riksgränsen med en standard som nya sträckningen av E18 väster om Karlstad uppnådde under 2017 och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2720 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att tillsammans med näringslivet och övriga berörda myndigheter undersöka behovet av att anpassa infrastrukturen till turistresmål som är starkt säsongsbundna och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2732 av Maria Ferm m.fl. (MP):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om omfattande investeringar i det befintliga järnvägssystemet samt bygget av nya stambanor för höghastighetståg och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att klimatanpassning av transportinfrastrukturen tydligare ska ingå i de transportpolitiska målen och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2733 av Jonas Eriksson m.fl. (MP):

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tydliggöra vilken myndighet som har huvudansvar för sektorsmålet för transporter och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera arbetet med att minska transportsektorns koldioxidutsläpp för att nå en fossiloberoende fordonsflotta 2030 och ett klimatneutralt Sverige 2045 och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nya stambanor för höghastighetståg med hastigheter upp till 320 kilometer i timmen bör byggas på sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö med ambitionen att dessa ska stå klara 2035 och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om finansieringen av höghastighetsjärnvägar och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om möjligheten att göra ett avsteg från det finanspolitiska ramverket och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av dubbelspår på sträckan Stockholm–Oslo och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om arbetet med Sverigeförhandlingen och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en ny broförbindelse Helsingborg–Helsingör och tillkännager detta för regeringen.

26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utvecklingen av järnvägstrafiken på sträckan Oslo–Uddevalla–Göteborg–Malmö–Köpenhamn och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva förutsättningarna för att bygga och finansiera en östlig förbindelse som knyter samman trafikledsförbindelsen kring Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till en ny förbindelse över eller under Södertälje kanal och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om resurserna för drift och underhåll av järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om resurserna för väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skjuta upp införandet av ERTMS och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2735 av Camilla Brodin m.fl. (KD):

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att resurserna till upprustning och underhåll av vägar och mindre järnvägsspår på landsbygden bör ökas och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att basindustrins rälskapacitet bör prioriteras i den nationella infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjligheten till kombiterminaler och kombitransporter bör tas med i planeringen för regional tillväxt och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten bör initiera ett samtal mellan de branscher som har de tyngsta transportbehoven för bättre nyttjande av befintlig infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2764 av Camilla Brodin m.fl. (KD):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera arbetet för att nå målet en fossilfri fordonsflotta 2030 och klimatneutralt Sverige 2050 och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2779 av Emma Hult m.fl. (MP):

25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kommuner ska ges möjlighet att införa s.k. transportplaner för ökad

möjlighet att strukturerat planera för minskad negativ klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.

29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att investeringar i cykelinfrastruktur, spårvägar och annan kapacitetsstark kollektivtrafik ska fortsätta genom stadsmiljöavtalen och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2831 av Mats Green m.fl. (M):

50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av den antagna infrastrukturplanen med omprioriteringar till projekt som möjliggör avtal med kommuner för bostadsbyggande och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2856 av Ulrika Heie och Annika Carlsson (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna vad gäller en snabb utbyggnad av ett tredje spår samt ytterligare ett dubbelspår väster om Alingsås och en upprustning av Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör analysera sitt arbetssätt i syfte att uppmuntra produktivitetshöjningar och innovation och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en gränsöverskridande infrastrukturplanering med våra grannländer och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör få i uppdrag att utreda möjligheter och utmaningar med framtida transportlösningar i syfte att snabbt inkludera nya transporttekniker i den framtida infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna vad gäller infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att följa upp hur den samhällsekonomiska lönsamheten beaktas i valet av infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar bör utvärderas i syfte att öka investeringars effektivitet och produktivitet och tillkännager detta för regeringen.

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska ta fram en nationell underhålls- och investeringsplan för de enskilda vägarna och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja framväxten av delningsekonomin inom transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att infrastrukturen till och från hamnarna fungerar väl och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2916 av Jakob Forssmed (KD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den nationella infrastrukturbudgeten bör fördelas om så att cykeltrafiken ges en större andel av budgeten än i dag och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en marknadspott för snabba åtgärder i syfte att stärka kapaciteten och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverigeförhandlingen snarast bör avbrytas eller omförhandlas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Maria–Helsingborg snarast bör göras dubbelspårig, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Södra stambanan snarast bör göras fyrspårig sträckan Lund–Hässleholm och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Hässleholm–Kristianstad bör byggas om till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
9. 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.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skogs- och gruvindustrins behov av nya järnvägsspår i Norrland bör utredas och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att strukturfonder som används till europeiska järnvägsprojekt endast ska stimulera reell tillväxt, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en konkurrens- och kostnadsrevision bör ske innan europeiska

