



Åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2025 m.m.

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens skrivelse 2012/13:131 om Riksrevisionens rapport om statens satsningar på transportinfrastruktur, regeringens skrivelse 2013/14:233 om åtgärdsplaneringen för transportsystemet samt följdmotioner som väckts med anledning av dessa. Vidare behandlas 169 motionsyrkanden från de allmänna motionstiderna 2012 och 2013.

Regeringen sammanfattar i skrivelse 2012/13:131 Riksrevisionens slutsatser och rekommendationer med anledning av den granskning myndigheten gjorde av statens satsningar på transportinfrastruktur. Utskottet bedömer att ett antal åtgärder vidtagits under de senaste åren för att främja en förbättrad och mer ändamålsenlig planeringsprocess med fokus på bl.a. förbättrad kostnadskontroll, ökad transparens, tydligare samhällsekonomiska kalkyler och bättre fysisk samordning.

I skrivelse 2013/14:233 redogör regeringen för den åtgärdsplanering som föranlett regeringens beslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet 2014–2025 och av de ekonomiska ramarna för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur. Enligt utskottets mening har regeringen genomfört en angelägen kraftsamling på trafikens infrastruktur och utskottet bedömer att betydande satsningar härigenom kommer att kunna genomföras.

I betänkandet behandlas också ett stort antal motionsförslag om främst upprustning och utbyggnad av olika vägar och järnvägar i landet. Utskottet avstyrker dessa förslag med hänsyn till rollfördelningen inom transportpolitiken där projekt för att vidmakthålla och utveckla trafikens infrastruktur normalt sett inte är riksdagsfrågor, utan i stället bör avgöras inom ramen för åtgärdsplaneringen. Syftet med ett stort antal av dessa motionsförslag förutses bli helt eller delvis tillgodosett.

I betänkandet föreslår utskottet vidare att riksdagen riktar två tillkännagivanden till regeringen. I det första efterlyser utskottet ett tydligare regelverk för kommunal medfinansiering. Utskottet framhåller att alla avtal om medfinansiering måste föregås av tydliga förhandlingar mellan stat och kommun. I

det andra tillkännagivandet anser utskottet att regeringen bör verka för att sjöfarten binds samman mer effektivt med järnvägs- och vägtransporter, att regeringen ska arbeta för att genomförandet av de nya svavelreglerna blir så kostnadseffektivt som möjligt samt att regeringen inom en snar framtid bör återkomma till riksdagen med ett förslag på införande av ett system med tonnage-skatt.

I betänkandet behandlar utskottet också motionsförslag om bl.a. vissa transportpolitiska utgångspunkter, andra finansieringsfrågor och den s.k. fyrstegsprincipen. Utskottet avstyrker samtliga dessa motionsförslag.

I betänkandet finns 14 reservationer och 4 särskilda yttranden.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Innehållsförteckning	3
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	5
Redogörelse för ärendet	11
Ärendet och dess beredning.....	11
Skrivelsernas huvudsakliga innehåll	11
Utskottets överväganden.....	13
Vissa transportpolitiska utgångspunkter.....	13
Planeringsfrågor	22
Fyrstegsprincipen	33
Finansieringsfrågor.....	37
Nationell plan för transportsystemet och länsplaner för regional transportinfrastruktur.....	42
Särskilda infrastrukturåtgärder	60
Åtgärder inom sjöfarten.....	76
Längre och tyngre godståg och lastbilar	78
Prissättningen på Öresundsbron	80
Reservationer	83
1. Vissa transportpolitiska utgångspunkter, punkt 1 (S).....	83
2. Vissa transportpolitiska utgångspunkter, punkt 1 (MP, V)	84
3. Planeringsfrågor, punkt 2 (S)	86
4. Planeringsfrågor, punkt 2 (MP, V).....	87
5. Fyrstegsprincipen, punkt 3 (S)	88
6. Fyrstegsprincipen, punkt 3 (MP, V).....	89
7. Kommunal medfinansiering, punkt 4 (M, FP, C, KD).....	90
8. Finansiering från EU, punkt 6 (S, MP, V)	91
9. Nationell plan för transportsystemet och länsplaner för regional transportinfrastruktur, punkt 7 (S).....	92
10. Nationell plan för transportsystemet och länsplaner för regional transportinfrastruktur, punkt 7 (MP)	95
11. Nationell plan för transportsystemet och länsplaner för regional transportinfrastruktur, punkt 7 (SD).....	98
12. Nationell plan för transportsystemet och länsplaner för regional transportinfrastruktur, punkt 7 (V)	99
13. Åtgärder inom sjöfarten, punkt 9 (M, FP, C, KD)	101
14. Längre och tyngre godståg och lastbilar, punkt 10 (S, SD).....	104
Särskilda yttranden	106
1. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 8 (S)	106
2. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 8 (MP)	106
3. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 8 (SD)	107
4. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 8 (V)	107
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	109
Skrivelse 2012/13:131	109
Följdmotionerna.....	109
Skrivelse 2013/14:233	110
Följdmotionerna.....	110

Följdmotioner till skrivelse 2013/14:201	111
Motioner från allmänna motionstiden 2012/13	112
Motioner från allmänna motionstiden 2013/14	114
<i>Tabeller</i>	
Fördelning av länsplaner (miljoner kronor)	44
Planeringsram för transportsystemet 2014–2025 (miljarder kronor)	52

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Vissa transportpolitiska utgångspunkter

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T17 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 7,
 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 23,
 2012/13:T510 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkandena 1, 2 och 12,
 2013/14:T16 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 3, 10 och 11,
 2013/14:C419 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 13,
 2013/14:T298 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),
 2013/14:T351 av Anita Brodén m.fl. (FP) yrkande 3,
 2013/14:T356 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M),
 2013/14:T397 av Anders Ahlgren och Erik A Eriksson (båda C),
 2013/14:T426 av Shadiye Heydari och Cecilia Dalman Eek (båda S) yrkande 3,
 2013/14:T491 av Pia Nilsson m.fl. (S),
 2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 13,
 2013/14:T511 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 10,
 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 4 och
 2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 15.

Reservation 1 (S)

Reservation 2 (MP, V)

2. Planeringsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T17 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1–4,
 2012/13:T18 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 5,
 2012/13:T327 av Annika Qarlssoon och Åsa Torstensson (båda C) yrkandena 1 och 2 samt
 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 2 och
 lägger skrivelse 2012/13:131 till handlingarna.

Reservation 3 (S)

Reservation 4 (MP, V)

3. Fyrstegsprincipen

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T17 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 5,
 2012/13:T18 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1–4,
 2013/14:T521 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 8 och
 2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 14.

Reservation 5 (S)

Reservation 6 (MP, V)

4. **Kommunal medfinansiering**

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att ett tydligare regelverk bör utarbetas för kommunal medfinansiering. Därmed bifaller riksdagen motion

2013/14:T16 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 4 och
bifaller delvis motion

2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 20.

Reservation 7 (M, FP, C, KD)

5. **OPS-finansiering**

Riksdagen avslår motion

2013/14:T396 av Per Åsling och Anders Ahlgren (båda C).

6. **Finansiering från EU**

Riksdagen avslår motion

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 5.

Reservation 8 (S, MP, V)

7. **Nationell plan för transportsystemet och länsplaner för regional transportinfrastruktur**

Riksdagen avslår motionsyrkandena

2013/14:T8 av Bengt Berg m.fl. (V) yrkande 4,

2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 6,

2013/14:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 6,

2013/14:T14 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 1 och 2,

2013/14:T15 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1–5, 7 och 8,

2013/14:T16 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1 och 5–8,

2013/14:T292 av Irene Oskarsson (KD) yrkandena 1 och 2,

2013/14:T325 av Peter Johnsson m.fl. (S),

2013/14:T349 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2,

2013/14:T521 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 2,

2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 24 och 25,

2013/14:T534 av Per Åsling (C) och

2013/14:N426 av Jennie Nilsson m.fl. (S) yrkande 7 och

lägger skrivelse 2013/14:233 till handlingarna.

Reservation 9 (S)

Reservation 10 (MP)

Reservation 11 (SD)

Reservation 12 (V)

8. **Särskilda infrastrukturåtgärder**

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T17 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 6,

2012/13:T221 av Roland Utbult (KD),

2012/13:T252 av Maria Lundqvist-Brömster (FP),

2012/13:T287 av Christina Karlsson (S) yrkandena 1 och 2,
2012/13:T292 av Christer Winbäck (FP) yrkandena 1 och 2,
2012/13:T293 av Nina Larsson (FP),
2012/13:T294 av Emma Carlsson Löfdahl (FP),
2012/13:T334 av Nina Lundström (FP),
2012/13:T441 av Gunnar Andrén (FP) yrkande 7,
2013/14:T15 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 6,
2013/14:T202 av Magnus Sjödahl (KD),
2013/14:T207 av Anna Steele (FP),
2013/14:T209 av Johan Andersson (S),
2013/14:T213 av Jonas Eriksson och Stina Bergström (båda MP),
2013/14:T215 av Jan Lindholm (MP),
2013/14:T217 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 3,
2013/14:T219 av Jan Lindholm och Jonas Eriksson (båda MP),
2013/14:T220 av Jan Lindholm och Jonas Eriksson (båda MP) yrkan-
dena 1 och 2,
2013/14:T224 av Susanne Eberstein och Ingemar Nilsson (båda S),
2013/14:T226 av Andreas Carlson (KD),
2013/14:T230 av Irene Oskarsson (KD),
2013/14:T232 av Jörgen Hellman m.fl. (S),
2013/14:T237 av Christina Oskarsson m.fl. (S),
2013/14:T239 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1–4,
2013/14:T245 av Andreas Carlson (KD),
2013/14:T246 av Stefan Svanström (KD),
2013/14:T249 av Lars-Axel Nordell (KD) yrkandena 1 och 2,
2013/14:T253 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda S),
2013/14:T254 av Urban Ahlin m.fl. (S),
2013/14:T256 av Kurt Kvarnström och Raimo Pärssinen (båda S),
2013/14:T257 av Carina Ohlsson m.fl. (S),
2013/14:T266 av Christer Winbäck (FP) yrkandena 1 och 2,
2013/14:T267 av Johan Pehrson (FP),
2013/14:T270 av Nina Lundström (FP),
2013/14:T277 av Nina Larsson (FP),
2013/14:T278 av Nina Larsson och Anita Brodén (båda FP) yrkandena
1 och 2,
2013/14:T279 av Lars-Axel Nordell (KD),
2013/14:T282 av Anders Andersson (KD),
2013/14:T284 av Andreas Carlson (KD),
2013/14:T300 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),
2013/14:T303 av Ingemar Nilsson och Marie Nordén (båda S),
2013/14:T304 av Susanne Eberstein och Marie Nordén (båda S),
2013/14:T308 av Billy Gustafsson m.fl. (S),
2013/14:T311 av Clas-Göran Carlsson m.fl. (S),
2013/14:T317 av Ulrika Carlsson i Skövde (C) yrkandena 1 och 2,
2013/14:T321 av Peter Johnsson m.fl. (S),

2013/14:T323 av Mats Pertoft och Esabelle Dingizian (båda MP),
2013/14:T329 av Mats Pertoft och Esabelle Dingizian (båda MP),
2013/14:T335 av Josef Fransson (SD) yrkande 1,
2013/14:T340 av Julia Kronlid (SD),
2013/14:T343 av Nina Lundström (FP),
2013/14:T344 av Emma Carlsson Löfdahl och Jan Ertsborn (båda FP),
2013/14:T345 av Emma Carlsson Löfdahl och Jan Ertsborn (båda FP),
2013/14:T348 av Tina Ehn (MP) yrkandena 1–3,
2013/14:T355 av Lars Eriksson m.fl. (S),
2013/14:T357 av Kristina Nilsson m.fl. (S) yrkandena 1 och 2,
2013/14:T358 av Agneta Gille m.fl. (S),
2013/14:T360 av Anna Wallén m.fl. (S),
2013/14:T366 av Jennie Nilsson m.fl. (S),
2013/14:T370 av Eva Sonidsson m.fl. (S),
2013/14:T373 av Olle Thorell m.fl. (S),
2013/14:T377 av Lars Eriksson m.fl. (S),
2013/14:T379 av Ulf Nilsson m.fl. (FP),
2013/14:T389 av Thoralf Alfsson (SD),
2013/14:T391 av Maria Lundqvist-Brömster och Hans Backman (båda FP),
2013/14:T395 av Annika Qarlsson (C),
2013/14:T409 av Carin Runeson och Kurt Kvarnström (båda S),
2013/14:T413 av Peter Persson m.fl. (S),
2013/14:T414 av Peter Hultqvist och Carin Runeson (båda S),
2013/14:T420 av Carin Runeson och Kurt Kvarnström (båda S),
2013/14:T422 av Christer Adelsbo m.fl. (S),
2013/14:T424 av Isak From m.fl. (S) yrkandena 1–3,
2013/14:T425 av Katarina Köhler och Kristina Nilsson (båda S),
2013/14:T426 av Shadiye Heydari och Cecilia Dalman Eek (båda S) yrkandena 1 och 2,
2013/14:T427 av Lennart Axelsson m.fl. (S),
2013/14:T430 av Ann Arleklo m.fl. (S),
2013/14:T432 av Börje Vestlund (S),
2013/14:T441 av Carina Herrstedt (SD),
2013/14:T442 av Carina Herrstedt (SD),
2013/14:T445 av Emil Källström (C),
2013/14:T446 av Emil Källström (C),
2013/14:T452 av Gunnar Andréén (FP) yrkandena 1–7,
2013/14:T454 av Johnny Skalin (SD),
2013/14:T461 av Jabar Amin (MP),
2013/14:T464 av Christer Engelhardt (S),
2013/14:T466 av Krister Örnfjäder m.fl. (S),
2013/14:T467 av Kerstin Haglö och Peter Jeppsson (båda S),
2013/14:T471 av Johan Andersson och Matilda Ernkran (båda S),
2013/14:T477 av Krister Örnfjäder m.fl. (S),

2013/14:T479 av Anders Sellström (KD),
2013/14:T480 av Anders Sellström (KD),
2013/14:T484 av Annelie Karlsson m.fl. (S) yrkande 1,
2013/14:T489 av Elin Lundgren m.fl. (S),
2013/14:T493 av Phia Andersson och Adnan Dibrani (båda S),
2013/14:T503 av Carina Ohlsson m.fl. (S),
2013/14:T505 av Hannah Bergstedt m.fl. (S),
2013/14:T506 av Lars Eriksson (S),
2013/14:T508 av Hans Ekström (S),
2013/14:T509 av Phia Andersson och Adnan Dibrani (båda S),
2013/14:T515 av Carina Ohlsson m.fl. (S),
2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 7, 9 och 15,
2013/14:T518 av Ibrahim Baylan m.fl. (S),
2013/14:T521 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 9,
2013/14:T522 av Julia Kronlid (SD),
2013/14:T528 av Mikael Jansson (SD),
2013/14:T531 av Helena Lindahl och Maria Lundqvist-Brömster (båda FP),
2013/14:T536 av Carin Runeson och Olle Thorell (båda S),
2013/14:N333 av Christer Nylander (FP) yrkande 1 och
2013/14:N414 av Börje Vestlund m.fl. (S) yrkande 5.

9. Åtgärder inom sjöfarten

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att regeringen ska se till att sjöfarten binds samman mer effektivt med järnvägs- och vägtransporter, att regeringen ska arbeta för att genomförandet av de nya svavelreglerna blir så kostnadseffektivt som möjligt och att regeringen inom en snar framtid bör återkomma till riksdagen med förslag på införande av ett system med tonnageskatt. Därmed bifaller riksdagen motion

2013/14:T16 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 9.

Reservation 13 (M, FP, C, KD)

10. Längre och tyngre godståg och lastbilar

Riksdagen avslår motion

2013/14:T16 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 2.

Reservation 14 (S, SD)

11. Prissättningen på Öresundsbron

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:U302 av Leif Jakobsson m.fl. (S) yrkande 3 och

2013/14:T380 av Ulf Nilsson och Christer Nylander (båda FP) yrkandena 1 och 2.

Stockholm den 12 juni 2014

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Jessica Rosencrantz (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Edward Riedl (M), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V), Roza Güclü Hedin (S), Lise Nordin (MP) och Anders Ahlgren (C).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas regeringens skrivelse 2012/13:131 Riksrevisionens rapport om statens satsningar på transportinfrastruktur och 12 yrkanden i följdmotioner till skrivelsen samt skrivelse 2013/14:233 Åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2025 och 3 följdmotioner. Vidare behandlas 169 motionsyrkanden från de allmänna motionstiderna 2012 och 2013. En förteckning över de förslag som behandlas redovisas i bilagan.

Utskottet besökte Trafikverket den 26 mars 2013 för att ta del av myndighetens arbete med den då pågående åtgärdsplaneringen. Efter Riksrevisionens rapport ”Statens satsningar på transportinfrastruktur – valuta för pengarna?” (RiR 2012:21) anordnade utskottet vidare den 30 maj 2013 ett seminarium om statens satsningar på transportinfrastruktur med anledning av den serie granskningar som myndigheten gjort inom området.

Trafikverkets generaldirektör Gunnar Malm informerade utskottet den 3 juni 2014 om järnvägens underhållsbehov och dess finansiering. Även infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd informerade utskottet den 10 juni 2014.

I sammanhanget kan nämnas att utskottet tidigare under året behandlat frågor om elektroniska vägtullsystem (bet. 2013/14:TU4), infrastrukturavgifter på väg (bet. 2013/14:TU8) samt vissa frågor som rör sjöfartens och luftfartens infrastruktur (bet. 2013/14:TU6 respektive bet. 2013/14:TU17). Utskottet behandlar också vissa frågor som rör väg- och järnvägsinfrastruktur i bet. 2013/14:TU9 om trafiksäkerhet, bet. 2013/14:TU13 om vissa vägtrafikfrågor och bet. 2013/14:TU19 om jämvägspolitiska frågor.

Skrivelsernas huvudsakliga innehåll

I skrivelse 2012/13:131 sammanfattar regeringen Riksrevisionens slutsatser från granskningsrapporten Statens satsningar på transportinfrastruktur – valuta för pengarna? (RiR 2012:21) för att sedan behandla Riksrevisionens rekommendationer för att åtgärda påtalade brister.

Regeringen inleder med att redogöra för Riksrevisionens slutsatser och rekommendationer. I vissa delar instämmer regeringen i den kritik som Riksrevisionen framför. Det har inte minst handlat om att regeringen och Trafikverket inte konsekvent tillämpat befintliga styrmedel eller vägledande principer då satsningar gjorts på transportinfrastruktur vilket gör att uppfyllelsen av de transportpolitiska målen försämras enligt Riksrevisionen.

Regeringen anför i skrivelsen att det kan finnas goda skäl till varför styrmedel och principer inte alltid strikt tillämpas eller följs. Det kan exempelvis

förhålla sig så att det inte alltid finns något kunskapsunderlag om samhällsekonomiska kostnader eller att samhällsekonomiska kalkyler inte alltid ger en fullständig eller rättvisande bild av kostnader och effekter. Regeringen menar att den i sitt arbete också måste ta hänsyn till sådana faktorer i samhället som inte låter sig hanteras med de planeringsinstrument man förfogar över, och när det gäller infrastruktursatsningar måste regeringen ha ett helhetsperspektiv och göra hänsynstaganden som Riksrevisionen inte beaktar i sin granskning. Riksrevisionen påtalar även brister i öppenhet och transparens i regeringens redovisning av underlag inför beslut om att genomföra vissa infrastrukturprojekt vilket försvårar en effektiv uppföljning av de åtgärder som vidtagits. På denna punkt instämmer regeringen i huvudsak med Riksrevisionens slutsats och medger att det finns skäl att förbättra redovisningen till riksdag och allmänhet. I fråga om övriga rekommendationer som Riksrevisionen föreslår svarar regeringen att man beaktar dessa och att man kontinuerligt arbetar med att förbättra den interna processen för planering och genomförande av infrastruktursatsningar.

I regeringens skrivelse Åtgärdsplanering för transportsystemet (skr. 2013/14:233) behandlas den åtgärdsplanering som lett fram till regeringens beslut den 3 april 2014 om att fastställa den nationella trafikslagsövergripande planen för perioden 2014–2025. Den trafikslagsövergripande statliga ramen för planeringsperioden 2014–2025 uppgår till 522 miljarder kronor, varav 155 miljarder kronor för drift och underhåll av vägar, 86 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga järnvägar och 281 miljarder kronor för utveckling av transportsystemet. Sistnämnda inbegriper en ram för trafikslagsövergripande länsplaner på 34,9 miljarder kronor.

Regeringen sammanfattar inledningsvis transportsystemets betydelse för tillväxten och Sveriges konkurrenskraft. Samtidigt måste transportsystemets utformning, drift och användning främja en hållbar utveckling och beakta de funktions- och hänsynsmål som formulerats.

Regeringen beskriver de åtgärder som planeras inom ramen för drift, underhåll och reinvesteringar av 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 betonar vad gäller genomförandet av den nationella planen för utveckling av transportsystemet att fokus legat på förbättrad tillgänglighet, trafiksäkerhet, miljöfrågor och på att minimera transporternas klimatpåverkan.