- järnvägsprojekt lanseras, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som berör järnvägsprojekt ska följa Europafördraget enligt artikel 69 och tillkännager detta för regeringen.
 14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att proportionalitetsprincipen i lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som berör järnvägsprojekt ska följa Europafördraget enligt artikel 5 i protokollet och tillkännager detta för regeringen.
 17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör inleda samtal med den danska regeringen i syfte att få till stånd en ny förbindelse mellan Danmark och Sverige för såväl tåg som biltrafik och tillkännager detta för regeringen.
 18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en strategi bör tas fram för förbättrade järnvägskommunikationer Sverige–Norge samt Sverige–Finland och tillkännager detta för regeringen.
 20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att finansieringen på EU-nivå av det europeiska signalsystemet ERTMS bör ses över och tillkännager detta för regeringen.
 21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsningar på järnväg bör finansieras med direktanslag och tillkännager detta för regeringen.
 22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att större hänsyn bör tas till samhällsnytta vid nyinvesteringar och utbyggnad av järnvägsnätet och tillkännager detta för regeringen.
 23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att större hänsyn bör tas till trafikintensitet vid nyinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
 24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att optimera och kraftigt stärka underhållet av det befintliga järnvägssystemet och tillkännager detta för regeringen.
 25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över vilka sträckningar man snabbt kan åtgärda för att få till ökad kapacitet och tillkännager detta för regeringen.
 26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera mer resurser till dubbelspårig järnväg och tillkännager detta för regeringen.
 27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge förutsättningar för snabbregiontåg mellan regioner och tillkännager detta för regeringen.
 29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda kostnaden för alternativen 250 km/h, alternativt 320 km/h, på aktuella

- sträckningar innan beslut tas vid ombyggnation eller utbyggnad till fyrspar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja hastigheten till 250 km/h på de sträckningar som är mest lämpliga och tillkännager detta för regeringen.
 33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera förebyggande underhåll för att minimera risken för fel och olyckor och tillkännager detta för regeringen.
 34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att signalsystemet ERTMS utbyggnad bör stoppas till dess att systemet är bättre utvecklat och mer driftssäkert, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att forskning angående nya byggmetoder för järnväg bör öka och tillkännager detta för regeringen.
 50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att forskningen och utvecklingen inom sektorn förarlösa tåg bör öka och tillkännager detta för regeringen.
 51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvecklingen angående maglevtåg bör bevakas och tillkännager detta för regeringen.
 52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvecklingen angående hyperloop bör bevakas och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2**Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet**

Motion	Motionärer	Yrkanden
9. Särskilda infrastrukturåtgärder		
2017/18:49	Sofia Fölster (M)	
2017/18:54	Lars-Axel Nordell (KD)	
2017/18:87	Sara-Lena Bjälkö (SD)	
2017/18:88	Sara-Lena Bjälkö (SD)	
2017/18:91	Mikael Eskilandersson och Sara-Lena Bjälkö (båda SD)	
2017/18:97	Mattias Bäckström Johansson (SD)	
2017/18:98	Mattias Bäckström Johansson (SD)	
2017/18:109	Jimmy Ståhl (SD)	
2017/18:151	Said Abdu (L)	1.2 och 2–4
2017/18:207	Bengt Eliasson och Emma Carlsson Löfdahl (båda L)	
2017/18:212	Lars Tysklind (L)	
2017/18:213	Lars Tysklind (L)	1 och 2
2017/18:215	Bengt Eliasson och Emma Carlsson Löfdahl (båda L)	
2017/18:253	Per-Ingvar Johnsson (C)	
2017/18:261	Staffan Danielsson (C)	
2017/18:284	Jan Lindholm (MP)	
2017/18:335	Johnny Skalin (SD)	
2017/18:421	Christina Örnejär (L)	1–4
2017/18:440	Robert Hannah (L)	3
2017/18:448	Emma Carlsson Löfdahl (L)	
2017/18:496	Robert Hannah (L)	3
2017/18:517	Åsa Coenraads m.fl. (M)	1 och 2
2017/18:518	Åsa Coenraads m.fl. (M)	
2017/18:535	Patrick Reslow (-)	
2017/18:592	Jörgen Hellman m.fl. (S)	
2017/18:602	Per-Arne Håkansson m.fl. (S)	
2017/18:649	Lars Beckman (M)	
2017/18:655	Lotta Finstorp m.fl. (M)	