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

Utskottets överväganden

Vissa transportpolitiska utgångspunkter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika utgångspunkter för transportsystemets utformning. Utskottet framhåller bl.a. att miljö- och klimathänsyn inbegrips i planeringsprocessen liksom trafiksäkerhetsfrågor. Utskottet bedömer vidare att vikten av ett gränsöverskridande samarbete på transportområdet är väl uppmärksammas, liksom frågor om infrastrukturens betydelse för besöksnäringen.

Jämför reservationerna 1 (S) och 2 (MP).

Motionerna

Miljö- och klimathänsyn

Anders Ygeman m.fl. (S) påtalar i motion 2012/13:T17 bristen på styrmedel för den tunga lastbilstrafiken (yrkande 7). Motionärerna invänder mot att regeringen inte tagit fram sådana styrmedel, trots lastbilstrafikens växande klimatpåverkan.

I motion 2013/14:C419 argumenterar Åsa Romson m.fl. (MP) för behovet av åtgärder som ska underlätta för befolkningen i städerna att klara sig utan bil (yrkande 13). Biltrafikens avigsidor drabbar stadsinvånarna i form av t.ex. trängsel, miljöpåverkande föroreningar och bullerstörningar. Det är därför viktigt att antalet bilar minskar och om det inte går att resa kollektivt bör i stället taxi, hyrbil och bilpooler uppmuntras som alternativ i stället för att använda egen bil.

Helena Leander m.fl. (MP) kräver i motion 2012/13:T510 att regeringen inför en miljöanpassad trafikplaneringsplikt i större städer och hänvisar i sammanhanget till den modell som redan tillämpas i Frankrike (yrkande 1). En skyldighet att tillämpa ett trafikplaneringssystem skulle enligt motionärerna underlätta utformningen av ett mer miljövänligt trafiksystem i stadsmiljöer där behovet av biltransporter kan minskas till förmån för kollektivtrafiken. Motionärerna framhåller också att infrastruktursatsningar innebär miljökonsekvenser och att det därför är angeläget att infrastrukturens klimatpåverkan också inkluderas i de modeller och verktyg som används för planering och projektering (yrkande 2). I fråga om stadsplanering är det också angeläget att miljöprövningar görs av nya och befintliga transportintensiva etableringar som exempelvis stora köpcentrum eftersom de i många fall bidrar till ökad biltrafik med den negativa miljöpåverkan det innebär. Införandet av en sådan åtgärd skulle enligt motionärerna tvinga befintliga etableringar att vidta åtgärder i syfte att minska biltransporterna men en miljöprövning skulle även i tid kunna stoppa projektering av nya etableringar (yrkande 12).

Även i motion 2013/14:T526 yrkande 15 av Stina Bergström m.fl. (MP) förespråkas att regeringen inför en miljöanpassad trafikplaneringsplikt i större städer och nämner som förebild den lagstiftning som finns i Frankrike enligt vilken transportbehoven måste tillgodoses med beaktande av miljöaspekter. En lagstadgad skyldighet för Sveriges större kommuner att tillämpa ett trafikplaneringssystem skulle enligt motionärerna underlätta arbetet med att minska biltrafiken.

Effektivare resursutnyttjande

Den befintliga transportinfrastrukturen måste utnyttjas mer resurseffektivt menar Pia Nilsson m.fl. (S) och föreslår i motion 2013/14:T491 att regeringen tillsätter en utredning för att se över dagens godsflöden för att hitta effektivare transportlösningar för både person- och godstrafiken. Vissa delar av infrastrukturen är överbelastade samtidigt som det finns andra delar som inte utnyttjas effektivt, vilket ger utrymme för omfördelningar av transporter inom ramen för den befintliga infrastrukturen.

Av framkomlighets- och trafiksäkerhetsskäl finns det anledning att se över motorcykelns roll i transportplaneringen anser Anders Ygeman m.fl. (S) i motion 2013/14:T511. Motorcykeln kan nyttjas för arbetspendling och är inte lika utrymmeskrävande som flertalet andra motorfordon. Därför menar motionärerna att det finns anledning att erbjuda bättre parkeringsmöjligheter för motorcykel i städerna (yrkande 10).

Trafiksäkerhet

Behovet av fortsatt utbyggnad av mötesfria vägar lyfts fram av Anders Ygeman m.fl. (S) i motion 2013/14:T510 för att minska risken för mötesolyckor (yrkande 13). Motionärerna framhåller att på de vägar som åtgärdats har antalet allvarliga olyckor mellan lastbilar och personbilar minskat, och därför är det angeläget att fler vägar görs mötesfria för att minskningen ska fortsätta.

Frågan om trafiksäkerhet på vägarna uppmärksammas även av Anita Brodén m.fl. (FP) i motion 2013/14:T351 där behovet av åtgärder vid särskilt olycksdrabbade vägsträckor dryftas. Motionärerna vill i sammanhanget påminna om att riksdagen har antagit nollvisionen som utgör grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Enligt nollvisionen ska ingen dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken och för att nå dit menar motionärerna att det är viktigt med säkerhetsfrämjande åtgärder vid särskilt olycksdrabbade vägsträckor (yrkande 3).

Intelligenta transportsystem

Anders Ygeman m.fl. (S) betonar i motion 2012/13:T477 vikten av att Sverige blir en ledande nation när det gäller användningen av intelligenta transportsystem (ITS). En av fördelarna med systemet som motionärerna vill lyfta fram är att det bidrar till att höja säkerheten för lastbilstransporter genom att underlätta för chaufförerna att hitta säkra uppställningsplatser, vilket minskar risken för rån och stöld av gods (yrkande 23).

Värdering av godstransporter

I motion 2013/14:T16 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 10 anføres att godstransporter måste få en samhällsekonomisk värdering som speglar dess betydelse för Sveriges utveckling.

Besöksnäringens transportbehov

I motion 2013/14:T16 yrkande 11 framhåller Anders Ygeman m.fl. (S) att besöksnäringen gynnas av ökade infrastruktursatsningar och att det för besöksnäringen är viktigt att belastningen på infrastrukturen under de mest intensiva besöksmånaderna tas med vid planering av både ny infrastruktur och underhållsåtgärder.

Per Åsling och Helena Lindahl (båda C) yrkar i motion 2013/14:T298 på att Trafikverket ska få i uppdrag att tillsammans med näringsliv och andra berörda myndigheter undersöka behovet av att anpassa den lokala infrastrukturen till turistresmål som är starkt säsongsbundna. Motionärerna framhåller att turismen spelar en allt viktigare roll för både näringslivet och sysselsättningen, inte minst på landsbygden. Eftersom turismen i stor utsträckning är säsongsbunden, utgör bristande flexibilitet i infrastruktur, t.ex. flyg, tåg och vägnät, ett hinder för näringens utveckling. Riktlinjen för tilldelning av infrastrukturresurser styrs i dag enligt motionärerna i alltför hög grad av befolkningsunderlaget utan att någon hänsyn tas till stora variationer i antalet besökande turister. Av denna anledning måste fördelningen av anslag anpassas till faktiska förhållanden.

Anders Ahlgren och Erik A Eriksson (båda C) efterfrågar i motion 2013/14:T397 nya beräkningssätt som tar större hänsyn till besöksnäringens transportbehov och de behov som landsortens exportindustri har. Motionärerna anger att infrastrukturens betydelse för den regionala utvecklingen inte nog kan poängteras samtidigt som en välfungerande infrastruktur är en förutsättning för ett framgångsrikt näringsliv. De beräkningssätt som används i dag är enligt motionärerna alltför inriktade mot att tillgodose transportbehoven i storstadsregionerna på bekostnad av godstransporterna i andra områden.

Nordiskt och övrigt internationellt samarbete

I motion 2013/14:T16 yrkande 3 anför Anders Ygeman m.fl. (S) att det är angeläget med ett nordiskt transport- och infrastruktursamarbete för att utveckla Sveriges transportinfrastruktur. De nordiska länderna måste enligt motionärerna samordna sig bättre när det gäller gränsöverskridande transportinfrastruktur. De pekar i sammanhanget på att Fehmarn Bält-förbindelsen kommer att ställa nya krav på ökad infrastrukturkapacitet även i Sverige. Även inom EU måste samarbetet på transportområdet stärkas, anger motionärerna och framhåller vikten av ordning och reda på vägarna. Vidare lyfts i motionen fram EU-samarbetet för gränsöverskridande järnvägstrafik. På bilateral nivå, såväl i Europa som på global nivå, anges att det finns goda möjligheter till samarbete när det gäller såväl höghastighetståg, ny miljöteknik för transportsektorn som trafiksäkerhet.

Anders Ygeman m.fl. (S) efterfrågar i motion 2013/14:T517 en tydligare nordisk dimension i framtidens transportpolitik som är nödvändig för att skapa fler jobb och tillväxt i norra Europa. Åtgärderna bör omfatta satsningar på både järnvägen och det vanliga vägnätet, vilket skulle underlätta inte minst arbetspendling mellan de nordiska länderna (yrkande 4).

Likaså uppmärksammar Shadiye Heydari och Cecilia Ekman (båda S) i motion 2013/14:T426 behovet av en nordisk transportplan för genomförandet av gemensamma infrastruktursatsningar (yrkande 3). Det växande utbytet med Norge under senare decennier har aktualiserat frågan om nödvändiga investeringar i inte minst järnvägsinfrastruktur för att undvika kapacitetsbrist och försämrad tillgänglighet för persontrafiken och godstrafiken. Avsaknaden av samverkan mellan Sverige och Norge leder enligt motionärerna till stora tillväxtförluster.

Cecilie Tenfjord-Toftby (M) betonar i motion 2013/14:T356 att bra och effektiva transporter i kombination med en modern infrastruktur är grundläggande förutsättningar för tillväxt och utveckling och att det därför behövs ett gemensamt nordiskt infrastrukturtänkande om länderna ska kunna hävda sig i den internationella konkurrensen, inte minst med tanke på arbetsmarknadens och näringslivets behov. Detta kan enligt motionären uppnås med hjälp av en gemensam nordisk infrastrukturplan och en nordisk strategi för att utveckla transportinfrastrukturen till havs och på land. Därför bör regeringen överväga att ge relevanta institutioner i uppdrag att ta fram en långsiktig nordisk satsning på forskning och innovation inom transportområdet för att utveckla nordisk konkurrenskraft i framtiden.

Utskottets ställningstagande

Miljö- och klimathänsyn

Transportpolitiken är ett medel för att uppnå flera mål i samhället. Det övergripande målet är att transportsystemet ska ge en samhällsekonomiskt effektiv

och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. Därutöver har riksdagen fattat beslut om ett funktionsmål: tillgänglighet, samt ett hänsynsmål: säkerhet, miljö och hälsa. Utskottet är införstådd med att uppgiften att förvalta och utveckla transportsystemet ibland ger upphov till målkonflikter då en enskild åtgärd inte alltid bidrar till alla delar av det transportpolitiska målet: tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa. Utskottet är medvetet om att det finns ett starkt samband mellan utvecklingen av transportsystemet och samhällsutvecklingen i stort. Det faller sig därför naturligt att transportsystemet och den tillhörande infrastrukturen behöver anpassas till de krav som en långsiktigt hållbar utveckling ställer, såväl ekonomiskt som miljömässigt och socialt.

Transportsektorn står för en stor andel av de svenska utsläppen av växthusgaser, och utskottet har flera gånger, bl.a. i betänkande 2012/13:TU2, understrukt att klimatförändringarna är en av vår tids största utmaningar. Utskottet har anfört att det därför är viktigt att bryta sambandet mellan fler transporter och negativ påverkan på miljön och klimatet. Utskottet påpekar att transportsystemet är en viktig del i att uppfylla klimatmålen men framhöll också att hänsyn måste tas till att transportsystemet behöver utvecklas i takt med att befolkningen ökar. Utskottet ställer sig alltså bakom denna bedömning.

Utskottet angav i betänkande 2012/13:TU2 som sin åsikt att begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende. Utskottet ansåg att styrmedel som påverkar hur infrastrukturen utnyttjas och vilka fordon som köps är viktigare för en positiv utveckling vad gäller miljön än infrastrukturutvecklingen i sig. Sett till transportsektorns totala utsläpp leder investeringar i infrastruktur endast till marginella förändringar. Koldioxidskatten och EU:s utsläppshandelssystem är de centrala styrmedlen för att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn, angav utskottet i betänkandet. Utskottet instämmer alltså även i denna uppfattning.

I fråga om miljövänligare lastbilstransporter vill utskottet uppmärksamma samarbetet mellan olika aktörer från näringsliv och myndigheter i syfte att göra godstransporterna på de svenska vägarna klimatneutrala (Klimatneutrala transporter på väg, KNEG). Projektet arbetar främst inom följande områden: effektivare transporter, effektivare fordon, effektivare bränsleproduktion och utökad användning av förnybara drivmedel. Initiativ som detta är enligt utskottets mening viktiga för att finna hållbara lösningar som fungerar för samtliga inblandade aktörer.

I regeringens beslut om den nationella trafikslagsövergripande planen för utvecklingen av transportsystemet för perioden 2014–2025 framhålls att betydande medel avsätts i planen till trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur. Regeringen understryker också att miljöfrågorna ska integreras kontinuerligt i planering, byggande och förvaltning av transportinfrastruktur. Utskottet noterar också med tillfredsställelse att planen bidrar till mer hållbara transportsätt, såsom fysiska åtgärder som gynnar järnväg, kollektivtrafik och

cykling. Utskottet välkomnar vidare att planen även innehåller ett antal satsningar på innovativa lösningar som kan bidra till uppsatta klimatmål, bl.a. demonstrationsanläggningar för elektrifierade vägar.

Mot bakgrund av vad som anförs ovan avstyrker utskottet motionerna 2012/13:T17 (S) yrkande 7, 2012/13:T510 (MP) yrkandena 1, 2 och 12, 2013/14:T526 (MP) yrkande 15 samt 2013/14:C419 (MP) yrkande 13.

Ett resurseffektivt transportsystem

Motion 2013/14:T491 (S) tar upp frågan om att kunna anpassa transportsystemet till person- och godstrafiken. Utskottet vill med anledning av detta påminna om att Trafikverket har gjort en utförlig analys av person- och godstrafikens förutsättningar och utveckling. Detta gjordes inom ramen för den kapacitetsutredning för transportsystemet som Trafikverket genomförde inför framtagandet av regeringens senaste infrastrukturproposition. Trafikverket kunde sedan utifrån bl.a. denna analys utarbeta prioriterade paketlösningar för att möta behoven där bristerna är som störst: i storstadsregionerna och på starkt trafikerade vägar och järnvägar.

Utskottet vill också peka på att det i regeringens uppdrag till Trafikverket att ta fram ett förslag till nationell plan framhölls att förutsättningarna för transporter varierar i landets olika delar och att det är angeläget att finna effektiva transportlösningar för människor och företag i hela landet, såväl på landsbygden som i städerna. I förutsättningarna för själva åtgärdsplaneringen identifierade sedermera Trafikverket infrastrukturens användande som en nyckelfaktor för att uppnå prioriterade mål. Åtgärdsplaneringen kom således att fokusera på bl.a. trafikintensiva områden såsom storstadsområden, godsstråk och stråk som binder samman viktiga regioner där åtgärder får störst påverkan på systemets leveranser såsom kapacitet.

Med anledning av önskemålet i motion 2013/14:T511 (S) yrkande 10 om att främja den yteffektiva motorcykelns roll i transportplaneringen vill utskottet framhålla att steg 1 i den fyrstegsprincip som tillämpas vid prövningar av förbättringar i transportsystemet inbegriper åtgärder som kan leda till att transporter förs över till mindre utrymmeskrävande färdmedel.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan avstyrks motionerna 2013/14:T491 (S) och 2013/14:T511 (S) yrkande 10.

Trafiksäkerhet

Utskottet vill påminna om att Trafikverkets uppdrag att utarbeta ett förslag till nationell plan även inbegrep att ta hänsyn till diverse förutsättningar och behov i trafiksäkerhetskänseende. Oskyddade trafikanter, vilket även inbegriper förare av tvåhjuliga motorfordon, är särskilt utsatta, och utskottet välkomnar därför att dessa utpekades särskilt i uppdraget. Likaså välkomnar utskottet att regeringen i uppdraget lyfter fram utbyggnaden av mittseparerade vägar för att

minska risken för mötesolyckor. Utskottet delar också regeringens uppfattning om att positiva effekter på trafiksäkerheten kan uppnås med hjälp av lösningar som bygger på intelligenta transportsystem (ITS).

Utskottet noterar med tillfredsställelse att regeringen sedermera i sin skrivelse om åtgärdsplaneringen för transportsystemet 2014–2025 tydligt framhåller att trafiksäkerheten haft fortsatt prioritet vid genomförandet av den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet. Utskottet delar regeringens uppfattning om att det är nödvändigt att anlägga ett trafikslagsövergripande perspektiv på trafiksäkerhetsfrågorna för att kunna sätta in åtgärder där de bäst behövs. Regeringen framhåller i beslutet om den nya nationella planen att riktade satsningar på ökad trafiksäkerhet inom flera trafikslag även fortsättningsvis kommer att prioriteras, bl.a. genom ytterligare satsningar på automatisk trafiksäkerhetskontroll genom trafiksäkerhetskamemor och alkobommar och genom fortsatt utbyggnad av mötesfria vägar. Inom den spårbundna trafiken innehåller planen satsningar på att förhindra obehörigt spårbeträdande. Utskottet välkomnar detta.

Det är utskottets uppfattning att den nya nationella planen för perioden 2014–2025 innebär att trafiksäkerheten även fortsättningsvis kommer att vara prioriterad och att nollvisionen står fast för transportsystemets utformning, funktion och användning. Utskottet väljer därmed att avstyrka motionerna 2013/14:T351 (FP) yrkande 3 och 2013/14:T510 (S) yrkande 13.

Intelligenta transportsystem

I motion 2012/13:T477 (S) yrkande 23 behandlas vikten av att använda intelligenta transportsystem. Utskottet vill därför inledningsvis påminna om att riksdagen under våren 2013 beslutade om en ny lag om intelligenta transportsystem (ITS) vid vägtransporter (prop. 2012/13:138, bet. 2012/13:TU14, rskr. 2012/13:226). Lagen gäller för informations- och kommunikationsteknik och tillhandahållande av tjänster med sådan teknik som syftar till att fungera gränsoverskridande inom Europeiska unionen. Det är fråga om teknik och tjänster som avser användning av väg-, vägtrafik- och resedata, trafikledning och hantering av godstransporter, stöd för trafiksäkerhet och skydd av transporter samt samverkan mellan fordon och transportinfrastruktur. I beredningen av ärendet betonade utskottet att ITS kan bidra till att skapa bättre möjligheter att använda transportsystemet på ett effektivt sätt t.ex. genom att förbättra möjligheterna att välja bästa transportsätt, öka tillgängligheten och komforten, höja trafiksäkerheten och minska klimatpåverkan (bet. 2012/13:TU14).

Frågan om ITS har även behandlats våren 2014 i samband med utskottets behandling av motioner om trafiksäkerhet respektive yrkestrafik (bet. 2013/14:TU9 och bet. 2013/14:TU14). Utskottet framhöll då nyttan av ITS-system och pekade på att det bl.a. kan nyttjas för att ge användbar information till chaufförerna om var det finns lediga säkra uppställningsplatser.

Inom den statliga ramen för utvecklingen av transportsystemet 2014–2025 inbegrips trimmings- och effektiviseringsåtgärder, och utskottet vill här förtydliga att detta bl.a. inkluderar utvecklande och användande av it-tjänster. Det är också utskottets uppfattning att de åtgärder som vidtagits på området visar att Sverige i en internationell jämförelse har högt ställda ambitioner vad gäller tillämpning av ITS.

Därmed anser utskottet att motion 2012/13:T477 (S) yrkande 23 är väl tillgodosett. Motionsyrkandet avstyrks därför.

Värdering av godstransporter

När det gäller motionsförslaget om värdering av godstransporter vill utskottet peka på att regeringen i december 2012 gav Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i uppdrag att utreda trafikens samhällsekonomiska kostnader. För att bättre kunna belysa frågan om en rättvis och effektiv prissättning av transporter ingår i uppdraget till VTI att ta fram och uppdatera kunskapsunderlag om trafikens samhällsekonomiska kostnader. VTI:s uppdrag omfattar alla trafikslag och flera olika aspekter av trafikens samhällsekonomiska kostnader. Bland annat ska man beskriva den nationella geografiska differentieringen av kostnader över landet. Uppdraget till VTI innebär en möjlighet att ta fram ett vetenskapligt grundat underlag kring trafikens samhällsekonomiska kostnader och hur styrmedel förhåller sig till dessa kostnader. Utredningen kommer bl.a. att behandla infrastrukturkostnader, trängsel samt kostnader för buller, olyckor, luftföroreningar och klimatgaser för alla transportslag. VTI ska också analysera hur konkurrenssituationen för näringslivet ser ut i ljuset av de samhällsekonomiska kostnaderna i Sverige och i vår omvärld. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 1 november 2014. I sammanhanget kan även nämnas att trafikutskottet under våren 2014 tagit initiativ till en studie om forskningen om och tillämpningen av samhällsekonomiska analyser inom transportområdet med särskild hänsyn till hållbar utveckling. Översikten pekar bl.a. på att de senaste årens arbete har präglats av en ökad ambitionsnivå i syfte att väga in en hållbar utveckling i de samhällsekonomiska analyserna inom transportområdet och på att det pågår en utvecklingsprocess.

Motion 2013/14:T16 (S) yrkande 10 avstyrks därmed.

Besöksnäringens behov

Utskottet har uppmärksammat den positiva utvecklingen för besök och resor i Sverige som görs av utländska besökare. Under de senaste tio åren har intäkterna från utländska turister ökat snabbare än från den inhemska turismen, och det är en utveckling för branschen som utskottet vill uppmuntra. Turistsäsongen ställer stora krav på god framkomlighet och tillgänglighet till de större destinationerna, och förbättringar i detta avseende är en förutsättning för att

besöksnäringen ska fortsätta att utvecklas positivt. Trafikverket uppmärksammade i sitt förslag till nationell trafikslagsövergripande plan att i vissa områden begränsas tillgängligheten eftersom transportsystemet inte är dimensionerat för besöksnäringens behov, vilket inte minst gäller den norra regionen. Detta är något som utskottet ser som bekymmersamt. I förslaget till nationell plan föreslog därför Trafikverket åtgärder i olika delar av landet för att gynna besöksnäringen och dess utveckling.

Utskottet vill påminna om att Trafikverket även i rapporten Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar fram till år 2025 och utblick mot år 2050 har framhållit att resmöjligheterna behöver förbättras för turister, både när det gäller kollektivtrafik och bilresor, i synnerhet under högsäsong och där reseströmmarna är omfattande. Trafikverket hävdade att åtgärder riktade mot besöksnäringens behov i första hand handlar om smärre investeringar i starka vägstråk, bättre drift och underhåll under högsäsong, dialog med destinationsansvarig om trafikering och möjligheter att styra och leda trafiken. Trafikverket föreslog också bättre information om färdmedels- och vägval inför och under resa samt översyn av tillförlitlighet och tilldelning av tåglägen till större fjälldestinationer. Mot denna bakgrund föreslog Trafikverket generella åtgärder för persontrafiken på de starka stråken till stora turistdestinationer för att uppnå god tillförlitlighet för framför allt tågtrafiken, god kapacitet för båttrafiken, rimliga restider med bil och buss samt ett rimligt utbud för flygtrafiken. Utskottet har tidigare uppmärksammat Trafikverkets rapport och välkomnat de lämnade förslagen.

Regeringen har i proposition 2012/13:25 Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem föreslagit ökade anslag för drift och underhåll av väg och järnväg, åtgärder som utskottet anser också kommer att gynna besöksnäringen. I samband med beredningen av regeringens proposition uttalade utskottet att man förutsatte att erforderliga åtgärder för att främja besöksnäringen skulle vidtas inom ramen för åtgärdsplaneringen. Utskottet noterar också att det i den nationella plan för transportsystemet 2014–2025 som regeringen fastställde i april 2014 förekommer ett antal satsningar av betydelse för bl.a. besöksnäringen, exempelvis ett statligt investeringsstöd för utbyggnaden av Sälens flygplats.

Utskottet anser sammanfattningsvis att frågan om infrastrukturens betydelse för besöksnäringen är väl uppmärksammat. Motionerna 2013/14:T16 (S) yrkande 11, 2013/14:T298 (C) och 2013/14:T397 (C) avstyrks därför.

Nordiskt och övrigt internationellt samarbete

Internationell handel och gränsöverskridande samarbete har stor påverkan på transportsystemet i Sverige. I regeringens beslut om att fastställa den nationella planen för 2014–2025 framhålls bl.a. den s.k. nordiska triangelns betydelse samt att Sverige tillsammans med Finland har pekat ut Botniska korridoren som en viktig länk i syfte att knyta samman norra Skandinavien med

övriga Europa. Regeringen framhåller också att det pågår en rad samarbeten mellan grannländerna i norra Europa i frågor som rör transporter och transportinfrastruktur, bl.a. under Barentsrådet, den nordliga dimensionen och Östersjöstrategin. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet konstaterar också med tillfredsställelse efter genomgång av den nationella planen 2014–2025 att det finns ett stort intresse för att underlätta såväl godstrafik som persontrafik på både väg och järnväg mellan Sverige och Norge. Det är enligt utskottets mening också positivt att Sveriges och Norges regeringar är överens om att i en fortlöpande dialog mellan respektive länders myndigheter och departement utveckla den gränsöverskridande transportinfrastrukturen med nationella hamn- och luftfartsnoder.

Utskottet förutsätter vidare att regeringen fortsätter sitt arbete inom EU med att driva frågor som är betydelsefulla för Sverige inom transportområdet. Utskottet kan i sammanhanget också konstatera att Sverige agerar inom ett flertal internationella organisationer, exempelvis Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) och Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), för att driva svenska ståndpunkter när det gäller transportslag som är internationella till sin karaktär.

Utskottet bedömer att vikten av ett gränsöverskridande samarbete på transportområdet är väl uppmärksammat och avstyrker därför motionerna 2013/14:T16 (S) yrkande 3, 2013/14:T356 (M), 2013/14:T426 (S) yrkande 3 och 2013/14:T517 (S) yrkande 4.

Planeringsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om planeringsprocessen inom transportsystemet. Utskottet bedömer att ett antal åtgärder vidtagits under de senaste åren för att främja en förbättrad och mer ändamålsenlig planeringsprocess med fokus på bl.a. förbättrad kostnadskontroll, ökad transparens, tydligare samhällsekonomiska kalkyler och bättre fysisk samordning. Syftet med de behandlade motionsförslagen är enligt utskottets mening väl tillgodosedda.

Jämför reservationerna 3 (S) och 4 (MP, V).

Riksrevisionens granskning av statens satsningar på trafikinfrastruktur (RiR 2012:21)

Varje år investerar staten flera miljarder kronor i underhåll av vägar och järnvägar. Eftersom det handlar om betydande belopp är det ur samhällsekonomisk synvinkel av yttersta vikt att investeringarna görs på effektivast möjliga sätt. I sin granskningsrapport Statens satsningar på transportinfrastruktur – valuta för pengarna? (RiR 2012:21) från november 2012 riktade därför Riksrevisionen särskilt fokus på om regeringens styrning lett till en effektiv användning av resurserna för infrastruktur.

I Riksrevisionens analys identifieras nedanstående problemområden.

- Planeringen genomförs inte i enlighet med fastlagda transportpolitiska principer om effektiva åtgärdsval.
- Transporterna är underprissatta i förhållande till sina rörliga kostnader.
- I beslutsunderlagen överskattas ofta nyttan med investeringarna samtidigt som kostnaderna underskattas i beslutsunderlagen.
- Planeringen brister i att i tid fånga upp kostnader.
- En systematisk uppföljning saknas på flera områden.

Riksrevisionen bedömer att problemen inte främst beror på dåligt utformade styrmedel eller avsaknad av vägledande principer utan på att befintliga styrmedel och principer inte tillämpas som ursprungligen avsett, vilket gäller både regeringen och Trafikverket.

Riksrevisionen poängterar visserligen att planeringssystemen har förändrats och att nya styrmodeller har införts men man anser att dessa åtgärder inte är tillräckliga. Riksrevisionen konstaterar vidare att regeringen inte agerar i enlighet med de transportpolitiska principerna. Dessa innebär att i första hand ska lämpliga styrmedel nyttjas för att åtgärda brister i transportsystemen innan mer kostsamma om- och nybyggnationer av infrastrukturen övervägs. Ett sådant tillvägagångssätt gör det lättare att använda statens medel mer resurseffektivt. Likaså anmärker Riksrevisionen på att regeringen inte styrt prissättningen av transporter så att de bär sina egna rörliga kostnader.

Det faktum att regeringen i stor utsträckning på förhand pekat ut vissa åtgärder har därmed inverkat menligt på möjligheten till effektiva åtgärdsval i den långsiktiga infrastrukturplaneringen och därmed inskränkt ansvariga myndigheters planering. Riksrevisionen har också konstaterat att regeringen där efter gjort ändringar i förhållande till förslagen i underlagen från myndigheterna och därmed frångått den långsiktiga planen i sitt beslutsfattande. Enligt Riksrevisionen har ändringarna gjorts till följd av politiska bedömningar eller andra prioriteringar utan att dessa klart har motiverats. Detta har bl.a. fått till följd att mer omfattande investeringar med lägre samhällsekonomisk lönsamhet har prioriterats framför mindre åtgärder med högre samhällsekonomisk lönsamhet.

Riksrevisionen pekar också på att det förekommer att regeringen fattar beslut utan relevanta underlag om projektens kostnader eller samhällsekonomiska effekt, vilket strider mot fastställda principer. Beslut tas också enligt andra prioriteringsgrunder än de som regeringen och riksdagen ställt sig bakom utan att detta redovisas. Bristen på ändamålsenlig styrning illustrerar Riksrevisionen med att regeringen inte har efterfrågat underlag från Trafikverket om vad som kan uppnås med prissättning och andra styrmedel som t.ex. fyrstegsprincipen för effektiva åtgärdsval. Därigenom försvåras Trafikverkets möjligheter att genomföra en effektiv planering.

Riksrevisionen anmärker också på vissa brister inom Trafikverket som inte omfattas av det pågående interna förbättringsarbetet. Riksrevisionen anser att uppgifterna om investeringskostnader i planeringen tenderar att vara för låga. Orsaken är att resultaten från den kalkylmetodik som införts inte har behövt tillämpas, vilket gör att risken för att underskatta kostnaderna kvarstår. Ett annat exempel är brister i systemsynen vid stora investeringsprojekt i vilka nödvändiga tilläggsinvesteringar saknas i underlagen.

Riksrevisionens slutsats är att regeringen inte har motiverat besluten och informerat riksdagen och allmänheten om satsningar på infrastruktur på ett transparent och rättvisande sätt. Regeringen har därmed försummat att tillhandahålla riksdagen relevant kunskapsunderlag om vilka åtgärder och resurser som är effektiva. Då relevanta motiveringar för avsteg från samhällsekonomiskt optimala bedömningar saknas i regeringsbesluten får inte riksdagen och allmänheten möjlighet att bedöma satsningarna.

Riksrevisionen bedömer att en konsekvens av bristerna om de inte åtgärdas är att det även fortsättningsvis kommer att ske många stora fördyringar av infrastrukturprojekt efter det att de inkluderats i den nationella planen. Bristerna får också konsekvenser för Trafikverkets verksamhet eftersom myndighetens analysresurser inte utnyttjas på ett effektivt sätt. Att transporterna inte är rätt prissatta får också konsekvenser för genomförandet av politiken inom andra områden, främst klimatpolitiken.

Mot bakgrund av slutsatserna rekommenderas regeringen

- att se till att styrmedelsanalyser finns som underlag för åtgärdsplaneringen
- att införa tydligare riktlinjer för fyrstegsanalyser och extern kvalitetssäkring av stora infrastrukturinvesteringar
- att redovisa motiv och ändamål med infrastrukturesatsningar mer transparent och förbättra uppföljningen av stora infrastrukturprojekt
- att utveckla en långsiktig finansieringsplan
- att överväga att förstärka Regeringskansliet.

Vidare rekommenderas Trafikverket

- att vidareutveckla metoder för kostnadskontroll och förbättra uppföljningen av kostnadskontrollen
- att förbättra helhetssynen och minska risken för oförutsedda följdinvesteringar
- att säkerställa data för uppföljning och lärande.

Regeringens skrivelse 2012/13:131

I skrivelse 2012/13:131 kommenterar regeringen de slutsatser som Riksrevisionen lägger fram i rapporten Statens satsningar på transportinfrastruktur – valuta för pengarna? (RIR 2012:21).

Regeringen anför att den under innevarande och den föregående mandatperioden vidtagit stora och genomgripande åtgärder för att reformera och effektivisera transportområdet, bl.a. genom omstrukturering av myndigheter inom området, anpassning av tillämpligt regelverk och förändrad styrning av myndigheternas verksamhet. Regeringen anser att den i sitt förändringsarbete haft god hjälp av de synpunkter som Riksrevisionen framfört i samband med tidigare gjorda granskningar inom transportområdet.

I fråga om styrmedel och vägledande principer håller regeringen delvis med Riksrevisionen om att dessa inte tillämpas fullt ut i samband med beslut om infrastrukturåtgärder m.m. Riksrevisionen menar att bristerna får som konsekvens att risker skapas för ineffektiva satsningar och fördyringar. Regeringen anser dock att det inte finns någon entydig bild av om detta kan leda fram till en ineffektiv användning av statens resurser för transportinfrastruktur. Det kan enligt regeringen finnas godtagbara skäl till att styrmedel och principer inte alltid tillämpas strikt, t.ex. att kunskapsunderlaget om samhällsekonomiska kostnader behöver utvecklas eller att samhällsekonomiska kalkyler inte alltid ger en fullständig bild av kostnader och effekter. Regeringen påpekar att generellt verkande styrmedel utformas för ekonomin som helhet och inte specifikt för transportpolitiken. Regeringen framhåller också att värderings- eller kvantifieringsunderlag är mycket viktiga hjälpmedel för det politiska beslutsfattandet men att det också finns andra överväganden och förhållanden för att nå viktiga mål. Här nämns geografiska och tidsmässiga aspekter vid fördelningen av resurser och att det ur effektivitetssynpunkt kan vara rimligt att samtidigt besluta om medel till alla delar av ett stort projekt och alla dess tänkbara framtida kompletterande anslutningar. Regeringens beslutsfattande grundar sig på en bredare systemsyn där man beaktar alla trafik- och transportslag, vilket kan innebära att de tillgängliga ekonomiska resurserna behöver fördelas på flera angelägna åtgärder samtidigt i olika delar av transportsystemet.

Ekonomiska styrmedel är enligt regeringen avgörande för att uppnå ett effektivt nyttjande av transportsystemet. Regeringen betonar dock samtidigt att användningen av ekonomiska styrmedel är mycket komplext. Hänsyn måste bl.a. tas till skillnader mellan trafikslagen när det gäller grundläggande nationella och internationella förutsättningar samt aktuella effektivitetsproblem. Det samlade underlaget inför eventuella beslut om införande av ekonomiska styrmedel måste beakta samtliga dimensioner av det transportpolitiska målet med såväl funktionsmål som hänsynsmål. På såväl vägområdet som järnvägsområdet finns dessutom EU-rättslig reglering av vilken typ av komponenter som får räknas in i kostnadsunderlaget för avgifter för användande av infrastrukturen. Regeringens sammanfattande bedömning är att frågan om en rättvis och effektiv prissättning av transporter är viktig och kräver fortsatt arbete för att bättre belysa transporterens samhällsekonomiska kostnader.

I fråga om prioriteringar gör regeringen gällande att Riksrevisionen likställer samhällsekonomisk lönsamhet med resultaten från myndigheternas samhällsekonomiska kalkyler. Även om dessa utgör ett viktigt beslutsunderlag menar regeringen att de inte täcker in alla aspekter som kan vara relevanta att

beakta vid beslut om vilka investeringar som ska prioriteras, en uppfattning som Trafikverket för övrigt delar. En samhällsekonomisk analys måste ta hänsyn till effekter som inte kan värderas i pengar eller låter sig kvantifieras. Detta får i stället göras i en samlad effektbedömning. När det gäller Riksrevisionens rekommendation om tydligare riktlinjer för fyrstegsprincipen framhåller regeringen att Trafikverket meddelat att man utvecklat en modell för åtgärdsvalsstudier som nu tillämpas inom myndigheten. Regeringen betonar i sammanhanget att fyrstegsprincipen är ett viktigt förhållningssätt som ska vara vägledande i myndighetens arbete.

Som svar på Riksrevisionens rekommendation om att uppföljningen av stora investeringsprojekt bör förbättras och att investeringar bör följas upp mot den kostnad som framgår av den ursprungliga planen anför regeringen att detta inte är relevant i det nya planeringssystemet. Uppföljning bör enligt regeringen i stället ske mot den kostnad som redovisas i det årliga beslut om genomförande som regeringen fattar. Däremot delar man Riksrevisionens uppfattning att de underlag som Trafikverket lämnar till regeringen inför det årliga beslutet bör innehålla uppgifter om ursprunglig plankostnad och vad som eventuellt bidragit till avvikelsen. Regeringen delar också bedömningen att uppföljningen av stora investeringar bör förbättras.

Riksrevisionen rekommenderar även att regeringen redovisar motiv för och ändamål med infrastruktursatsningar mer transparent. Även motiv till eventuella avsteg från beslutsunderlagen bör redovisas tydligt, liksom avvägningar eller värderingar i förhållande till olika politiska mål. Regeringen instämmer i huvudsak i detta i så måtto att det finns skäl att utveckla redovisningen till riksdagen och allmänheten om satsningarna på infrastruktur på ett mer transparent sätt. Från regeringens sida betonar man dock att planeringsprinciperna är viktiga men att de först och främst bör ses som hjälpmedel i beslutsprocessen och att avsteg från dessa ibland sker.

Enligt Riksrevisionen bör regeringen också ta initiativ till att utveckla ett system för ekonomisk styrning av anläggningstillgångar som ett underlag att utveckla den långsiktiga ekonomiska planeringen för transportinfrastrukturen. Regeringen vill här hänvisa till de förändringar som gjorts av Trafikverkets verksamhet och att det ingår i myndighetens uppgifter att förbättra kunskapen om väg- och järnvägsanläggningar samt kvaliteten på den tekniska och ekonomiska informationen.

Efter Riksrevisionens avslutande rekommendation om en förstärkning av Regeringskansliet på det transportpolitiska området, svarar regeringen att frågan om utökade ekonomiska resurser övervägs och att man för närvarande utreder vilka effekter en förstärkt styrning skulle få på området.

Motionerna

Med anledning av Riksrevisionens rapport och regeringens skrivelse 2012/13:131 vill Anders Ygeman m.fl. (S) i motion 2012/13:T17 att Konkurrensverket ges ett klart formulerat uppdrag att granska kostnadseffektiviteten

i bygg- och anläggningssektorn (yrkande 1). Motivet till ett sådant uppdrag är de i många fall alltför dyra infrastrukturprojekt som regeringen initierat och som enligt Riksrevisionen hade kunnat genomföras mer kostnadseffektivt. En annan åtgärd som motionärerna lyfter fram är det angelägna i att regeringen drar lärdom av hur man gjort i andra länder för att sänka byggkostnaderna för infrastrukturprojekt (yrkande 2). Även själva planprocessen kan enligt motionärerna förbättras för att underlätta genomförandet av samhällsviktiga infrastrukturprojekt som i stor utsträckning i dag försenas av överklagandeprocesser (yrkande 3). De pekar även på behovet av bättre samhällsekonomiska kalkyler i beslutsunderlagen eftersom det enligt Riksrevisionen visat sig att staten i alltför stor utsträckning har överskattat nyttan av gjorda infrastruktuursatsningar samtidigt som kostnaderna har underskattats (yrkande 4).

Anders Ygeman m.fl. (S) anser i motion 2013/14:T517 att det är angeläget att viktiga infrastrukturprojekt ska kunna klassas som riksintressen. Detta skulle i sådana fall underlätta genomförandet av nödvändiga planprocesser m.m., vilket är en förutsättning för de planerade infrastruktuursatsningarna under kommande år (yrkande 2).

Stina Bergström m.fl. (MP) framför i motion 2012/13:T18 att det finns ett behov av en mer transparent redovisning från statens sida av motiven och ändamålen med de infrastruktuursatsningar som görs (yrkande 5). Därför uppmanas regeringen att vidta nödvändiga åtgärder för att efterkomma Riksrevisionens rekommendationer i denna fråga för att ge både allmänheten och riksdagen en mer rättvisande bild av sådana infrastruktuursatsningar som medför stora samhällsekonomiska kostnader och miljökonsekvenser.

Annika Carlsson och Åsa Torstensson (båda C) uppmärksammar i motion 2012/13:T327 problemet med de stora markarealer som tas i anspråk för infrastruktuursatsningar och den ineffektivitet som bristen på samordning mellan inblandade aktörer orsakar. Därför kräver motionärerna att viktiga aktörer som myndigheter och statliga bolag ska ha en skyldighet att samordna sina infrastrukturprojekt för att minska markåtgången genom t.ex. gemensam dragning för kraftledningar, vägar- och järnvägar (yrkande 1). Dessutom efterlyser de två motionärerna en samordning på regional nivå i samband med översyn och planering av all slags infrastruktur för berörda projektörer. Detta bör ske genom någon form av regional instans som har ett övergripande ansvar för att den mark som tas i anspråk utnyttjas så effektivt som möjligt (yrkande 2).

Utskottets ställningstagande

Kostnaderna i anläggningsbranschen

I motion 2012/13:T17 (S) yrkandena 1 och 2 behandlas problemen med de höga kostnaderna i anläggningsbranschen som bidrar till att i många fall avsevärt fördyra stora infrastrukturprojekt. Det är sakfrågor som i högsta grad är relevanta mot bakgrund av de mycket stora belopp som kännetecknar satsning-

arna på trafikens infrastruktur. Enligt utskottets uppfattning har dock flera positiva åtgärder vidtagits under senare år för att komma till rätta med de förhållanden som uppmärksammas i motionen.

Utskottet har tidigare välkomnat de initiativ som har tagits för att utveckla drifts- och underhållsområdet. Utskottet har även pekat på att det är positivt att Trafikverket bedriver ett arbete med att renodla beställarrollen med det övergripande målet att med en renodlad beställarroll öka produktiviteten och innovationsgraden i anläggningsbranschen (bet. 2012/13:TU2).