2017/18:680	Marie Olsson m.fl. (S)	
2017/18:707	Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S)	
2017/18:710	Olle Thorell m.fl. (S)	
2017/18:723	Marie Olsson m.fl. (S)	
2017/18:736	Ingemar Nilsson m.fl. (S)	
2017/18:739	Peter Jeppsson och Magnus Manhammar (båda S)	i denna del
2017/18:740	Niklas Karlsson (S)	2
2017/18:761	Jörgen Hellman m.fl. (S)	
2017/18:776	Ingela Nylund Watz m.fl. (S)	
2017/18:788	Peter Persson m.fl. (S)	
2017/18:796	Adnan Dibrani m.fl. (S)	
2017/18:813	Monica Green m.fl. (S)	
2017/18:814	Monica Green m.fl. (S)	
2017/18:825	Olle Thorell m.fl. (S)	
2017/18:854	Bengt Eliasson och Emma Carlsson Löfdahl (båda L)	
2017/18:934	Niklas Karlsson m.fl. (S)	
2017/18:942	Magnus Oscarsson (KD)	
2017/18:944	Magnus Oscarsson (KD)	
2017/18:951	Kerstin Lundgren (C)	
2017/18:1002	Lars Beckman (M)	
2017/18:1019	Jörgen Warborn m.fl. (M)	
2017/18:1048	Annicka Engblom m.fl. (M)	1 och 2
2017/18:1050	Annicka Engblom (M)	
2017/18:1197	Jesper Skalberg Karlsson (M)	2
2017/18:1215	Peter Helander (C)	1 och 2
2017/18:1263	Lars-Arne Staxäng (M)	1–3
2017/18:1275	Lars-Arne Staxäng (M)	
2017/18:1278	Tomas Tobé (M)	
2017/18:1282	Pål Jonson (M)	
2017/18:1357	Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (S)	
2017/18:1360	Catharina Bråkenhielm (S)	
2017/18:1365	Thomas Strand m.fl. (S)	
2017/18:1366	Lena Emilsson m.fl. (S)	2

2017/18:1367	Patrik Engström och Marie Olsson (båda S)	
2017/18:1458	Krister Örnfjäder m.fl. (S)	
2017/18:1471	Daniel Bäckström (C)	
2017/18:1498	Helena Lindahl (C)	1–3
2017/18:1551	Johnny Skalin (SD)	
2017/18:1588	Per Klarberg m.fl. (SD)	4 och 5
2017/18:1663	Niclas Malmberg (MP)	
2017/18:1676	Stina Bergström (MP)	1 och 2
2017/18:1679	Jan Lindholm (MP)	
2017/18:1772	Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M)	1 och 2
2017/18:1773	Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M)	
2017/18:1784	Kristina Yngwe (C)	
2017/18:1787	Ola Johansson (C)	3–10
2017/18:1873	Teres Lindberg m.fl. (S)	5
2017/18:1993	Ida Drougge (M)	
2017/18:2050	Lena Asplund (M)	
2017/18:2054	Lena Asplund (M)	
2017/18:2100	Emma Hult (MP)	
2017/18:2132	Isak From och Marie-Louise Rönmark (båda S)	1 och 3
2017/18:2133	Mattias Jonsson m.fl. (S)	
2017/18:2134	Kenneth G Forslund och Maria Andersson Willner (båda S)	1–3
2017/18:2158	Lennart Axelsson m.fl. (S)	
2017/18:2159	Gunilla Carlsson och Johan Büser (båda S)	
2017/18:2176	Magnus Manhammar och Peter Jeppsson (båda S)	
2017/18:2179	Matilda Ernkrans m.fl. (S)	
2017/18:2180	Hanna Westerén (S)	
2017/18:2182	Mattias Jonsson och Petter Löberg (båda S)	
2017/18:2183	Marie-Louise Rönmark (S)	
2017/18:2184	Carina Ohlsson m.fl. (S)	
2017/18:2199	Johan Büser och Mattias Jonsson (båda S)	
2017/18:2202	Kenneth G Forslund och Catharina Bråkenhielm (båda S)	
2017/18:2255	Sofia Arkelsten m.fl. (M)	2 och 5