Utskottet vill i sammanhanget påminna om att Konkurrensverket redan under början av 2000-talet uppmärksammade att marknadens funktionssätt hade skapat en situation där många små och medelstora anläggningsföretag konkurrerade om projekt på lokal och regional nivå men där endast ett fåtal rikstäckande och vertikalt integrerade företag konkurrerade om de stora infrastrukturprojekten på nationell nivå. Enligt den bedömning som Konkurrensverket gjorde kunde detta bidra till att försämra konkurrensen, och verket uttalade att situationen borde analyseras mer ingående för att se vad som kunde göras för att öka konkurrensen. Konkurrensverket bevakar sedan dess utvecklingen inom bygg- och anläggningsbranschen på nära håll.

Tilläggsas kan också att hösten 2009 bildades den statliga Produktivitetskommittén vars uppdrag var att följa upp och analysera de statliga beställarnas agerande för att förbättra produktiviteten och innovationsgraden i anläggningsbranschen. I uppdraget ingick även att öka kunskapsunderlaget och att föra en dialog med marknadens aktörer. Produktivitetskommittén överlämnade i juni 2012 sitt betänkande Vågar till förbättrad produktivitet och innovationsgrad i anläggningsbranschen (SOU 2012:39) enligt vilket kommittén såg en stor potential att öka produktiviteten och innovationsgraden i anläggningsbranschen. Bland de föreslagna exemplen märks god framförhållning vad gäller planering och upphandling, ökad andel totalentreprenader samt ett mer industriellt anläggningsbyggande. Regeringen konstaterar i sitt beslut om den nationella planen 2014–2025 att dessa och andra goda förslag nu måste omsättas till verklighet. Enligt regeringen ligger här en stor utmaning för Trafikverket och alla berörda teknik konsulter och entreprenadföretag att omsätta förslagen till ökad produktivitet och innovationsgrad i anläggningsbranschen. Regeringen anger även att den noga kommer att följa utvecklingen och har uppdragit åt Trafikanalys att analysera och utvärdera hur Trafikverket arbetar med dessa frågor och även följa hur kostnadsutvecklingen inom branschen sammantaget utvecklas. Utskottet välkomnar detta.

Ett sätt att öka effektivitet och produktivitet, såväl inom Trafikverket som i transportsektorn som helhet, kan enligt regeringen vara att utveckla och tillämpa innovationsupphandling. Givet de stora volymer som Trafikverket upphandlar kan en bred tillämpning av innovationsupphandling få betydelse för innovationstakten. Detta såväl inom Trafikverkets eget område som inom transportsektorn och anläggningsbranschen som helhet, där Trafikverket är en dominerande aktör. Regeringen har därför uppdragit åt Trafikverket att under-

söka var och hur olika former av innovationsupphandling skulle kunna tillämpas. Trafikverket ska även prova och planera för en bred tillämpning av innovationsupphandling. Utskottet ser positivt på detta.

Planeringsprocess och transparens

I motionerna 2012/13:T17 (S) yrkande 3 och 2012/13:T18 (MP) yrkande 5 efterfrågas en mer ändamålsenlig planprocess och mer transparent redovisning av motiv och syfte med infrastruktursatsningar.

Utskottet vill mot denna bakgrund peka på att i propositionen Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118) som överlämnades till riksdagen i mars 2012 konstaterade regeringen att det under årens lopp har riktats kritik mot den bristande stabiliteten i de långsiktiga planerna. Regeringen anförde vidare att det i anslutning till de mer konkreta och kortsiktiga behoven också fanns skäl att förbättra och utveckla det rådande planeringssystemet. Regeringen föreslog därför ett nytt planeringssystem som innebär framför allt att den ekonomiska planeringen knyts fastare till den statliga budgetprocessen, att den långsiktiga ekonomiska planeringen som görs för ett tiotal år i taget ska kompletteras med årliga beslut om vilka byggprojekt som kan starta med hänsyn till budgetramarna och det aktuella planeringsläget samt att den fysiska planeringen, som tidigare bestod av flera skeden, görs om till en sammanhållen process. Riksdagen antog sedermera regeringens förslag (bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257).

I sitt ställningstagande välkomnade utskottet att regeringen presenterat ett förslag till reviderat planeringssystem för transportinfrastrukturen med inriktning på effektivisering och regelförenkling som ger tidsvinster. Utskottet konstaterade även att en effektiv planeringsprocess är avgörande för att transportinfrastrukturen snabbt ska utvecklas för att på ett långsiktigt hållbart sätt kunna möta behoven hos näringsliv, medborgare och samhälle i olika delar av landet och för att främja samhällsekonomiskt effektiva lösningar. Utskottet ansluter sig alltså till denna bedömning och menar att det nya ekonomiska planeringsstyret ökar flexibiliteten och skapar förutsättningar för ett trovärdigt och långsiktigt perspektiv i planeringen samtidigt som möjligheten till omprövning finns om förutsättningarna förändras.

Utskottet kan vidare konstatera att regeringen i skrivelse 2012/13:131 i huvudsak instämmer i Riksrevisionens slutsats och rekommendation om att det finns skäl att utveckla redovisningen till riksdagen och allmänheten om satsningarna på infrastruktur på ett mer transparent sätt, inte minst för större projekt. Regeringen framhåller att planeringsprinciperna är viktiga, men att de främst bör ses som hjälpmedel i beslutsprocessen och att avsteg från dessa ibland sker. Utöver den direkta redovisningen om infrastruktursatsningar, framhåller regeringen också att Trafikverket, i syfte att kunna redovisa ett transparent beslutsunderlag, har utvecklat samlade effektbedömningar som in-

nehåller såväl kvantitativa beräkningar som kvalitativa bedömningar. Utskottet noterar vidare att regeringen i direktiven till den senaste åtgärdsplaneringen har gett Trafikverket i uppdrag att fördjupa den analys om behoven fram till 2050 som Trafikverket genomförde i Kapacitetsutredningen. Enligt regeringen ges därigenom en tydlig bild av vilka kommande utvecklingsbehov som kan identifieras i transportsystemet. Regeringen anger vidare att beslutsunderlagen för samtliga namngivna åtgärder i långsiktiga planer kommer att kvalitetssäkras nationellt och redovisas på Trafikverkets webbplats i syfte att öka transparensen. För att öka transparensen och informationen när det gäller infrastruktursatsningar handlar det enligt regeringen inte enbart om den redovisning som lämnas till riksdagen, utan också om hur information kan göras tillgänglig på andra sätt, t.ex. på regeringens och myndigheternas webbplatser. Utskottet delar denna uppfattning och menar att detta är viktigt och bör främja den demokratiska förankringen av infrastruktursatsningarna. Utskottet bedömer vidare liksom regeringen att det nya planeringssystemet med årliga beslut ger ökade möjligheter men också ett ökat behov av att utveckla redovisningen inte minst för allmänheten i bl.a. budgetpropositionerna.

Samhällsekonomiska kalkyler

Motion 2012/13:T17 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 4 tar fasta på nödvändigheten av bättre samhällsekonomiska kalkyler för infrastruktursatsningarna. Utskottet vill i sammanhanget påminna om att Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i december 2012 fick ett regeringsuppdrag att granska trafikens samhällsekonomiska kostnader. För att bättre kunna belysa frågan om en rättvis och effektiv prissättning av transporter ska VTI ta fram och uppdatera kunskapsunderlag om trafikens samhällsekonomiska kostnader. VTI:s uppdrag omfattar alla trafikslag och flera olika aspekter av trafikens samhällsekonomiska kostnader. Bland annat ska man beskriva den nationella geografiska differentieringen av kostnader över landet. Dessutom ingår att studera detta internationellt med fokus på svenska grannländer inom EU. Uppdraget till VTI innebär en möjlighet att ta fram ett vetenskapligt grundat underlag kring trafikens samhällsekonomiska kostnader och hur styrmedel förhåller sig till dessa kostnader. Utredningen kommer bl.a. att behandla infrastrukturkostnader, trängsel samt kostnader för buller, olyckor, luftföroreningar och klimatgaser för alla transportslag. VTI ska också analysera hur konkurrenssituationen för näringslivet ser ut mot bakgrund av de samhällsekonomiska kostnaderna i Sverige och i vår omvärld. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartement) senast den 1 november 2014.

I denna anslutning vill utskottet också tillfoga att Trafikverket den 14 april 2014 presenterade rapporten Trafikverkets plan för utveckling av samhällsekonomiska metoder och verktyg, effektsamband och effektmodeller inom transportområdet – Trafikslagsövergripande plan. Planen är en uppdatering av den utvecklingsplan som togs fram av Trafikverket 2012. Huvudmålet är att

prognoser och samhällsekonomiska analyser ska ge mer tillförlitliga resultat samtidigt som analyserna blir snabbare och billigare. Enligt Trafikverket är förhoppningen att användningen av prognoser och samhällsekonomiska analyser ska kunna öka och i förlängningen samhällets medel användas mer effektivt. Tanken är att planen ska ligga till grund för prioriteringar i Trafikverkets ordinarie verksamhet, t.ex. i verksamhetsplaneringen och i arbete med forskning och innovation. Enligt Trafikverket har planen främst bäring mot Trafikverkets FOI-portfölj Mer nytta för pengarna som har till syfte att skapa effektivare planeringsprocesser för utveckling av transportsystemet. Enligt Trafikverket ska rapporten ses som ett underlag för sådana prioriteringar och inte som att Trafikverket har tagit ställning till exakt vilka förslag som ska genomföras.

Samordning i samhällsplaneringen

I motion 2012/13:T327 (C) yrkandena 1 och 2 efterlyses bättre samordning av infrastruktursatsningar. Utskottet vill påminna om att detta är en fråga som varit föremål för beredning även tidigare, senast hösten 2012 (bet. 2012/13:TU2). Utskottet framhöll då i likhet med regeringen att samarbetet mellan ansvariga aktörer på lokal nivå, länsnivå och nationell nivå hela tiden bör utvecklas, och att utvecklingen av ett samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem i ökad utsträckning bör samordnas med planering av markanvändning, bostadsförsörjning och övrig samhällsplanering.

Utskottet noterar vidare att regeringen inför åtgärdsplaneringen 2014–2025 har angett att bl.a. Trafikverket och regionalt tillväxtansvariga gemensamt bör komma med förslag på åtgärder för förbättrad samordning mellan berörda aktörer inom områdena tillväxt och samhällsplanering. Regeringen har även framhållit att Trafikverket har ett ansvar för att underlätta utbyggnad av annan infrastruktur, t.ex. it-infrastruktur i anslutning till vägar och järnvägar (prop. 2012/13:25).

Även frågan i motion 2012/13:T517 (S) yrkande 2 om att infrastrukturprojekt ska kunna klassas som riksintresse har behandlats tidigare av utskottet (bet. 2012/13:TU13). Utskottet konstaterade då att regeringen i sin proposition Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118) understryker att den kommunala planeringen måste beaktas för att en väg eller en järnväg ska kunna byggas. I händelse av konflikter mellan å ena sidan kommunala intressen och å andra sidan regionala och statliga intressen nämns i denna proposition att det finns en möjlighet till s.k. planföreläggande i plan- och bygglagen. Utskottet framhöll att det således följer av den befintliga regleringen att regeringen får kräva att en kommun inom en viss tid antar, ändrar eller upphäver detaljplaner eller områdesbestämmelser om det behövs för att tillgodose ett riksintresse, däribland kommunikationer. Utskottet noterade att det i Transportinfrastrukturkommitténs betänkande föreslogs att om Trafikverket och en

kommun inte kommer överens om den närmare lokaliseringen och utformningen av en väg eller järnväg, ska verket överlämna frågan om att fastställa en vägplan eller järnvägsplan till regeringen. Utskottet pekade även på att det i Miljöprocessutredningens slutbetänkande Områden av riksintresse och Miljökonsekvensbeskrivningar (SOU 2009:45) bl.a. fanns förslag till ändring av bestämmelser om riksintressen i 3 kap. miljöbalken.

Regeringen har sedermera i december 2013 beslutat om ett kommittédirektiv om en översyn av 3 kap. miljöbalken och relevanta delar av 4 kap. miljöbalken (dir. 2013:126). Av direktiven framgår när det gäller behovet av en översyn av hushållningsbestämmelserna och särskilt bestämmelserna om riksintresse att det är viktigt att riksintressesystemet är ändamålsenligt utformat och enkelt att tillämpa i den kommunala planeringen och vid tillståndsprövning. I kommittédirektivet uppmärksammas att kritik har riktats mot bestämmelserna om riksintresse och deras tillämpning. I utredningsdirektiven anges vidare att den inverkan som regelverket har på exempelvis den kommunala planprocessen och infrastrukturplaneringen gör det angeläget med en översyn av riksintressesystemet. Ett delbetänkande ska redovisas till Miljödepartementet senast den 15 augusti 2014, och uppdraget i sin helhet ska redovisas i ett slutbetänkande senast den 1 december 2015.

Sammanfattande bedömning

Av redovisningen ovan framgår att ett antal åtgärder har vidtagits under de senaste åren för att främja en förbättrad och mer ändamålsenlig planeringsprocess med fokus på bl.a. ökad kostnadskontroll och ökad transparens. Syftet med de här behandlade motionsförslagen torde därför bli väl tillgodosett. Utskottet föreslår därför att riksdagen avslår motionerna 2012/13:T17 (S) yrkandena 1–4, 2012/13:T18 (MP) yrkande 5, 2012/13:T327 (C) yrkandena 1 och 2 samt 2013/14:T517 (S) yrkande 2 och lägger regeringens skrivelse 2013/14:233 Åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2025 till handlingarna.

Fyrstegsprincipen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om den s.k. fyrstegsprincipen och dess tillämpning. Utskottet hänvisar till att fyrstegsprincipen är väl beaktad i den transportpolitiska planeringsprocessen.

Jämför reservationerna 5 (S) och 6 (MP, V).

Bakgrund

Sedan flera år tillbaka förutsätts analyser och prioriteringar av förslag till åtgärder göras utifrån den s.k. fyrstegsprincipen. Denna innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis, i följande ordning:

1. Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt. Detta omfattar planering, styrning, reglering, påverkan och informationskampanjer med bäring på såväl transportsystemet som samhället i övrigt för att minska transportefterfrågan eller föra över transporter till mindre utrymmeskrävande, säkrare eller miljövänligare färdmedel.
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur. Detta omfattar insatser inom styrning, reglering, påverkan och information riktade till transportsystemets olika komponenter för att använda befintlig infrastruktur effektivare, säkrare och miljövänligare. Bussfiler på trafikintensiva gator är exempel på åtgärder inom detta steg.
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder. Detta omfattar förbättringsåtgärder och ombyggnader i befintlig infrastruktur, t.ex. trafiksäkerhetsåtgärder eller bärighetsåtgärder.
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder. Detta omfattar ny- och ombyggnadsåtgärder som ofta tar ny mark i anspråk, t.ex. nya väg- eller bansträckningar.

Motionerna

Slutsatserna i Riksrevisionens granskning av statens satsningar på trafikinfrastruktur (RiR 2012:21) uppmärksammas av Stina Bergström m.fl. (MP) i motion 2012/13:T18. Det gäller framför allt statens tillämpning av fyrstegsprincipen i samband med infrastruktursatsningar, en modell vars syfte är att underlätta planeringsprocessen. Enligt Riksrevisionens bedömning har regeringen inte konsekvent tillämpat fastlagda transportpolitiska principer om effektiva åtgärdsval. Mot denna bakgrund anser motionärerna att fyrstegsprincipen bör upphöjas till lag, vilket skulle tydliggöra dess roll och funktion i planeringsprocessen (yrkande 1). En sådan åtgärd skulle påskynda processen men även spara resurser och gynna miljöskyddet i samband med stora infrastrukturprojekt. Motionärerna delar också Riksrevisionens uppfattning om att det behövs

tydligare riktlinjer och en bättre reglering av fyrstegsanalyserna som också ska innehålla obligatoriska redovisningar av hur alternativa lösningar har utretts (yrkande 2). Regeringens hittillsvarande tillämpning av fyrstegsprincipen har inte kunnat dra fördel av alla de möjligheter den erbjuder. Dessutom efterlyser motionärerna externa kvalitetssäkringar av stora infrastruktursatsningar i den nationella infrastrukturplanen. Motionärerna föreslår likaså att större resurser ska läggas på åtgärder som följer av de två första stegen i fyrstegsprincipen, vilket betyder att staten i första hand ska överväga sådana åtgärder som kan minska transportbehovet eller att utnyttja alternativa transportsätt. Är detta inte möjligt, bör man pröva hur det befintliga transportsystemet kan utnyttjas effektivare (yrkande 3). Det skulle enligt motionärerna bidra till att många samhällsekonomiskt betungande och samtidigt överflödiga infrastruktursatsningar kan undvikas.

Riksrevisionen rekommenderar i sin granskning att alla transportslag bör kunna bära sina marginalkostnader för t.ex. slitage och miljöpåverkan, en uppfattning som Stina Bergström m.fl. (MP) delar i motion 2012/13:T18 (yrkande 4). Därför ställer sig motionärerna bakom idén att styrmedelsanalyser ska ligga till grund för åtgärdsplaneringen och ingå som en integrerad del i fyrstegsprincipen. Att regeringen, som Riksrevisionen framhåller, inte har efterfrågat sådant underlag från Trafikverket har enligt motionärerna inneburit att många möjliga och effektivare lösningar aldrig har kommit att övervägas.

För att uppnå bättre effektivitet när beslutade åtgärder ska genomföras föreslår Anders Ygeman m.fl. (S) i motion 2012/13:T17 att verktyg tas fram för att kontrollera att den s.k. fyrstegsprincipen tillämpas när större investeringar görs (yrkande 5).

Stina Bergström m.fl. (MP) återkommer i motion 2013/14:T521 till fyrstegsprincipen och uppmanar regeringen att i regleringsbrev tydliggöra för ansvariga myndigheter hur fyrstegsprincipen ska tillämpas i trafikplaneringen och att de två första stegen ska tillmätas större vikt vid planeringen (yrkande 8). En sådan åtgärd skulle göra det lättare att omfördela resurser inom ramen för den nationella planen och därmed bidra till att planens mål kan uppnås med ett större mått av kostnadseffektivitet.

Stina Bergström m.fl. (MP) föreslår i motion 2013/14:T526 att Trafikverket ska omfördela resurser inom ramen för den nationella planen till förmån för åtgärder som påverkar transportbehovet, dvs. steg 1- och steg 2-åtgärder (yrkande 14).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att riksdagen och regeringen vid upprepade tillfällen har framhållit att det är angeläget att tillämpa ett trafikslagsövergripande synsätt vid överväganden om vilka åtgärder som behöver vidtas för att utveckla transportsystemet och att de föreslagna åtgärderna analyseras utifrån fyrstegsprincipen.

Motioner om att förbättra tillämpningen av fyrstegsprincipen har framförts under flera år. Utskottet behandlade senast i betänkande 2012/13:TU2 framställningar om att fyrstegsprincipen inte tas på allvar i planeringen.

I propositionen Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257) föreslog regeringen att den formella fysiska planeringen skulle föregås av en förberedande studie som innebar en förutsättningslös transportslagsövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen. Regeringen anförde att den förberedande studien ska behandla vilka typer av åtgärder, oavsett transportslag, som är möjliga för att lösa ett transportproblem och att det är först om den förberedande studien leder fram till att lösningen är en konkret väg- eller järnvägsbyggnadsåtgärd som den fysiska planeringen ska starta. Regeringen betonade i propositionen vikten av att analyser enligt fyrstegsprincipen utförs och att det görs på ett effektivt sätt. Regeringen aviserade också att tydligare krav skulle ställas på Trafikverket att genomföra förberedande studier med analyser enligt fyrstegsprincipen. Trafikanalys skulle också bistå regeringen med att utvärdera om Trafikverket tillämpar fyrstegsprincipen på avsett vis.

Utskottet vill påminna om att regeringen också underströk i den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2012/13:25 Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem) att fyrstegsprincipen är en viktig utgångspunkt för förslagen i propositionen liksom för den fortsatta förvaltningen och utvecklingen av transportsystemet. Det framhölls att planeringen för utvecklingen av transportsystemet enligt fyrstegsprincipen väntas bidra till kostnadseffektiva lösningar som beaktar alla trafikslag och färdmedel liksom alla typer av åtgärder. Regeringen betonade att många av de kapacitets- och effektivitetsbrister som finns eller kan komma att uppstå i transportsystemet kan åtgärdas utan kostsamma investeringar. Genom att konsekvent tillämpa fyrstegsprincipen vid analysen av trafikproblem och transportbehov hävdade regeringen att åtgärder i steg 1–3 i många fall kan visa sig tillräckliga.

I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025, som redovisades i juni 2013 (2009:97), underströks att fyrstegsprincipen har tillämpats i arbetet med planen. I arbetet genomfördes även en utfrågning under våren 2013 med företrädare för län och regioner där tillämpningen av fyrstegsprincipen stod i fokus. Verket har i sitt förslag till nationell plan listat olika möjliga åtgärder i transportsystem med utgångspunkt från fyrstegsprincipen. Ett stort antal åtgärder föreslogs inom de olika stegen 1–4.

Trafikanalys har kvalitetsgranskat Trafikverkets förslag till nationell plan (2013:11). Trafikanalys konstaterar att en positiv utveckling har skett men att det återstår ytterligare utvecklingsarbete innan såväl planering som granskning fullt ut uppfyller förväntningarna i det nya planeringssystemet. Att fullt ut tillämpa bl.a. fyrstegsprincipen är sannolikt en kritisk framgångsfaktor i det fortsatta arbetet, anser myndigheten.

Utskottet vill också särskilt lyfta fram att Trafikverket tillsammans med Boverket och Sveriges Kommuner och Landsting har tagit fram en handled-

ning över arbetsmetodik och redovisningen av analysen av tänkbara åtgärder i transportsystemet enligt fyrstegsprincipen.Handledningen Åtgärdsvalsstudier – nytt steg i planering av transportlösningar (2012:206) togs fram hösten 2012 och tillämpas nu i myndighetens verksamhet. I handledningen framhålls att åtgärdsval enligt fyrstegsprincipen bidrar till en tydligare metodik för planeringens tidigare skede. Den förordade metodiken innebär att lösningar på problem som yttrar sig eller förutses i transportsystemet övervägs gemensamt av parterna m.fl. aktörer och intressenter med stöd i fyrstegsprincipen. Det klargörs i sammanhanget att man i första hand söker lösningar som påverkar efterfrågan på transporter och i andra hand sådana som effektiviserar användningen av det befintliga transportsystemet. Handledningen pekar på att även icke-fysiska åtgärder av typen informations- och kunskaphöjande insatser ska inkluderas bland åtgärdsförslagen. Först i tredje och fjärde hand övervägs ombyggnad och nybyggnad. Trafikverkets handledning redogör också för det rekommenderade innehållet vid redovisningen av en åtgärdsvalsstudie; bl.a. förtydligas att det ska redovisas hur fyrstegsprincipen har tillämpats vid valet av tänkbara åtgärdstyper.

Den nyligen beslutade nationella planen 2014–2025 inkluderar åtgärder inom samtliga de olika stegen 1–4. Regeringen klargör i beslutet att den statliga ramen för utveckling av transportsystemet som uppgår till 281 miljarder kronor bl.a. kommer att fördelas på åtgärder som i Trafikverkets förslag till nationell plan benämns ”åtgärdsområden”. Regeringen framhåller att åtgärderna konkretiserar fyrstegsprincipens alla steg. Bland dem återfinns åtgärder för bättre nyttjande av befintlig infrastruktur, åtgärder som styr behovet av transporter genom val av trafikslag, forskning och innovation som bidrar till effektivisering av fordon och infrastruktur samt mindre ombyggnader och nyinvesteringar under 50 miljoner kronor. Regeringen anger i sammanhanget att trimnings- och effektiviseringsåtgärder är relativt små men samtidigt av stor betydelse för att utveckla den befintliga infrastrukturen för att nå den övergripande målsättningen för jobb och tillväxt i hela landet. Regeringen bedömer att väl avgränsade och samhällsekonomiskt effektiva ombyggnadsåtgärder i den befintliga infrastrukturen har god potential att kostnadseffektivt bidra till uppfyllelse av de transportpolitiska målen. Ett särskilt fokus för planering och genomförande av trimningsåtgärderna bör enligt regeringen vara att skapa bättre möjlighet för fungerande persontrafik, inklusive cykling, och därigenom arbetspendling. En grundläggande tillgänglighet i hela landet ska också utvecklas. Trimnings- och effektiviseringsåtgärder är relativt små. Åtgärderna ger också stor nytta för näringslivets transporter, exempelvis satsningar på anslutningar till terminaler och hamnar, ramper, stigningsfält, mötesspår, förstärkt kraftförsörjning och åtgärder i farleder. Även utveckling och användande av it-åtgärder ingår. Exempel på it-åtgärder är variabla meddelandeskyltar och informativa styrmedel, såsom trafikinformation. Trafikverket ska därför enligt regeringen planera för ökat genomförande av förbättrings- och ombyggnadsåtgärder i befintlig infrastruktur enligt ovan med fokus på kapacitet och kvalitet. Utskottet välkomnar detta.

Av redovisningen ovan framgår att fyrstegsprincipen är väl beaktad i den transportpolitiska planeringsprocessen. Utskottet finner följaktligen inga skäl att vidta ytterligare åtgärder på området. Mot bakgrund av redovisade åtgärder vad gäller fyrstegsprincipen avstyrker utskottet motionerna 2012/13:T17 (S) yrkande 5, 2012/13:T18 (MP) yrkandena 1–4, 2013/14:T521 (MP) yrkande 8 och 2013/14:T526 (MP) yrkande 14.

Finansieringsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att ett tydligare regelverk bör utarbetas för kommunal medfinansiering. Riksdagen bifaller därmed helt eller delvis två motionsförslag om detta. Utskottet understryker att sådana medfinansieringsavtal måste föregås av klara förhandlingar mellan stat och kommun. Riksdagen avslår vidare motionsförslag om s.k. OPS-finansiering och om finansiering från EU. Utskottet pekar bl.a. på att Sverige redan deltar aktivt i sökandet av bidrag från EU.

Jämför reservationerna 7 (M, FP, C, KD) och 8 (S, MP).

Bakgrund

Investeringar i transportinfrastruktur finansieras huvudsakligen med anslag på statens budget. Detta är i enlighet med huvudprincipen i 7 kap. 5 § budgetlagen (2011:203), enligt vilken andra tillgångar än anläggningstillgångar som används i statens verksamhet ska finansieras med anslag (eller inkomst från försäljning av egendom). Vägar och järnvägar räknas till sådana tillgångar. Statens utgifter för investeringar i transportinfrastruktur redovisas således som huvudprincip mot anslag direkt vid investeringstillfället. Riksdagen kan dock under vissa förutsättningar besluta att investeringar i transportinfrastruktur får finansieras på annat sätt.

Riksdagen beslutade den 18 december 2012 om en statlig planeringsram för åtgärder i transportsystemet på 522 miljarder kronor för åren 2014–2025 (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Av regeringens fastställelsebeslut i april 2014 av den nationella planen för utveckling av transportsystemet och de ekonomiska ramarna för länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2014–2025 (dnr N2014/1779/TE m.fl.) framgår vidare att totalt ca 85 miljarder kronor beräknas kunna tillföras planeringssystemet genom intäkter från trängselskatter, brukaravgifter och bidrag från kommuner, regioner eller företag.

I propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25) meddelade regeringen sin avsikt att i fråga om medfinansiering genom bidrag från kommuner, landsting och företag (inklusive s.k. förskottering) tillämpa en liknande ordning som för lånefinansiering, varigenom

riksdagen i behandlingen av budgetpropositionen bemyndigar regeringen att besluta om finansieringsramar.

Motionerna

I partimotion 2012/13:T320 invänder Jonas Sjöstedt m.fl. (V) mot att regeringen i allt större utsträckning tillgriper medfinansiering som metod för att betala nya järnvägssatsningar. Det innebär att enskilda kommuner, landsting och regioner tvingas bära en del av kostnaderna för infrastrukturprojekt som borde betraktas som nationella angelägenheter. Motionärerna vill därför att riksdagen klargör för regeringen att denna finansieringsform inte bör användas för infrastrukturplanering av nationellt intresse (yrkande 20).

I motion 2013/14:T16 anför Anders Ygeman m.fl. (S) i yrkande 4 att det i längden inte är hållbart med en alltför stor andel kommunal medfinansiering. Motionärerna vill inte avbryta befintliga medfinansieringsavtal men lyfter fram den kritik mot medfinansiering som framförts av Riksrevisionen och Sveriges Kommuner och Landsting, (SKL). Riksrevisionens granskning visar att medfinansierade, mindre samhällsekonomiskt lönsamma projekt har fått förtur framför andra projekt. Detta innebär att resursstarka kommuner som går in med finansiering ges möjlighet att gå före i kön eller medför att staten pressar kommuner på omfattande medfinansiering för att projekt som kommunen har efterfrågat ska genomföras under planperioden. Motionärerna understryker att staten måste ta det huvudsakliga finansieringsansvaret för transportinfrastrukturen. I lägen då kommunal medfinansiering innebär klara fördelar för båda parter, exempelvis där stora exploateringsintäkter finns, anser motionärerna dock att det bör tas fram en hållbar modell för detta. De efterlyser också ett tydligt regelverk för medfinansiering.

I motion 2013/14:T396 vill Per Åsling och Anders Ahlgren (båda C) att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att identifiera tio samhällsviktiga infrastrukturprojekt som kan lämpa sig för OPS-finansiering, dvs. offentlig-privat samverkan. Som skäl anger motionärerna att de investeringar inklusive medfinansiering som transportplanen 2014–2025 förutsätter visserligen uppgår till ca 600 miljarder kronor men att det behövs ytterligare resurser för nödvändiga infrastrukturprojekt. I dagsläget finansieras största delen över statsbudgeten, men för att framtidssäkra svensk ekonomi är det nödvändigt att hitta nya finansieringsvägar för infrastrukturen. Mot denna bakgrund bör därför staten införa OPS-lösningar där finansiärerna får avkastning på sina investeringar genom nyttjandeavgifter.

För planering och delfinansiering av infrastrukturprojekt vill Anders Ygeman m.fl. (S) i motion 2013/14:T517 påminna om att Sverige måste utnyttja de möjligheter som de transeuropeiska transportnätet TEN-T och Fonden för ett sammanlänkat Europa erbjuder (yrkande 5). Detta gäller inte minst de omfattande järnvägsinvesteringar som måste göras.

Utskottets ställningstagande

Kommunal medfinansiering

Inledningsvis vill utskottet påminna om Riksrevisionens rapport Medfinansiering av statlig infrastruktur (RiR 2011:28) som visar att den medfinansieringspolitik som regeringen har tillämpat under senare år uppvisar klara brister. Trafikutskottet riktade också i betänkande 2012/13:TU2 Transportsystemets inriktning stark kritik mot regeringens politik för medfinansiering. Utskottet uttalade i betänkandet att Riksrevisionens granskning tydligt påvisat att regeringens medfinansieringspolitik har haft stora brister och att infrastruktursatsningar ska styras utifrån samhällsekonomisk nytta, inte av enskilda kommuners eller regioners ekonomiska styrka och möjligheter till politisk påtryckning. Utskottet anförde vidare att om inte denna utveckling bryts finns det risk att mer resurssvaga kommuner och regioner inte kommer att få ta del av statliga investeringsmedel i samma utsträckning som tidigare, vilket ytterligare försämrar förutsättningarna för tillväxt i dessa områden. Utskottet ansåg, vilket riksdagen också gav regeringen till känna (rskr. 2012/13:119), att regeringen borde ta fram tydliga principer för medfinansiering för att komma till rätta med de brister som Riksrevisionens granskning har visat.

Som tydligt framgår av Riksrevisionens granskning har vissa kommuners och regioners vilja till medfinansiering gjort att samhällsekonomiskt mindre lönsamma projekt har fått förtur framför samhällsekonomiskt mer lönsamma. Utskottet vill i detta sammanhang åter understryka att infrastruktursatsningar ska styras utifrån nationella behov på en samhällsekonomiskt rationell grund, inte av enskilda kommuners eller regioners ekonomiska styrka och möjligheter till politisk påtryckning. Statens prioriteringar ska inte kunna påverkas av vilka kommuner som kan skjuta till ett bidrag, och resursstarka kommuner ska därmed inte kunna köpa sig före i kön. Enligt utskottets mening riskerar det statliga ansvaret för en sammanhållen planering av utbyggnaden av Sveriges infrastruktur att påverkas negativt av den förda medfinansieringspolitiken. Utskottet anser därför att inslagen av förskottering och medfinansiering måste minska i framtiden. För lägen när kommunal medfinansiering innebär klara fördelar för båda parter menar dock utskottet att en hållbar modell för detta bör arbetas fram.

Utskottet noterar att regeringen i uppdraget med att ta fram förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan m.m. för 2014–2025 den 20 december 2012 beslutade att Trafikverkets arbete med medfinansiering genom bidrag ska genomföras enligt vissa riktlinjer (N2012/6395/TE). Enligt utskottets mening är detta emellertid inte tillräckligt för att stilla de farhågor som nämnts ovan. Det kan här vara på sin plats att också påminna om den starka kritik av regeringens politik för medfinansiering som SKL har framfört. Exempel på regeringens tillkortakommanden i denna fråga illustrerades tydligt av de båda nya broprojekten i Motala och Sundsvalls kommuner där finansieringsavtalen med de berörda kommunerna hade förhandlats fram utifrån såväl oklara som ofullständiga förutsättningar. Utskottet vill därför understryka att eventuella

medfinansieringsavtal måste föregås av klara förhandlingar mellan stat och kommun där staten inte ska kunna pressa kommunerna till dyra och ogenomtänkta avtal.

Utskottet anser sammanfattningsvis att riksdagen bör rikta ett tillkännagivande till regeringen om behovet av ett tydligare regelverk för medfinansiering. Därmed tillstyrker utskottet motion 2013/14:T16 (S) yrkande 4 och tillstyrker delvis motion 2012/13:T320 (V) yrkande 20.

Offentlig-privat samverkan

I motion 2013/14:T396 (C) förespråkas OPS-finansiering för infrastrukturprojekt. Utskottet vill med anledning av detta påminna om att regeringen i proposition 2012/13:25 understrukt att infrastrukturinvesteringar i normalfallet finansieras med anslag och att lånefinansiering endast undantagsvis bör användas för finansiering av åtgärderna i planeringsramen. Av detta följer att regeringen inte heller anser att offentlig-privat samverkan (OPS) i form av extern lånefinansiering (dvs. utanför Riksgälden) bör användas som huvudregel vid utbyggnaden av infrastruktur.

Regeringen anförde vidare att det är osäkert i vilken utsträckning OPS generellt kan innebära effektivitetsvinster i förhållande till andra entreprenadformer, och regeringen bedömde att en mycket stor del av de fördelar som anges för OPS kan uppnås genom funktionsentreprenader och funktionsentreprenader med helhetsåtaganden. Regeringen pekade på att det är otvivelaktigt att staten lånar billigare än ett privat bolag och att kapitalkostnaderna för staten skulle öka vid ett val av OPS som finansieringsform. Utskottet delar regeringens uppfattning i frågan och avstyrker därför motion 2013/14:T396 (C).

Finansiering från EU

I motion 2013/14:T517 (S) yrkande 5 betonar motionärerna hur viktigt det är att Sverige som medlem i EU faktiskt utnyttjar möjligheten att söka bidrag genom Fonden för ett sammanlänkat Europa för planering och delfinansiering av infrastrukturprojekt. Utskottet delar denna uppfattning och vill i sammanhanget inledningsvis påminna om att utskottet i betänkande 2012/13:TU2 ställt sig bakom regeringens uppfattning om det transeuropeiska transportnätverkets (TEN-T) betydelse för ett väl fungerande europeiskt transportsystem, och i likhet med regeringen gör utskottet bedömningen att det är positivt att ett flertal sträckor i Sverige är upptagna på listan över prioriterade projekt i förordningen för infrastruktur fonden.

EU ger årligen bidrag till projekt och studier för investeringar i transportinfrastruktur som ingår i TEN-T. Under senare år har EU-finansieringen uppgått till 200–300 miljoner kronor per år. Av årsredovisningen för staten 2013 (prop. 2013/14:101) framgår att utfallet blev 393 miljoner kronor, varav 260 miljoner kronor har använts till att slutföra projektet Hallandsåsen. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet delar också regeringens uppfattning som återges i budgetpropositionen för 2014 (prop. 2013/14:1), om att det är angeläget att Sverige deltar aktivt i sökandet av bidrag från budgeten för TEN-T. Det förtjänar att påpekas att Sverige redan 2012 och 2013 hade ansökt om medel med anledning av kommissionens utlysningar för både det ettåriga och det fleråriga programmet. Av budgetpropositionen framgår också att kommissionen i augusti 2013 beslutade att bevilja TEN-T-bidrag för 21 projekt där svenska aktörer ingår.

Utskottet vill i sammanhanget även peka på att EU-kommissionen i december 2013 offentliggjorde en ny utlysning om finansiellt stöd inom ramen för TEN-T. Trafikverket har haft i uppdrag att koordinera alla ansökningar. Ansökningarna som upprättades av svenska aktörer, eller där svenska aktörer ingår i en ansökan som upprättades av utländska aktörer, skulle godkännas av Näringsdepartementet innan de lämnades in till EU. Regeringen beslutade den 27 februari 2014 att tillstyrka 21 ansökningar för projekten som omfattar väg, järnväg, luft och sjöfart. Utskottet välkomnar detta.

Till hösten gör EU-kommissionen utlysningar som omfattar 12 000 miljoner euro, vilket är en stor del av budgeten för programperioden 2014–2020. Utlysningen omfattar samtliga trafikslag och utöver fysiska projekt, även bl.a. ITS, SESAR, nya teknologier samt sjömotorvägar. Med anledning av detta ordnade Näringsdepartementet den 19 maj 2014 ett informationsmöte om vilka typer av projekt det går att söka bidrag för, hur processen ser ut och hur man söker bidrag. Statssekreterare Ingela Bendrot lyfte vid detta sammanhang fram vikten av att Sverige är aktivt och tar del av EU-budgeten. Statssekreteraren konstaterade också att Sverige har varit mycket framgångsrikt under föregående programperiod (2007–2013) när det gällde att få bidrag.

Utskottet anser sammanfattningsvis att önskemålet i motion 2013/14:T517 (S) yrkande 5 är väl tillgodosett. Motionsyrkandet avstyrks därför.

Nationell plan för transportsystemet och länsplaner för regional transportinfrastruktur

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår samtliga motionsförslag om förändrade ekonomiska ramar för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen under perioden 2014–2025 liksom om inriktningen på infrastruktur-satsningarna i åtgärdsplaneringen. Utskottet anser att regeringen har genomfört en angelägen satsning på trafikens infrastruktur och att betydande satsningar i ett hållbart transportsystem härigenom kommer att kunna genomföras.

Jämför reservationerna 9 (S), 10 (MP), 11 (SD) och 12 (V).

Skrivelsen

Ny nationell plan för transportsystemet

I skrivelse 2013/14:233 redogör regeringen för åtgärdsplaneringen som har lett fram till regeringens beslut om fastställelse av en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet 2014–2025 och fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur under samma period.

Den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 ska bidra till att nå det övergripande målet för transportpolitiken med de tillhörande och jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. Det övergripande målet ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Funktionsmålet ska främja en grundläggande tillgänglighet och bidra till utvecklingskraft i hela landet, medan hänsynsmålet ska medverka till högre säkerhet samt förbättrad miljö och hälsa.

Inriktningen för planen är att skapa förutsättningar för ett kapacitetsstarkt, robust, säkert, tillgängligt och hållbart transportsystem som tillgodoser näringslivets och medborgarnas behov av arbetspendling och rikstäckande gods-transporter.

Det nya planeringssystemet innebär att den fysiska planeringen av transportinfrastruktur sker i en sammanhållen planeringsprocess i stället för i olika steg. Den formella fysiska planeringen bör föregås av en förberedande studie som innebär en förutsättningslös transportslagsövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen. I planen ingår att Trafikverket årligen ska lämna underlag till regeringen om vilka åtgärder som är färdiga för byggstart inom den närmaste treårsperioden inklusive förslag till finansiering, samt vilka åtgärder som ska förberedas för byggstart under den följande treårsperioden. Regeringen får därmed en kontinuerlig uppdatering av planeringsläget för de större investeringsobjekten när beslut ska tas årligen. Således krävs följande tre regeringsbeslut för att byggstart ska kunna ske:

1. Beslut om fastställelse av den långsiktiga nationella planen.
2. Beslut om att ett objekt ska förberedas för byggstart år 4–6.
3. Beslut om att ett objekt får byggstarta år 1–3. Trafikverket beslutar sedan när objekten faktiskt byggstartar under år 1–3.

Ekonomiska ramar och finansiering

De ekonomiska ramarna och finansieringen som regeringen föreslår i propositionen *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem* (prop. 2012/13:25) har riksdagen antagit i beslut för planeringsperioden 2014–2025, och de uppgår till 522 miljarder kronor i 2013 års priser (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Den totala statliga finansieringsramen fördelas enligt riksdagens beslut på följande sätt:

- 155 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar och statlig medfinansiering till enskilda vägar
- 86 miljarder kronor till drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet
- 281 miljarder kronor till den statliga ramen för utveckling av transportsystemet, som ska gå till åtgärder för statliga vägar och till åtgärder för det statliga järnvägsnätet, medfinansiering till stora och strategiska åtgärder i hamnar, farleder och slussar samt räntor och amorteringar m.m.

Därtill kommer enligt regeringen ytterligare 85 miljarder kronor som möjliggörs genom intäkter från trängselskatter, avgifter och bidrag.

Drift, underhåll och reinvestering

Den ekonomiska ramen för drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering till enskilda vägar uppgår under planperioden till 155 miljarder kronor. Av dessa medel ska 126,6 miljarder kronor användas för drift och underhåll av det statliga vägnätet. Regeringen pekar på att delar av vägtransportsystemet kännetecknas av ett mycket högt kapacitetsutnyttjande, framför allt när det gäller storstadsregionerna, men även de större vägtransportstråken. Trängsel och förseningar påverkar arbetspendling och transporter av varor och innebär stora samhällskostnader. Regeringen meddelar att de ökade insatserna främst inriktas mot de mest trafikerade vägarna och övriga vägar av stor betydelse för näringslivet för att skapa ett mer robust och användbart vägsystem som kan bidra till att skapa tillväxt och arbete i hela landet.