2017/18:2269	Jan Ericson och Cecilie Tenfjord-Toftby (båda M)	
2017/18:2361	Jessika Roswall m.fl. (M)	
2017/18:2438	Fredrik Christensson (C)	
2017/18:2553	Lars Hjälmered (M)	4
2017/18:2653	Emma Nohrén och Janine Alm Ericson (båda MP)	1 och 2
2017/18:2694	Marta Obminska m.fl. (M)	
2017/18:2779	Emma Hult och Agneta Börjesson (båda MP)	
2017/18:2783	Carina Ståhl Herrstedt (SD)	
2017/18:2786	Jabar Amin (MP)	
2017/18:3044	Mikael Jansson och Robert Stenkvis (båda SD)	
2017/18:3047	Sten Bergheden m.fl. (M, C, KD)	
2017/18:3049	Thomas Finnborg (M)	
2017/18:3050	Tobias Billström m.fl. (M)	1–6
2017/18:3053	Lars Hjälmered (M)	1 och 3
2017/18:3102	Eva Lohman (M)	
2017/18:3173	Ulrika Karlsson i Uppsala m.fl. (M)	
2017/18:3198	Saila Quicklund (M)	
2017/18:3249	Erik Bengtzboe (M)	
2017/18:3367	Stina Bergström och Jonas Eriksson (båda MP)	
2017/18:3374	Runar Filper (SD)	
2017/18:3427	Lars-Axel Nordell och Désirée Pethrus (båda KD)	2 och 3
2017/18:3430	Robert Halef (KD)	
2017/18:3469	Fredrik Christensson och Annika Qarlsson (båda C)	
2017/18:3493	Per Åsling m.fl. (C)	
2017/18:3496	Per Åsling (C)	
2017/18:3514	Roger Hedlund (SD)	
2017/18:3521	Roger Hedlund (SD)	
2017/18:3523	Roger Hedlund (SD)	
2017/18:3667	Edward Riedl (M)	
2017/18:3668	Edward Riedl (M)	
2017/18:3766	Robert Halef m.fl. (KD)	19–21
2017/18:3873	Andreas Carlson (KD)	1 och 2
2017/18:3874	Andreas Carlson (KD)	

2017/18:3877	Mikael Jansson (SD)	
2018/19:1	Robert Stenkvisst (SD)	
2018/19:7	Torkild Strandberg (L)	
2018/19:116	Mattias Bäckström Johansson och Anne Oskarsson (båda SD)	
2018/19:120	Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD)	1 och 2
2018/19:140	Mattias Ingesson (KD)	
2018/19:215	Johnny Skalin (SD)	
2018/19:221	Jörgen Grubb (SD)	
2018/19:226	Camilla Brodin (KD)	
2018/19:228	Larry Söder (KD)	
2018/19:234	Larry Söder och Lars Adaktusson (båda KD)	
2018/19:241	Lina Nordquist (L)	
2018/19:260	Kjell-Arne Ottosson (KD)	1 och 2
2018/19:261	Magnus Oscarsson (KD)	
2018/19:262	Magnus Oscarsson (KD)	
2018/19:381	Ingemar Kihlström (KD)	
2018/19:382	Ingemar Kihlström (KD)	
2018/19:471	Emma Carlsson Löfdahl (L)	1 och 2
2018/19:472	Bengt Eliasson och Emma Carlsson Löfdahl (båda L)	
2018/19:473	Emma Carlsson Löfdahl (L)	
2018/19:515	Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L)	3
2018/19:550	Ingemar Kihlström (KD)	
2018/19:560	Maria Nilsson (L)	
2018/19:563	Mikael Eskilandersson och Angelica Lundberg (båda SD)	
2018/19:571	Patrick Reslow (SD)	
2018/19:575	Patrik Jönsson (SD)	
2018/19:582	Roger Hedlund (SD)	
2018/19:584	Roger Hedlund (SD)	
2018/19:585	Roger Hedlund (SD)	
2018/19:587	Åsa Coenraads (M)	
2018/19:600	Emma Hult och Elisabeth Falkhaven (båda MP)	
2018/19:602	Emma Hult (MP)	
2018/19:603	Jörgen Berglund (M)	