För järnvägens del uppgår de ekonomiska ramarna för drift, underhåll och reinvestering under planperioden till 86 miljarder kronor. Utöver detta tillkommer Trafikverkets intäkter från banavgifter. Underhållet av järnvägen har varit eftersatt, och stora resurser har lagts på att hantera fel i anläggningen. Regeringen påminner om att anslagen till drift, underhåll och reinvesteringar av järnvägen har fördubblats sedan 2006 och att mer medel nu satsas för att

möta underhållsbehovet, inte minst för att höja nivån på det förebyggande arbetet och därigenom stärka järnvägens förmåga att hantera störningar. Regeringen anför att Trafikverket under 2014–2016 kan öka underhållsinsatserna med särskilt fokus på att förbättra punktligheten i bl.a. storstäder och högratifierade stråk.

Utveckling av transportsystemet

I skrivelsens bilaga 1 redovisas de olika pågående investeringar och åtgärder som också ingick i den föregående trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet och som kommer att slutföras under planperioden. I bilaga 2 redovisas de nya investeringar och åtgärder över 50 miljoner kronor som ingår i regeringens beslut om den nationella planen för perioden 2014–2025. I enlighet med det nya planeringssystemet anger regeringen vilka bland dessa som får byggstartas 2014–2016 och vilka som ska förberedas för byggstart under perioden 2017–2019. Regeringen identifierar vidare i bilaga 3 utpekade brister i transportsystemet som kräver ytterligare utredning.

I planen lägger regeringen stor vikt vid trimnings- och effektiviseringsåtgärder för att utveckla den befintliga infrastrukturen. Med dessa åtgärder kan stora effekter uppnås där tillgänglighet, säkerhet och hållbarhet samt möjligheten att hantera störningar i transportsystemet förbättras.

Vidare anger regeringen att miljöfrågorna ska integreras kontinuerligt i planering, byggande och förvaltning av transportinfrastruktur. Med Trafikverkets planeringsunderlag som grund ökar regeringen tilldelningen till miljöåtgärder i den plan som nu har fastställts.

Länsplaner för regional transportinfrastruktur

Regeringen har också fastställt att ramen för de trafikslagsövergripande länsplanerna på 34,9 miljarder kronor fördelas i enlighet med den preliminära fördelning som angavs i direktivet till åtgärdsplaneringen och innebär att varje enskilt läns ekonomiska ramar är oförändrade från 2014 fram till 2021 och att den sammantagna genomsnittliga årliga nivån för länen för planperioden 2010–2021 förlängs från 2022 fram till 2025. Fördelningen framgår av sammanställningen nedan.

Fördelning av länsplaner (miljoner kronor)

Stockholm	7 851	Västra Götaland	5 835
Uppsala	1 518	Värmland	877
Södermanland	917	Örebro	944
Östergötland	1 342	Västmanland	758

Jönköping	1 236	Dalarna	983
Kronoberg	678	Gävleborg	873
Kalmar	793	Västernorrland	696
Gotland	205	Jämtland	477
Blekinge	487	Västerbotten	794
Skåne	4 033	Norrbottn	743
Halland	1 060		

Regeringen meddelar att länsplanerna prioriterar en stärkt kollektivtrafik för att förbättra tillgängligheten och minska klimatpåverkan. I genomsnitt satsas 24 procent av medlen i länsplanerna på kollektivtrafik, vilket är en ökning jämfört med föregående planer där 18 procent satsades på kollektivtrafik. Det är också ökat fokus på åtgärder för cykeltrafik i länsplanerna.

Genomförande av planen

Den dominerande effekten i de samhällsekonomiska bedömningarna enligt regeringen är förbättrad tillgänglighet i form av restidsvinster och insparade transportkostnader. Planen innehåller åtgärder som bidrar till ökad tillgänglighet i hela landet både inom och mellan regioner. Regeringen föreslår också flera åtgärder som skapar bättre förbindelser mellan Sverige och andra länder. Med stöd av investeringarna i planen förbättras pendlingsmöjligheterna inom olika arbetsmarknadsregioner. Detta ger mer differentierade och dynamiska arbetsmarknader med bättre matchning, vilket bidrar till regional utveckling och tillväxt.

Tillgängligheten inom framför allt de befolkningsmässigt större arbetsmarknadsregionerna kommer enligt regeringen att förbättras, vilket i förlängningen bidrar till fortsatt god tillväxt i landets stads- och storstadsområden. Särskilda satsningar görs också för gruvindustrin i syfte att nyttja de tillväxtpöjligheter som finns inom gruvnäringen. Detta innebär positiva effekter i de mindre tätbebyggda delarna av landet. Regeringen framhåller att för boende och näringsverksamheter i landsbygden är goda transporter generellt sett av stor betydelse. Därför höjer regeringen ambitionen för de enskilda vägarna, vilka är av betydelse inte minst för jord- och skogsbruket.

Regeringen betonar i skrivelsen att en av de största utmaningarna inom transportpolitiken är att möta och förena den ökade efterfrågan på gods- och persontransporter med klimatmålen. Sedan 2007 har dock utsläppen av koldioxid från vägtrafiken minskat trots en fortsatt trafikökning. Regeringen förklarar den positiva utvecklingen med de utsläpps begränsande styrmedel som har införts både nationellt och inom EU och som har bidragit till en högre grad av

energieffektivisering inom transportsektorn. Regeringen anger också att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att generationsmålet och miljökvalitetsmålen nås i fråga om klimat, buller, luft och biologisk mångfald. Regeringen framhåller att miljöhänsyn därför utgör en integrerad del av den nationella trafikslagsövergripande planen och att Trafikverket har en central roll i detta arbete.

I den nationella planen för 2014–2025 ger regeringen fortsatt prioritet åt trafiksäkerhetsarbetet genom satsningar på exempelvis utbyggnad av mötesfria vägar, säkerhetsåtgärder för spårbunden trafik och tillämpning av informationsteknologi.

Regeringens skrivelse avslutas med en redogörelse för arbetet med planering och uppföljning av de investeringar som presenteras i planen och för Trafikverkets ansvarsområden i detta avseende.

Motionerna

Följdmotioner till skrivelse 2013/14:233

Regeringens skrivelse 2013/14:233 Åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2025 har tre följdmotioner.

I motion 2013/14:T14 av Siv Holma m.fl. (V) uppmanas regeringen att skyndsamt återkomma med förslag på ny ekonomisk ram för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2014–2025 (yrkande 1). Motionärerna anser att de 522 miljarder kronor som fastställts för planeringsperioden 2014–2025 är otillräckliga om staten ska utveckla en hållbar infrastruktur som är förenlig med gällande klimat- och miljömål. För att åstadkomma ett verkligt systemskifte inom infrastrukturen fordras enligt motionärerna kraftigt ökade anslag till hållbara transportslag liksom nya styrmedel. Som förebild lyfter motionärerna fram det egna förslaget på 595 miljarder kronor för att Sverige ska kunna utveckla en hållbar infrastruktur som är förenlig med nationella klimat- och miljömål. Med generösare ekonomiska ramar skulle det bli möjligt att finansiera viktiga projekt som ett sammanhängande nät av höghastighetsbanor, Norrbotniabanan och ytterligare utbyggd kollektivtrafik i Stockholm, särskilt tunnelbanan. Motionärerna pekar dessutom på att Trafikverkets nyligen uppdagade fehräkningar äventyrar de redan otillräckliga anslagen på 86 miljarder kronor för drift, underhåll och reinvesteringar inom järnvägen, vilket är ett tillkommande skäl för regeringen att skyndsamt ta fram förslag på en ny ekonomisk ram.

I motionen föreslås vidare att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att återkomma med ett nytt förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 med inriktning på klimatområde, övriga miljö- och kvalitetsmål samt ett transportsnålt samhälle (yrkande 2). Motionärerna anser att regeringens nyligen antagna plan inte lever upp till kraven på miljö- och klimathänsyn. Motionärerna invänder mot att planen i stora delar är samma förslag som Trafikverket tidigare har tagit fram och som vid remissbehandlingen fick kraftig kritik för sin brist på analys av

miljö- och klimateffekter. Motionärerna hänvisar till Naturvårdsverkets yttrande med anledning av förslaget om den nationella planen av vilket framgår att det saknas beräkningar och analyser av hur förslaget påverkar trafikutvecklingen, varför det inte heller är möjligt att beskriva planens miljöpåverkan, vilket är en förutsättning för att kunna genomföra en miljöbedömning enligt 6 kap. miljöbalken. Motionärerna anser att den nuvarande åtgärdsplanen riskerar att låsa fast samhället i infrastrukturåtgärder som inte är miljö- eller klimatmässigt hållbara. De motsätter sig i sammanhanget Förbifart Stockholm liksom utformandet av en östlig vägförbindelse (Österleden) i Stockholm.

Även Stina Bergström m.fl. (MP) invänder i motion 2013/14:T15 mot att regeringen trots skarp kritik inte har gjort några förändringar som skulle innebära att åtgärdsplanen för transportsystemet 2014–2025 bidrar till att transportsektorn uppfyller klimatmålen. I motionen anförs att Trafikverket själv bedömer att planförslagets bidrag till miljö kvalitetsmålen om ett rikt växt- och djurliv och begränsad klimatpåverkan är negativt samt att det av myndighetens egna känslighetsanalyser framgår att många vägprojekt skulle bli olönsamma om planen utgick från klimatscenariot. Motionärerna konstaterar att klimatutsläppen från transporterna kommer att öka om inga ytterligare åtgärder vidtas, och att detta gäller även om Trafikverkets åtgärder för att minska klimatutsläppen räknas med. Motionärerna anser att det är orimligt att lägga 522 miljarder kronor på en plan som inte leder närmare en lösning på klimatfrågan. I motionen hänvisas vidare till att Trafikverkets känslighetsanalys av planen slår fast att över hälften av alla väginvesteringar skulle bli olönsamma om trafikutvecklingen skulle minska med 20 procent, något som skulle krävas för att uppfylla klimatmålen. Med anledning av detta framhåller motionärerna att åtgärdsplanen för transportsystemet 2014–2025 bör ses över så att projekt och åtgärder som inte går att motivera utifrån klimat- och trafiksäkerhetssynpunkt prioriteras bort till förmån för åtgärder som i stället bidrar till den nödvändiga omställningen mot mer klimatsmarta transporter och ett transportsnålt samhälle. Mot denna bakgrund föreslås att åtgärdsplanen för transportsystemet 2014–2025 revideras så att den aktivt bidrar till klimatmålen (yrkande 1).

I samma motion föreslås även att den totala ramen för planperioden utökas med 56 miljarder kronor till totalt 578 miljarder kronor (yrkande 2). Av de extra anslagen föreslås 7 miljarder kronor fördelas till banunderhåll och resterande 49 miljarder till järnvägsinvesteringar. Motionärerna påtalar att regeringen kraftigt har underskattat behoven av järnvägsunderhåll och att det finns stora brister i form av eftersatt underhåll. De anser att det finns flaskhalsar och bristande spårkapacitet som i många fall motverkar möjligheten för järnvägs-transporterna att öka sina marknadsandelar. I motionen framhålls behovet av underhåll och reinvesteringar i statliga järnvägar, underhåll av statliga vägar inklusive bärlighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering av enskilda vägar (yrkande 3).

Stina Bergström m.fl. (MP) föreslår vidare en satsning om totalt 65 miljarder kronor mer än regeringens förslag på järnvägsinvesteringar under planperioden 2014–2025 (yrkande 4). Enligt förslaget ska resurserna fördelas så att

39 miljarder kronor används till fyra större projekt som avser första etappen av Norrbotniabanan, Ostkustbanan Gävle–Sundsvall och Ådalsbanan Sundsvall–Härnösand, höghastighetsbana hela sträckan Göteborg–Borås samt fyrspår/höghastighetsbana Lund–Hässleholm. I motionen anförs vidare att det utöver dessa större strategiska investeringar också finns många angelägna medelstora och mindre investeringar som väsentligt skulle förbättra järnvägens kapacitet och attraktivitet på många platser runt om i landet. Enligt motionärerna bör därför 26 miljarder av den utökade satsningen om 65 miljarder kronor användas för detta. Motionärerna framhåller att det i Trafikverkets kapacitetsutredning finns en välgrundad beskrivning av de brister i storstadsområdenas infrastruktur som leder till stora kostnader för samhälle, näringsliv och individer. Motionärerna ställer sig bakom ett förslag i Utredningen om fossilfri fordonstrafik (FFF-utredningen) om ett stadsmiljöprogram varigenom staten ska teckna stadsmiljöavtal med de kommuner som tydligt förbinder sig att genom markanvändning och på andra sätt verka för stadsmiljömålen. Genom programmet kan kommuner och regioner söka olika former av delfinansiering till åtgärder som leder till en ökad andel kollektivtrafik, gång och cykel och minskad andel bil- och lastbilstrafik. I programmet ingår ett särskilt stöd till utbyggnad av spårvägar, tunnelbana, cykelsatsningar och regionalståg för att underlätta för klimatsmart resande kring och mellan städer. I motionen föreslås ett stadsmiljöprogram till vilket det avsätts 30 miljarder kronor fram till 2025 (yrkande 5).

I samma motion framhålls vidare att det är fullständigt orimligt att först sätta upp klimatmål och sedan aktivt planera för åtgärder som leder i fel riktning. Enskilda åtgärder som bl.a. nya motorvägar i storstäder kommer enligt motionärerna att leda till kraftigt ökade koldioxidutsläpp. Enligt motionärerna behövs en omfördelning mellan väg och järnväg för att nå klimatmålen. Förbifart Stockholm och den s.k. Österleden är två motorvägsprojekt som enligt motionärerna skulle falla bort vid en klimatrevidering. De sammanlagda medel om 10,4 miljarder kronor som dessa båda projekt handlar om skulle enligt motionärerna i stället satsas på klimatsmart infrastruktur. Därmed föreslår motionärerna att planerna på Förbifart Stockholm och Österleden avbryts och att andra lösningar söks för Stockholmstrafiken där uppsatta klimat- och miljömål nås (yrkande 7).

Motionärerna framhåller slutligen att sjöfarten är en viktig pusselbit i omställningen till klimatsmarta transporter. De ställer sig positiva till regeringens sjöfartssatsningar men pekar samtidigt på att det finns stora behov som inte blir tillgodosedda. Enligt motionärerna rör detta särskilt Västra Götaland där slussarna i Trollhättan behöver bytas ut senast 2030. Motionärerna vill därför satsa ytterligare 250 miljoner kronor så att ombyggnaden av slussarna kan påbörjas i slutet av planperioden (yrkande 8).

I motion 2013/14:T16 yrkande 1 anför Anders Ygeman m.fl. (S) att den statliga planeringsramen för åtgärder i transportsystemet 2014–2025 bör tillföras ytterligare 46 miljarder kronor och att ytterligare 10 miljarder kronor ur

ramen bör avsättas till drift och underhåll av och reinvestering i statliga järnvägar och ytterligare 5 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar. Det ökade anslaget finansieras genom en avståndsbaserad vägslitageavgift för alla tunga lastbilar som kör på svenska vägar.

Motionärerna betonar behovet av såväl nyinvesteringar som bättre underhåll liksom förbättringar av existerande infrastruktur. De felräkningar som nyligen har uppdagats i Trafikverkets underlag för arbetet med den nationella planen gör enligt motionärerna att alla beräkningar i planen har en viss osäkerhet. Motionärerna vill koncentrera satsningarna till de mest trafikerade områdena där kapacitetsbristen är som störst. Det som bör prioriteras är när det gäller järnvägen främst stambanorna, särskilt kring storstäderna och även de transportstråk som näringslivet prioriterat som mest angelägna. Motionärerna konstaterar i sammanhanget att höghastighetsbanor avlastar befintliga banor. Bärighetsåtgärder för de vägar som är mest angelägna för skogs- och basindustrins godstransporter främjar också lokal besöksnäring och arbetspendling.

Motionärerna anför i yrkande 6 att järnvägsunderhållet i Sverige inte fungerar. De påpekar också att det nyligen framkom uppgifter om att Trafikverket kraftigt missbedömt underhållsbehoven i den nationella planen. Med hänsyn till de felräkningar som Trafikverkets beräkningar grundar sig på är den nationella planen kraftigt underfinansierad om hänsyn tas till växlar och spår. Motionärerna anser därför att huvudfokus redan i början av planperioden måste vara att kraftigt öka underhållsanslagen. Enligt motionärerna är det undermåliga underhållet ett hot mot resenärernas säkerhet men innebär också kapacitetsproblem, förseningar och inställda tåg. Det krävs ett förbättrat underhåll i kombination med nyinvesteringar och en bättre fungerande organisation. Det är lämpligt att staten successivt tar det samlande ansvaret för järnvägsunderhållet. Vissa speciella underhållsarbeten som kräver unik kompetens och större underhållsarbeten som närmast kan ses som reinvesteringar ska även fortsättningsvis kunna upphandlas. Motionärerna anför också att Trafikverket självständigt måste inspektera banorna och entreprenörernas arbete. Därför måste Trafikverket omedelbart bygga upp kompetens för att inspektera både anläggningens skick och entreprenörernas arbete.

Motionärerna anger att banavgiftshöjningar, i kombination med bl.a. brister i järnvägen, slår mot godstransporterna på järnvägarna. Motionärerna vill därför inte se någon höjning av banavgifterna förrän järnvägens robusthet och punktlighet har ökat. De anför i sammanhanget också att en vägslitageavgift för lastbilstrafiken måste införas. Motionärerna betonar vidare att höjningar av banavgifterna bör gå till nyinvesteringar i järnväg och till att optimera järnvägstrafiken (yrkande 5).

Motionärerna delar regeringens bedömning om att de väginvesteringar som nu är beslutade är rimliga. Det är positivt att byggandet av Förbifart Stockholm nu inleds. Även när det gäller fartkameror och ITS-lösningar samt energieffektivare fordon sker enligt motionärerna mycket positivt. Däremot invänder motionärerna mot att regeringen under 2014 skurit ned på vägunderhållet med

770 miljoner kronor, vilket de menar är negativt för sysselsättningen i skogs- och basindustrin. Följaktligen föreslår de ett ökat anslag till vägunderhållet (yrkande 7).

Motionärerna pekar slutligen på att Stockholm, Göteborg och Malmö växer snabbt och därför i närtid har ett stort behov av ökad kollektivtrafik. Motionärerna vill avsätta en särskild pott för statlig medfinansiering av kollektivtrafik (yrkande 8). De anför i sammanhanget att kollektivtrafiken är särskilt lämpad för innovationsupphandling.

Övriga motioner

I motion 2013/14:T8 av Bengt Berg m.fl. (V) yrkande 4 framhålls att det är nödvändigt med en långsiktig förstärkning till järnvägsunderhållet för att komma till rätta med järnvägsproblemen.

Anders Ygeman m.fl. (S) pekar i motion 2013/14:T9 yrkande 6 på vikten av en långsiktig anslagstilldelning när det gäller järnvägsunderhåll. Motionärerna framhåller att det finns risker med regeringens ryckighet för anslagen till järnvägsunderhåll. Det gör det svårt att planera inte minst för det förebyggande underhållet. Motionärerna konstaterar också att underhållsbranschen har gjort omfattande varsel samtidigt som regeringen säger sig ha gjort historiska satsningar.

I motion 2013/14:T10 yrkande 6 framhåller Stina Bergström m.fl. (MP) vikten av långsiktiga och hållbara anslag till banunderhåll. I motionen anges att en viktig förklaring till förseningarna i järnvägstrafiken är det bristfälliga underhållet av järnvägen. Det är därför viktigt att det avsätts tillräckligt med resurser för förebyggande underhåll. Motionärerna framhåller att medel måste tillföras långsiktigt och att det inte räcker med extrasatsningar.

I motion 2013/14:N426 ser Jennie Nilsson m.fl. (S) med oro på järnvägens utvecklingen och den sjunkande standarden på det vanliga vägnätet. Motionärerna pekar på att järnvägen under lång tid har dragits med eftersatt underhåll samtidigt som kapaciteten är begränsad, vilket skapar problem för industrins transportbehov. Kvaliteten på både den spårbundna trafiken och vägnätet är avgörande för näringslivets utveckling och för att folk ska kunna arbetspendla. Därför efterlyser motionärerna omfattande satsningar på dessa transportslag inklusive kollektivtrafik, vilket skulle främja klimatsmarta transporter och en gynnsam arbetsmarknad men också stärka Sveriges konkurrenskraft internationellt (yrkande 7).

Stina Bergström m.fl. (MP) föreslår i motion 2013/14:T521 yrkande 2 ökade investeringar i järnvägsnätet för att höja kapaciteten. En mer storskalig satsning än den som regeringen gör behövs enligt motionärerna för att kompensera ett sedan många år bristfälligt underhåll av järnvägsinfrastrukturen i Sverige.

Per Åsling (C) yrkar i motion 2013/14:T534 på att Trafikverket ska få i uppdrag att inom befintliga ramar se över de regionala väganslagen. Myndigheten bör i sammanhanget även överväga OPS-lösningar för finansieringen. Motionären betonar att en väl fungerande infrastruktur är nödvändig för att skapa bra förutsättningar för enskilda och näringsliv och menar att nuvarande fördelning av regionala anslag slår fel. Motionären vill se särskilda satsningar på upprustning av grusvägar där underhållet alltför ofta försumrats. Dessa vägar är viktiga för basnäringar som jord- och skogsbruk och för turismen.

I motion 2013/14:T526 föreslår Stina Bergström m.fl. (MP) att ca 100 miljarder kronor utöver vad regeringen har anslagit inom ramen för den nationella planen ska satsas på klimatsmarta transporter fram till 2025 (yrkande 24). En sådan extra satsning måste göras för investeringar i kollektivtrafik och järnväg men även för åtgärder till stöd för cykel- och gångtrafik som alternativ till biltrafiken. Vidare begär motionärerna att regeringen ställer klimatkrav på statlig finansiering och medfinansiering av infrastruktur (yrkande 25). Som skäl för ett sådant krav anger motionärerna att investeringar för flera miljarder för närvarande görs som gör det svårare att uppnå klimatmålen. Det borde i stället vara tvärtom, nämligen att investeringarna ska underlätta möjligheterna att nå klimatmålen och andra miljömål.

Irene Oskarsson (KD) understryker i motion 2013/14:T292 det angelägna i att upprätthålla standarden även på mindre vägar och järnvägar i landet (yrkande 1). Motionären betonar vikten av att inte försumma de enskilda vägarna och de mindre järnvägarna som ofta är i stort behov av upprustning när infrastruktursatsningar görs eftersom de har stor betydelse för både person- och godstransporter i ett glesbefolkat land som Sverige. Dessutom vill motionären att en elektrifiering av hela järnvägsnätet övervägs (yrkande 2). Motionären pekar på att ur miljö- och effektivitetssynpunkt är elektricitet att föredra framför dieseldrivna tåg och konstaterar i sammanhanget att ca 20 procent av det svenska järnvägsnätet fortfarande inte är elektrifierat.

Peter Johnsson m.fl. (S) pekar i motion 2013/14:T325 på behovet av järnvägssatsningar i infrastrukturplaneringen. Motionärerna vill lyfta fram det kapillära järnvägsnätets betydelse inom transportsektorn för att främja miljövänligare gods- och persontransporter. Motionärerna vill i detta syfte se en sammanhållen organisation med ett regionalt och lokalt inflytande för det kapillära bannätet, vilket skulle vitalisera utvecklingen av denna del av järnvägsinfrastrukturen.

Även Stina Bergström m.fl. (MP) uppehåller sig i motion 2013/14:T349 vid järnvägen och de lågtrafikerade sträckornas betydelse (yrkande 1). Enligt motionärerna är det angeläget att regeringen avsätter medel i den nationella planen för underhåll och upprustning av de 235 mil spår som Trafikverket betecknar som lågtrafikerade. Om nödvändiga investeringar görs i infrastrukturen, kan detta gynna landsbygdens utveckling genom att den får bättre tillgång till miljövänliga gods- och persontransporter. Dessutom kan även en ökande järnvägsturism bidra positivt. I yrkande 2 framför motionärerna att det bör införas ett förbud mot att riva upp räls och att staten bör behålla ägandet

av de statliga banorna. Motionärerna lyfter fram att det finns alltför många exempel på räls som har rivits upp istället för att hållas i sådant skick att den kan användas när behovet uppstår.

Utskottets ställningstagande

Planeringsramen för transportsystemet 2014–2025

Utskottet vill inledningsvis påminna om att riksdagen i december 2012 beslutade om en ambitiös och framåtsyftande ekonomisk ram för åtgärder i planeringssystemet på 522 miljarder kronor för åren 2014–2025. Detta innebär en kraftig ambitionshöjning jämfört med tidigare regeringar och motsvarar en ökning med hela 20 procent i jämförbara priser från föregående planperiod. Ambitionshöjningen skapar utrymme för en rad angelägna satsningar i trafikinfrastrukturen. Utskottet konstaterar också med tillfredsställelse att det av regeringens skrivelse om åtgärdsplaneringen framgår att det därtill tillkommer ytterligare 85 miljarder kronor genom intäkter från trängselskatter, avgifter och bidrag.

Planeringsram för transportsystemet 2014–2025 (miljarder kronor)

Drift och underhåll		241
Statlig ram för utveckling av transportsystemet		281
<i>varav</i>	<i>– på nationell nivå</i>	<i>246,1</i>
	<i>– på regional nivå</i>	<i>34,9</i>
Total statlig finansieringsram		522
Trängselskatt och brukaravgifter		67
Medfinansiering från kommuner, regioner eller företag		18
Total planeringsram		607

Av redogörelsen ovan framgår att infrastrukturåtgärder på sammanlagt över 600 miljarder kronor kommer att kunna vidtas under planperioden för att förstärka transportsystemet i hela landet. Utskottet välkomnar denna angelägna och historiska kraftsamling på trafikens infrastruktur.

Utskottet noterar att det i följdmotionerna till regeringens skrivelse om åtgärdsplaneringen framförs att den statliga ekonomiska ramen är otillräcklig, och disparata önskemål framförs om att tillföra ramen ytterligare medel. Socialdemokraterna vill tillföra 46 miljarder kronor under planperioden, varav 10 miljarder kronor till drift och underhåll av järnvägar och 5 miljarder kronor till drift och underhåll av vägar, och finansiera detta med en avståndsberäknad vägslitageavgift för tunga lastbilar. Miljöpartiet anser att planeringsramen bör tillföras minst 56 miljarder kronor, varav 7 miljarder kronor till banunderhåll och 49 miljarder kronor till järnvägsinvesteringar. Vänsterpartiet har å sin sida förespråkat att den statliga ekonomiska ramen tillförs ytterligare 73 miljarder kronor, varav 71 miljarder ska avsättas för utveckling av transportsystemet.

Utskottet vill med anledning av detta, och med hänsyn till den bristande överenskommelsen mellan planeringsnivåer och anslagstilldelning under föregående regeringar, understryka betydelsen av en realistisk planeringsram. Vidare vill utskottet påminna om att de samlade medel till drift och underhåll av och reinvesteringar i vägar och järnvägar som riksdagen redan beslutat om för planperioden i huvudsak, tillsammans med banavgifter och Trafikverkets interna effektiviseringsarbete, motsvarar vad Trafikverket själv har angett behövs för att återställa transportsystemet till den funktionella nivå som det har byggts för. Med anledning av de uppgifter som nyligen har cirkulerat i medierna om att Trafikverket har räknat fel och att det därför saknas medel i den nationella planen vill utskottet peka på att verkets generaldirektör tydligt har klargjort att inga medel saknas i den nationella planen, baserat på de prioriteringar som gjorts i denna. Utskottet vill även påminna om att åtgärder inom framför allt järnvägssystemet kräver god tid i planeringsarbetet och att det måste finnas ledig tid mellan tågen som passerar på spåret för att man ska kunna komma ut och göra olika typer av underhållsarbeten, vilket är långt ifrån oproblemiskt med tanke på dagens höga kapacitetsutnyttjande. Utskottet ställer sig med anledning av det som anförts ovan negativt till oppositionspartiernas förslag om alternativa ramar.

Underhåll av den statliga järnvägsinfrastrukturen

Underhållet av den statliga järnvägen har länge varit eftersatt. Utskottet välkomnar därför att regeringen mellan 2006 och 2013 i det närmaste har fördubblat anslaget till drift och underhåll av järnvägen. Riksdagen har i betänkande 2012/13:TU2 godkänt regeringens förslag till ekonomiska ramar för drift och underhåll av och reinvesteringar i statliga järnvägar om 86 miljarder kronor under planperioden 2014–2025. Utskottet är medvetet om att åtgärder för att höja järnvägssystemets kvalitet måste präglas av långsiktighet och ut hållighet och välkomnar därför regeringens långsiktiga satsning på drift och underhåll av järnvägen.

Utöver den långsiktiga ambitionshöjningen för järnvägsunderhållet vill utskottet även uppmärksamma att regeringen också har tillskjutit tillfälliga medel till underhåll av järnvägen. Under åren 2012 och 2013 gjordes således särskilda satsningar på drift och underhåll. Vidare beslutade regeringen våren 2013 att Trafikverket får använda medel som från början var avsatta till räntor och amorteringar till just drift och underhåll. I skrivelse 2013/14:233 anger regeringen vidare att utöver de ekonomiska ramarna om 86 miljarder kronor tillkommer Trafikverkets intäkter från banavgifter. Utskottet vill även lyfta fram att effektiviseringar inom Trafikverket beräknas frigöra ca 17 miljarder kronor under perioden 2014–2025. Ett utrymme för ytterligare åtgärder motsvarande detta belopp tillkommer därmed. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet är även positivt till den genomlysning av Trafikverkets drifts- och underhållsverksamhet av vägar och järnvägar som påbörjades 2011. Syftet

med utvecklingsarbetet har varit att skapa förutsättningar för regeringen och Trafikverket att bedriva en effektivare resursstyrning av drift och underhåll för väg och järnväg samt att effektivisera och förtydliga regeringens styrning av Trafikverkets drifts- och underhållsverksamhet. Genomlysningen har resulterat i att Trafikverket har arbetat med att införa och utveckla ett styrramverk för drift och underhåll av väg och järnväg. Regeringen anger även i skrivelsen att arbetet med att följa upp genomförda drifts-, underhålls- och reinvesteringstät-gärder ska ges hög prioritet. Regeringen framhåller att den kommer att se till att årliga uppföljningar sker och att periodiska utvärderingar av åtgärder och effekter genomförs. Utskottet ser positivt på de nya möjligheterna att följa utvecklingen av förbättringsarbetet med järnvägens utmaningar.

Med anledning av den medierapportering som har ägt rum när det gäller finansieringen av regeringens nyligen antagna beslut om fastställelse av en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 vill utskottet uppmärksamma att det har bjudit in Trafikverkets generaldirektör Gunnar Malm och infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd till möten den 3 respektive 10 juni 2014 för att besvara utskottets frågor i ärendet. Då betonades tydligt att det inte brister i finansieringen av den nationella planen. Ministern framhöll tvärtom att det i den nationella planen finns en halv miljard kronor extra per år i förhållande till Trafikverkets kapacitetsutredning. Vidare framhöll ministern att det grundläggande arbete som Trafikverket gjorde i samband med att kapacitetsutredningen togs fram, med att inventera och undersöka järnvägens underhållsbehov, aldrig tidigare har genomförts. Infrastrukturministern redogjorde även för det omfattande arbete som har bedrivits sedan 2006 för att effektivisera infrastrukturplaneringen och för att säkerställa att resurser satsas på rätt objekt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Ministern lyfte bl.a. fram att riksdagen beslutade om ett nytt planeringssystem 2012 och att ett nytt styrramverk för drifts- och underhållsverksamheten håller på att implementeras. Utskottet informerades också om det arbete som utförs när det gäller bättre rutiner och kontinuerlig dialog mellan Trafikverket och regeringen. Utskottet fick ta del av att regeringen har genomfört flera insatser för att utveckla Trafikverkets arbete både via uppdrag och instruktionsändringar, t.ex. när det gäller verkets arbete med att utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet, inklusive efterkalkylering och successiv kalkylering. Utskottet är positivt till de tagna initiativen och bedömer att de är väl ägnade att bidra till en kontinuerligt förbättrad styrning och kontroll av drifts- och underhållsverksamheten.

När det gäller lågtrafikerade banor vill utskottet särskilt framföra att Trafikverket har ett tydligt uppdrag att utnyttja de resurser som regeringen och riksdagen beslutar om på ett så samhällsekonomiskt effektivt sätt som möjligt. Trafikverkets mål är att tillhandahålla ett så effektivt transportsystem som möjligt med de medel som finns tillgängliga. Mot den bakgrunden har Trafikverket gjort en översyn av de lågtrafikerade banorna i järnvägsnätet inom ramen för åtgärdsplaneringen. Av uppgifter från Trafikverket framkommer att

översynen har haft ett trafikslagsövergripande perspektiv med samhällsekonomisk bedömning som utvärderingskriterium. I den samhällsekonomiska bedömningen analyseras flera olika faktorer: restid, miljö, säkerhet och transportekonomiska effekter. Dessa jämförs sedan med operativa kostnader samt drifts- och underhållskostnader för infrastrukturen. Banor som har relativt mycket trafik eller som är viktiga för redundansen i systemet har av Trafikverket bedömts vara samhällsekonomiskt motiverade att behålla den statligt förvaltade infrastrukturen. Övriga banor har analyserats utifrån om det är samhällsekonomiskt motiverat att behålla trafiken på järnväg eller om den bör flyttas över på väg. Ett delresultat av översynen är beslutet om att upphöra med underhåll på vissa bansträckningar fr.o.m. december 2014.

I regeringens nyligen antagna nationella plan för transportsystemet anges att det lågtrafikerade järnvägsnätet, inklusive Inlandsbanan, till vissa delar kan ha en funktion för näringslivet och den regionala transportförsörjningen. För att bibehålla en effektiv trafikförsörjning har Trafikverket en viktig uppgift att, i dialog med regioner och operatörer, identifiera lämpliga underhållsåtgärder utifrån en samlad samhällsekonomisk bedömning som innefattar samtliga trafikslag.

Regeringen har sammanfattningsvis enligt utskottets mening väl uppmärksammat behovet av kraftfulla satsningar på underhåll av statens järnvägar. För att öka robustheten och förtroendet för järnvägen genomför alliansregeringen den största satsningen någonsin på järnvägsunderhåll. Som statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd framhöll i interpellationsdebatten den 14 november 2013 (2013/14:34) vill utskottet betona att med en total budgetram på 86 miljarder och därtill ca 22,8 miljarder kronor i intäkter från banavgifter fram till 2025 innebär regeringens satsning på järnvägsunderhåll en fördubbling jämfört med den tidigare socialdemokratiska regeringens satsning. Utskottet vill även framhålla att regeringen på ett ansvarsfullt sätt har vidtagit åtgärder för att säkerställa att satsade resurser används där behovet är som störst genom bl.a. utvecklingen av ett styrramverk för drift och underhåll av väg och järnväg.

Vad gäller frågan om banavgifter vill utskottet hänvisa till att det nyligen har behandlat denna fråga närmare i samband med beredningen av betänkande 2013/14:TU19 Järnvägspolitiska frågor.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan anser inte utskottet att det finns anledning att ta något initiativ från riksdagens sida med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2013/14:T8 (V) yrkande 4, 2013/14:T9 (S) yrkande 6, 2013/14:T10 (MP) yrkande 6, motion 2013/14:T15 (MP) yrkande 3 i denna del, 2013/14:T16 (S) yrkande 5, 2013/14:T292 (KD) yrkandena 1 i denna del och 2, 2013/14:T325 (S), 2013/14:T349 (MP) yrkandena 1 och 2 och 2013/14:T521 (MP) yrkande 2 avstyrks därmed.

Underhåll av vägnätet

Utskottet har med tillfredsställelse konstaterat att förslagen i infrastrukturpropositionen (prop. 2012/13:25) visar att det finns en hög ambitionsnivå för satsningar på transportinfrastrukturen i och med den nya planeringsram som antagits av riksdagen för planeringsperioden 2014–2025. Det är fråga om en ambitionshöjning med närmare 20 procent i förhållande till tidigare riksdagsbeslut. 155 miljarder kronor avsätts för drift och underhåll av statliga vägar samt statlig medfinansiering till enskilda vägar. Ramen för bärighetshöjande åtgärder på vägnätet uppgår till 15 miljarder kronor under perioden 2014–2025. Enligt regeringens åtgärdsplanering prioriteras åtgärder utifrån behoven för transporter längs vissa vägar som är viktiga för näringslivet. Det ska innefatta åtgärder på broar och vägar, beläggning av grusvägar och tjälsäkring. Av skrivelsen framgår att detta ger en flexibilitet som krävs för att kunna hantera ett ökande antal specialdispenser samt riskreducering på vägnätet med hänsyn till klimatförändringar och sårbarhet. Utskottet är positivt till att de ökade insatserna främst ska inriktas mot de mest trafikerade vägarna samt övriga vägar av stor betydelse för näringslivet för att därigenom skapa ett mer robust och användbart vägsystem som kan bidra till att skapa tillväxt och arbete i hela landet.

När det gäller enskilda vägar har utskottet tidigare, senast i betänkande 2013/14:TU13, framhållit att ett väl fungerande enskilt vägnät är av stor vikt för att främja en positiv utveckling i hela landet eftersom det har stor betydelse för sysselsättning och tillväxt. Utskottet är alltjämt av denna uppfattning. Utskottet noterar med tillfredsställelse att i regeringens nyligen antagna beslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 framhålls att regeringen bibehåller den drifts- och underhållsnivå som blev resultatet av den föregående planperiodens höjda ambition vad gäller det lågtrafikerade vägnätet, i och med att regeringen beslutade om en nära 40-procentig ökning av anslagsmedlen för statlig medfinansiering till drift och underhåll av enskilda vägar. Under 2014–2025 ska anslagsmedlen således uppgå till 13,4 miljarder kronor.

Utskottet noterar med tillfredsställelse att statens medelstilleldning till drift, underhåll och reinvesteringar på vägnätet fortfarande ligger på historiskt höga nivåer och finner därmed inte skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2013/14:N426 (S) yrkande 7, 2013/14:T15 (MP) yrkande 3 i denna del, 2013/14:T16 (S) yrkande 7, 2013/14:T534 (C) och 2013/14:T292 (KD) yrkande 1 i denna del.

Förbifart Stockholm och Österleden

Det är enligt utskottets uppfattning angeläget med ett väl fungerande trafiksystem i Stockholmsregionen, i synnerhet som regionen beräknas växa från dagens 2 miljoner invånare till 2,4 miljoner år 2030. Utvecklingen ställer sålunda höga krav på att regionens infrastruktur vidareutvecklas. Den tudelning av

Stockholm som är ett resultat av brister i infrastrukturen hämmar såväl regionens som landets tillväxt. I den norra delen av länet finns många jobb, och arbetspendlingen mellan den södra och den norra delen av länet ökar. Utskottet anser att förbifarten är nödvändig för att sammanlänka regionens norra och södra delar och att den kommer att bli en kapacitetsstark väg som bidrar till ett långsiktigt hållbart och robust vägtransportsystem för såväl genomfartstrafik som regionaltrafik. Utskottet har också understrukit att Förbifart Stockholm inte bara är en angelägenhet för regionen utan – genom Stockholms och Mälardalens centrala placering i det nationella transportnätet – även har betydelse för Sveriges ekonomiska tillväxt. Enligt utskottet äger ovan nämnda synpunkter alltjämt giltighet.

Inom infrastrukturen görs i dag stora satsningar för spårburen kollektivtrafik i Stockholmsregionen, t.ex. Citybanan, Mälardalensregionen och Tvärbanan. Utskottet anser likväl att åtgärder måste vidtas även för vägtrafikens del. De köbildningar som vi har på vägarna i dag bidrar inte till en bättre miljö utan snarare tvärtom. Utskottet vill också understryka att vägarna är av stor betydelse inte minst för att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas. Det bör även nämnas att när Förbifart Stockholm är utbyggd kommer trafiksituationen såväl i innerstaden som på Essingeleden, Sveriges hårdast belastade vägsträcka, att avlastas, vilket kommer att minska utsläppen från stillastående fordon. Utskottet påminner om att riksdagen redan har tagit ställning till förmån för förbifarten.

Utskottet vill i sammanhanget också framhålla de miljövillkor som regeringen har satt upp för Trafikverket för att byggstarta Förbifart Stockholm, och med hänsyn till projektets omfattning är sådana villkor särskilt viktiga. Av Miljödepartementets promemoria den 3 september 2009 framgår att värdefulla natur- och kulturmiljöer samt friluftsområden ska skyddas och bevaras. Även andra åtgärder förutses för att t.ex. skydda grund- och ytvatten samt minimera trafikbuller och luftföroreningar i samband med byggnation och drift av anläggningen. Utskottet anser därför att nödvändig miljöhänsyn har tagits i planeringen för att minimera de effekter på miljön och landskapet som Förbifart Stockholm medför.

Utskottet betraktar vidare den s.k. Österleden som en viktig beståndsdel i de åtgärder som kan behövas för att tillförsäkra Stockholmsregionen en fungerande infrastruktur som kan möta framtidens transportbehov och avlasta dagens underdimensionerade vägnät. Precis som Förbifart Stockholm kommer Österleden att kunna underlätta både arbetspendling och näringslivets godstransporter. I anslutning till detta har regeringen också anfört att en samordnad projektering av en förlängning av tunnelbanans blå linje mot Nacka och en vägförbindelse under Saltsjön kan ge stora samordningsvinster och bör prövas, en bedömning som utskottet delar. Enligt regeringen ska en eventuell östlig förbindelse förbi Stockholm inte göra intrång i Nationalstadsparken, en utfästelse som utskottet finner betryggande.

Med hänsyn till vad som anförts ovan avstyrks motion 2013/14:T15 (MP) yrkande 7.

Lösningar för kollektivtrafik och cykel m.m.