2018/19:611	Magnus Jacobsson och Hampus Hagman (båda KD)	
2018/19:671	Jörgen Berglund (M)	
2018/19:672	Jörgen Berglund (M)	
2018/19:688	Alexander Christiansson och Dennis Dioukarev (båda SD)	
2018/19:968	Ann-Sofie Alm (M)	
2018/19:970	Ann-Sofie Alm (M)	
2018/19:991	Erik Bengtzboe (M)	
2018/19:1010	Boriana Åberg (M)	
2018/19:1122	Jimmy Ståhl m.fl. (SD)	13–15
2018/19:1216	Tobias Billström m.fl. (M)	1–5
2018/19:1246	Ulrika Heindorff och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M)	
2018/19:1247	Ulrika Heindorff och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M)	1 och 2
2018/19:1259	Runar Filper (SD)	
2018/19:1280	Birger Lahti och Linda Ylivainio (V, C)	
2018/19:1296	Maria Strömkvist m.fl. (S)	
2018/19:1315	Niklas Karlsson och Per-Arne Håkansson (båda S)	
2018/19:1362	Jessika Roswall och Marta Obminska (båda M)	
2018/19:1405	Rasmus Ling och Emma Berginger (båda MP)	
2018/19:1413	Lars Beckman (M)	
2018/19:1505	Annicka Engblom (M)	1 och 2
2018/19:1507	Viktor Wärmick (M)	
2018/19:1508	Viktor Wärmick (M)	
2018/19:1531	Lars Hjalmered (M)	4
2018/19:1544	Lars Hjalmered (M)	1 och 2
2018/19:1597	Isak From och Åsa Karlsson (båda S)	
2018/19:1608	Matilda Ernkrans (S)	
2018/19:1687	Erik Ottoson och Alexandra Anstrell (båda M)	
2018/19:1715	Sofia Westergren m.fl. (M)	
2018/19:1776	Isak From och Helén Pettersson (båda S)	2
2018/19:1788	Lars Mejern Larsson m.fl. (S)	2 och 5
2018/19:1888	Marta Obminska och Jessika Roswall (båda M)	
2018/19:1893	Lars Beckman (M)	

2018/19:1909	Johan Hultberg (M)	2
2018/19:1910	Johan Hultberg (M)	1–3
2018/19:1924	Pål Jonson (M)	
2018/19:1935	Pål Jonson (M)	2
2018/19:1984	Ola Möller och Per-Arne Håkansson (båda S)	
2018/19:2086	Adnan Dibrani (S)	
2018/19:2105	Carina Ödebrink m.fl. (S)	
2018/19:2110	Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S)	i denna del
2018/19:2113	Patrik Engström m.fl. (S)	
2018/19:2122	Ingemar Nilsson och Malin Larsson (båda S)	
2018/19:2123	Lars Mejern Larsson m.fl. (S)	
2018/19:2145	Ingela Nylund Watz m.fl. (S)	
2018/19:2165	Saila Quicklund (M)	
2018/19:2184	Carina Ohlsson m.fl. (S)	
2018/19:2188	Joakim Järrebring (S)	
2018/19:2195	Marianne Pettersson och Per-Arne Håkansson (båda S)	
2018/19:2204	Joakim Sandell m.fl. (S)	
2018/19:2205	Erik Ezelius m.fl. (S)	
2018/19:2206	Erik Ezelius m.fl. (S)	
2018/19:2216	Linda Ylivainio (C)	
2018/19:2221	Linda Ylivainio och Helena Lindahl (båda C)	
2018/19:2237	Peter Persson m.fl. (S)	
2018/19:2240	Heléne Björklund och Magnus Manhammar (båda S)	
2018/19:2242	Pia Nilsson m.fl. (S)	
2018/19:2251	Solveig Zander (C)	
2018/19:2289	Camilla Waltersson Grönvall (M)	
2018/19:2347	Magnus Ek (C)	
2018/19:2397	Annika Qarllsson och Fredrik Christensson (båda C)	
2018/19:2410	Lars Thomsson (C)	
2018/19:2468	Andreas Carlson (KD)	1 och 2
2018/19:2470	Andreas Carlson (KD)	
2018/19:2487	Per Åsling (C)	4
2018/19:2499	Kristina Yngwe (C)	

2018/19:2507	Peter Helander (C)	1
2018/19:2518	Helena Lindahl och Linda Ylivainio (båda C)	2–4
2018/19:2522	Per Åsling (C)	
2018/19:2567	Ida Drougge (M)	
2018/19:2575	Kristina Axén Olin m.fl. (M)	4
2018/19:2576	Maria Stockhaus m.fl. (M)	4
2018/19:2659	Jörgen Hellman m.fl. (S)	
2018/19:2666	Carina Ödebrink m.fl. (S)	
2018/19:2670	Pia Nilsson m.fl. (S)	
2018/19:2671	Olle Thorell (S)	
2018/19:2685	Rikard Larsson m.fl. (S)	
2018/19:2693	Jonny Cato Hansson m.fl. (C)	
2018/19:2695	Niels Paarup-Petersen och Jonny Cato Hansson (båda C)	1–3
2018/19:2701	Per Åsling m.fl. (C)	
2018/19:2712	Jonny Cato Hansson och Niels Paarup-Petersen (båda C)	
2018/19:2713	Daniel Bäckström (C)	
2018/19:2734	Magnus Jacobsson m.fl. (KD)	23 och 25–28
2018/19:2856	Ulrika Heie och Annika Qarlsson (båda C)	
2018/19:2968	Patrik Jönsson m.fl. (SD)	6–9, 17 och 26