I motion 2013/14:T15 (MP) förespråkas ett införande av ett stadsmiljöprogram på 30 miljarder till statlig medfinansiering av bl.a. spårväg och cykelinfrastruktur fram till 2025 (yrkande 5). Detta grundas på ett förslag som lämnats i Utredningen om en fossiloberoende fordonsflotta (FFF-utredningen). I FFF-utredningen efterlystes en tydligare nationell stadspolitik, där kommuner och andra aktörer ges tydligare signaler om vad som krävs vad gäller städernas utveckling för att nå klimatmål och andra relevanta mål. Bärande i utredningens förslag är ett nytt stadsmiljömål enligt vilket en eventuell ökning i persontransportresandet i tätorter ska ske genom kollektivtrafik, cykel och gång så att biltrafiken kan minska. I målet betonas också att godstransporterna i staden behöver samordnas bättre. Genom att teckna s.k. stadsmiljöavtal med staten kan kommuner som kan visa en plan med åtgärder som uppfyller stadsmiljömålet och andra relevanta mål erhålla stöd från detta program. I utredningen föreslås att Trafikverket i samråd med Boverket och Naturvårdsverket ges i uppdrag att ta fram förslag till gemensamt ramverk för detta. Enligt utredningen krävs dock ytterligare utredning för att ta fram ett ramverk för ett stadsmiljöprogram. Samtidigt gör utredningen bedömningen att det mer långsiktigt kommer att behöva flyttas medel från väginvesteringar för ökad kapacitet för personbilstrafik till investeringar i järnvägar, hamnar, kollektivtrafik, elektrifiering av bussar och lastbilar samt förstärkning av broar för att tillåta längre och tyngre lastbilar. Utredningen har inte haft möjlighet att göra en bedömning av dessa kostnader men har föreslagit att Trafikverket ska genomföra en ny inriktnings- och åtgärdsplanering baserad på en utveckling som är förenlig med klimatmålen och övriga mål i samhället. För att finansiera både stadsmiljöprogram och de investeringar som krävs i transportsystemet behöver det sannolikt tillkomma ytterligare medel. Då motionsförslaget tar sin utgångspunkt i FFF-utredningens förslag kan utskottet konstatera att denna utredning har varit ute på remiss under våren 2014 och att remisstiden gick ut den 19 maj. För närvarande pågår en sammanställning av remissyttrandena inom Regeringskansliet (Näringsdepartementet) och ärendet är därmed under beredning.

I motion 2013/14:T16 (S) anförs att den snabba urbaniseringen i Sverige ställer stora krav på kollektivtrafiken och motionärerna vill därför avsätta en särskild pott för statlig medfinansiering av kollektivtrafik (yrkande 8).

Utskottet vill påminna om att utskottet vid flera tillfällen framhållit att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktig och miljömässigt hållbar tillväxt i hela landet. Ett ökat kollektivt resande leder även till ökad trafiksäkerhet och mindre trängsel i städerna. En väl fungerande kollektivtrafik ger således människor en geografisk tillgänglighet på ett energieffektivt och långsiktigt hållbart sätt.

Utskottet kan konstatera att i den nationella plan för transportsystemet som har beslutats för 2014–2025 har utgångspunkterna varit att prioritera bl.a. kollektivtrafik, gång och cykel samt ökade möjligheter till trafikslagsövergripande användning av transportsystemet där en grundläggande tillgänglighet i

hela landet har eftersträvat. I den nationella planen för 2014–2025 anges att Trafikverket ska integrera miljöhänsyn i hela sitt arbete med planen. Utöver de riktade miljöåtgärderna i den befintliga infrastrukturen kan även trimnings- och effektiviseringsåtgärder bidra till en bättre miljö. Exempel på detta är arbetet med mer hållbara transportsätt, såsom satsningar på bytespunkter och kollektivtrafikkörfält som gynnar kollektivtrafik och cykelåtgärder. Utskottet delar regeringens uppfattning att åtgärderna här är mycket viktiga för det övergripande transportpolitiska målet – samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet – liksom för funktions- respektive hänsynsmålet.

När det gäller särskilda satsningar på städer vill utskottet i detta sammanhang också påminna om att regeringen har genomfört och nyligen avslutat en omfattande särskild satsning på hållbara städer. Satsningen inleddes 2008, och för arbetet tillsattes en delegation med uppgiften att t.o.m. 2010 verka för en hållbar utveckling av städer, tätorter och bostadsområden (M2008/3402/A). Delegationen hade till uppgift att genomföra olika åtgärder som bidrar till förbättrade förutsättningar för utvecklingen av hållbara städer. Syftet med den särskilda satsningen har varit att de gjorda insatserna sammantaget ska utgöra en nationell arena för hållbar stadsutveckling. Delegationens uppdrag förlängdes sedermera fram till december 2012, för att konsolidera och avsluta det arbete som inletts (dir. 2011:29).

Med hänsyn till vad som anförts ovan avstyrks motionerna 2013/14:T15 (MP) yrkande 5 och 2013/14:T16 (S) yrkande 8.

Åtgärdsplaneringen för transportsystemet 2014–2025

Regeringens åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2025 har kännetecknats av ett omfattande och grundligt beredningsarbete. Utskottet välkomnar detta. Utskottet känner sig därför tryggt i att regeringen i beslutet om den nationella planen för utvecklingen av transportsystemet för perioden 2014–2025 har fattat ett balanserat och väl avvägt beslut.

Regeringen har genomfört en välbehövlig ambitionshöjning på infrastrukturområdet. Enligt utskottets mening kommer angelägna och betydande satsningar att kunna ske i transportsystemet. Utskottet bedömer att den beslutade planen är väl ägnad att nå det övergripande transportpolitiska målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

I några av de här behandlade motionsyrkandena framförs kritik mot planens bristande miljö- och klimathänsyn. Utskottet vill med anledning av detta understryka att det i regeringens beslut om den nationella trafikslagsövergripande planen för utvecklingen av transportsystemet för perioden 2014–2025 framhålls att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att generationsmålet och miljökvalitetsmålen nås. Regeringen framhåller att betydande medel avsätts i planen till trimnings- och miljöåtgärder i den befintliga infrastrukturen. Regeringen understryker också att miljöfrågorna ska

integreras kontinuerligt i planering, byggande och förvaltning av transportinfrastruktur. Utskottet noterar också med tillfredsställelse att planen bidrar till mer hållbara transportsätt, såsom fysiska åtgärder som gynnar järnväg, kollektivtrafik och cykling. Utskottet välkomnar vidare att planen även innehåller ett antal satsningar på innovativa lösningar som kan bidra till uppsatta klimatmål, bl.a. demonstrationsanläggningar för elektrifierade vägar.

Regeringen meddelar vidare att bidraget till de miljökvalitetsmål som rör klimat, buller, luft och biologisk mångfald är av särskild vikt. Utgångspunkten är att infrastruktur planeras och utformas med beaktande av landskap, natur- och kulturmiljö samt pågående markanvändning och dess värden. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill också framhålla att i bilaga 5 till regeringens beslut om den nationella planen 2014–2025 understryks att miljöaspekter och främjandet av en hållbar utveckling har varit en del av planeringsprocessen, liksom att hänsyn tagits till miljömålen och fyrstegsprincipen. Regeringen redovisar att miljökonsekvensbeskrivningar har genomförts och beaktats, liksom synpunkter från samråd. Som en följd därav anger regeringen att den bl.a. har beslutat om fler järnvägssatsningar än dem som Trafikverket föreslagit, vilket utskottet ser positivt på.

Mot bakgrund av det anförda avstyrks motionerna 2013/14:T14 (V) yrkande 2, 2013/14:T15 (MP) yrkandena 1, 4 och 8 samt 2013/14:T526 (MP) yrkande 25. Mot bakgrund av vad som anförts i detta avsnitt föreslår utskottet vidare att riksdagen lägger regeringens skrivelse Åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2025 (skr. 2013/14:233) till handlingarna.

Särskilda infrastrukturåtgärder

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag som har väckts om enskilda infrastrukturprojekt i landet. Utskottet hänvisar till planeringsordningen och gällande praxis, enligt vilken projekt för att vidmakthålla och utveckla trafikens infrastruktur normalt sett inte avgörs av riksdagen eftersom dessa brukligt sett fastställs inom ramen för åtgärdsplaneringen.

Jämför särskilda yttrandena 1 (S), 2 (MP), 3 (SD) och 4 (V).

Motionerna

Under de allmänna motionstiderna 2012 och 2013 väcktes ett stort antal motioner om olika infrastrukturprojekt, främst väg- och järnvägssträckningar i landet. Det handlar bl.a. om såväl upprustningar och utbyggnader som anläggande av nya väg-, järnvägs- 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, motorvägar och anläggande av dubbelspår och snabbtågbanor. Motionärerna lämnar i flertalet fall konkreta

förslag på sträckningar och olika projekt, men motionsförslag finns även som mer allmänt pläderar för satsningar på trafikens infrastruktur i vissa regioner eller landsdelar. En sammanställning av samtliga dessa yrkanden redovisas nedan fördelat på väg- och järnvägsprojekt, förslag som gäller vissa delar av sjöfartens infrastruktur samt förslag som gäller främst regionala insatser rörande flera trafikslag.

Vägprojekt

2012/13:T221 av Roland Utbult (KD)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av upprustning av väg 161, 162 och 171 i Bohuslän.

2012/13:T292 av Christer Winbäck (FP) yrk. 1

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga om E20 till motorväg.

2012/13:T292 av Christer Winbäck (FP) yrk. 2

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att hela E20 bör få TEN-klassning, vilket skulle påskynda projektering och produktion av den återstående delen av E20:s utbyggnad till motorväg mellan Stockholm och Göteborg.

2012/13:T294 av Emma Carlsson Löfdahl (FP)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad 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.

2012/13:T334 av Nina Lundström (FP)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vidta åtgärder för väg 225 i Stockholms län.

2013/14:T209 av Johan Andersson (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en förbättrad standard på länsväg 211.

2013/14:T237 av Christina Oskarsson m.fl. (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en utbyggnad av E20 genom Västra Götalandsregionen.

2013/14:T245 av Andreas Carlson (KD)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om riksväg 40 mellan Jönköping och Ulricehamn.

2013/14:T254 av Urban Ahlin m.fl. (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en snabbare utbyggnad av E20 till fyrfältsväg.

2013/14:T256 av Kurt Kvarnström och Raimo Pärssinen (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att i de framtida vägtrafikplanerna prioritera riksväg 68 från Avesta och norrut.

2013/14:T266 av Christer Winbäck (FP) yrk. 1

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fördelarna med att bygga om E20 till motorväg.

2013/14:T266 av Christer Winbäck (FP) yrk. 2

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över den återstående delen av E20:s utbyggnad till fyrfältsväg mellan Stockholm och Göteborg.

2013/14:T267 av Johan Pehrson (FP)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att återkomma med förslag som innebär att en utbyggnad av E20 prioriteras.

2013/14:T270 av Nina Lundström (FP)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vidta åtgärder för väg 225 i Stockholms län.

2013/14:T284 av Andreas Carlson (KD)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att säkerställa att tidigareläggningen av ombyggnationen av riksväg 26/47 på sträckan Mullsjö–Jönköping inte fördröjs.

2013/14:T304 av Susanne Eberstein och Marie Nordén (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en upprustning av E14.

2013/14:T308 av Billy Gustafsson m.fl. (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för en utbyggnad av E22.

2013/14:T317 av Ulrika Carlsson i Skövde (C) yrk. 1

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga om E20 till motorväg.

2013/14:T317 av Ulrika Carlsson i Skövde (C) yrk. 2

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att hela E20 bör få en TEN-klassning, vilket skulle påskynda projektering och produktion av den återstående delen av E20:s utbyggnad till motorväg mellan Stockholm och Göteborg.

2013/14:T335 av Josef Fransson (SD) yrk. 1

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att snarast påbörja projekteringen för att bygga ut E20 till motorväg eller mötesfri två-plus-två-väg genom Västra Götaland.

2013/14:T340 av Julia Kronlid (SD)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnad av Europaväg 18.

2013/14:T344 av Emma Carlsson Löfdahl och Jan Ertsborn (FP)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av riksväg 26.

2013/14:T351 av Anita Brodén m.fl. (FP) yrk. 3 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behov av åtgärder vid särskilt olycksdrabbade vägsträckor, som E20.

2013/14:T377 av Lars Eriksson m.fl. (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för motorvägsstandard på sträckan Köping–Västjädra.

2013/14:T422 av Christer Adelsbo m.fl. (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att prioritera satsningar på E22.

2013/14:T425 av Katarina Köhler och Kristina Nilsson (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en omdragning av E4:an genom Västerbotten och Västernorrland.

2013/14:T452 av Gunnar Andrén (FP) yrk. 2

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att förbereda att E18 får motorvägsstandard också på det 18 km långa vägavsnittet Rosenkälla–Söderhall.

2013/14:T452 av Gunnar Andrén (FP) yrk. 3

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förbindelsen till Kapellskär av säkerhetsskäl radikalt bör förbättras.

2013/14:T452 av Gunnar Andrén (FP) yrk. 4

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en upprustning av riksväg 77.

2013/14:T452 av Gunnar Andrén (FP) yrk. 5

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 280 på sträckan Rimbo–Hallstavik.

2013/14:T452 av Gunnar Andrén (FP) yrk. 6

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 276.

2013/14:T522 av Julia Kronlid (SD)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnad av Europaväg 20.

Järnvägsprojekt

2012/13:T17 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrk. 6

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om oklarheterna kring regeringens satsningar på Ostlänken och Bollebygd–Mölnlycke.

2013/14:T15 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrk. 6

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att påbörja planeringen av ett sammanhängande nät av höghastighetsbanor mellan de skandinaviska huvudstäderna inklusive en åtgärdsvalsstudie av sträckorna Stockholm–Västerås–Karlstad–Oslo och Göteborg–Oslo.

2013/14:T213 av Jonas Eriksson och Stina Bergström (MP)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en åtgärdsstudie för kollektiva persontransporter på sträckan Oslo–Karlstad–Örebro–Stockholm i den nationella planen för transportsystemet 2014-2025.

2013/14:T215 av Jan Lindholm (MP)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att snarast bygga det planerade dubbelspåret mellan Falun och Borlänge.

2013/14:T219 av Jan Lindholm och Jonas Eriksson (MP)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av järnvägstrafik till Sälen.

2013/14:T220 av Jan Lindholm och Jonas Eriksson (MP) yrk. 1

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att öka kapaciteten för godstransporter på järnväg i Bergslagen.

2013/14:T220 av Jan Lindholm och Jonas Eriksson (MP) yrk. 2

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att öka kapaciteten för persontransporter på järnväg i Bergslagen.

2013/14:T224 av Susanne Eberstein och Ingemar Nilsson (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga dubbelspårig järnväg på hela Ostkustbanan.

2013/14:T226 av Andreas Carlson (KD)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fortsätta planera för snabbtåg mellan Stockholm och Göteborg, via Jönköping.

2013/14:T230 av Irene Oskarsson (KD)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Södra stambanans, och anslutande banors, betydelse för infrastrukturen i södra Sverige.

2013/14:T232 av Jörgen Hellman m.fl. (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för en utbyggnad av dubbelspår på sträckan Öxnared–Kornsjö.

2013/14:T239 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrk. 1

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att rusta Inlandsbanan som en del av det nordiska järnvägsnätet.

2013/14:T239 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrk. 2

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att rusta upp och öppna Inlandsbanan mellan Mora och Persberg.

2013/14:T239 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrk. 3

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga ett spår från Hagfors ut till Inlandsbanan.

2013/14:T239 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrk. 4

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

2013/14:T249 av Lars-Axel Nordell (KD) yrk. 2

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att särskilt analysera Inlandsbanans strategiska funktion i det nationella transportsystemet i ljuset av den expanderande gruvnäringen och dess ökade kapacitetsbehov och behov av stabila godstransporter.

2013/14:T253 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att åtgärda de kvarstående flaskhalsarna på Ådalsbanan och Ostkustbanan.

2013/14:T257 av Carina Ohlsson m.fl. (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att öka spårkapaciteten på Västra stambanan.

2013/14:T279 av Lars-Axel Nordell (KD)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten till höghastighetståg mellan Stockholm och Oslo.

2013/14:T300 av Per Åsling och Helena Lindahl (C)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att ge Trafikverket i samverkan med Inlandsbanan AB och näringslivet i uppdrag att rusta upp Inlandsbanan och därmed skapa förutsättningar för nya och växande företag med fler jobb och tillväxt i Norrlands inland och bidra till den globala klimatomställningen.

2013/14:T303 av Ingemar Nilsson och Marie Nordén (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en upprustning av Mittbanan.

2013/14:T311 av Clas-Göran Carlsson m.fl. (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga höghastighetsjärnväg i Sverige.

2013/14:T345 av Emma Carlsson Löfdahl och Jan Ertsborn (FP)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om framtiden för järnvägslinjen Nässjö–Halmstad.

2013/14:T348 av Tina Ehn (MP) yrk. 1

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten att förlänga Bohusbanan till Oslo.

2013/14:T348 av Tina Ehn (MP) yrk. 2

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att återuppta persontrafiken på Lysekilsbanan.

2013/14:T348 av Tina Ehn (MP) yrk. 3

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten att åtgärda den låga höjden i tunnarna norr om Uddevalla för att godstrafik med exempelvis Stora Ensos SECU-boxar ska vara möjlig på banan.

2013/14:T360 av Anna Wallén m.fl. (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga en ny mötesstation på järnvägssträckan Västerås–Fagersta.

2013/14:T370 av Eva Sonidsson m.fl. (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för en upp-
rustning av Ådalsbanans norra del.

2013/14:T373 av Olle Thorell m.fl. (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga
fyrspår på sträckan Tomteboda–Kallhäll.

2013/14:T389 av Thoralf Alfsson (SD)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inleda en satsning på Sydostkustbanan.

2013/14:T395 av Annika Qarlsso (C)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ta nästa steg i arbetet med att få korridoren Oslo–Göteborg–Kö-
penhamn till stånd.

2013/14:T409 av Carin Runeson och Kurt Kvarnström (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för godstra-
fiken på Bergslagsbanan.

2013/14:T413 av Peter Persson m.fl. (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ett prin-
cipbeslut om att bygga hela Götalandsbanan.

2013/14:T420 av Carin Runeson och Kurt Kvarnström (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för investe-
ringar i Bergslagspendeln.

2013/14:T426 av Shadiye Heydari och Cecilia Dalman Eek (S) yrk. 2

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att förbättra
kapaciteten på Västra stambanan och sträckan Göteborg–Stockholm.

2013/14:T427 av Lennart Axelsson m.fl. (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att ge
järnvägsnäten i Bergslagen stabila förutsättningar att utvecklas.

2013/14:T445 av Emil Källström (C)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över behovet av en modernisering av Mittbanan.

2013/14:T446 av Emil Källström (C)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över behovet av en upprustning av Ådalsbanan mellan Nyland och Långsele.

2013/14:T454 av Johnny Skalin (SD)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förbereda för att bygga ett dubbelspår till Sundsvall.

2013/14:T461 av Jabar Amin (MP)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att reservera medel för att påbörja byggandet av Norrbotniabanan under 2016.

2013/14:T471 av Johan Andersson och Matilda Ernkrans (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ett komplett dubbelspår på sträckan Hallsberg–Degerön.

2013/14:T479 av Anders Sellström (KD)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utse en förhandlingsman för att lösa medfinansieringen av Norrbotniabanan.

2013/14:T489 av Elin Lundgren m.fl. (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga dubbelspårig järnväg på hela Ostkustbanan.

2013/14:T493 av Phia Andersson och Adnan Dibrani (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för upprustning av järnvägen mellan Varberg och Herrljunga.

2013/14:T505 av Hannah Bergstedt m.fl. (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för järnvägs-satsningar på Malmbanan och Kaunisvaara–Svappavaara.

2013/14:T506 av Lars Eriksson (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att staten fullföljer ingångna avtal t.ex. gällande åtaganden för Dalabanan.

2013/14:T508 av Hans Ekström (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att rusta upp TGOJ-banan och möjliggöra transporter från Bergslagen.

2013/14:T509 av Phia Andersson och Adnan Dibrani (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en snabbtågsförbindelse mellan Halmstad och Stockholm via Varberg och Borås.

2013/14:T515 av Carina Ohlsson m.fl. (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en förbättrad standard på Kinnekullebanan.

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrk. 7

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en ökad kapacitet i järnvägssystemet.

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrk. 9

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om godstrafiken på järnväg.

2013/14:T518 av Ibrahim Baylan m.fl. (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att starta byggandet av Norrbotniabanan och att föra in banan i den nationella transportplanen.

2013/14:T531 av Helena Lindahl och Maria Lundqvist-Brömster (C, FP)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inleda diskussioner med berörda regioner och intressenter och att skyndsamt hitta finansieringslösningar för Norrbotniabanans förverkligande, såsom att se över möjligheten att låta kapital från de allmänna pensionsfonderna samt intäkter från försäljningar av statliga bolag investeras i svensk transportinfrastruktur.

Sjöfartsprojekt

2012/13:T252 av Maria Lundqvist-Brömster (FP)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att långsiktigt lösa färjeförbindelsen mellan fastlandet och Holmön i Västerbotten.

2012/13:T441 Gunnar Andrén (FP) yrk. 7

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av färjor drivna av Transportstyrelsen för den bofasta befolkningen på öarna i skärgården i Norrtälje och andra kommuner där fasta landförbindelser saknas.

2013/14:T217 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrk. 3

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

2013/14:T391 av Maria Lundqvist-Brömster och Hans Backman (FP)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att hitta en gemensam lösning för en hållbar Kvarkestrafik mellan Sverige och Finland.

2013/14:T424 av Isak From m.fl. (S) yrk. 2

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att den svenska regeringen i infrastrukturplaneringen studerar förutsättningarna för att göra som den finska regeringen och satsa på att utveckla Kvarkestrafiken.

2013/14:T442 av Carina Herrstedt (SD)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det nuvarande borgensåtagandet för Trelleborgs Hamn AB:s utbyggnadslån som Trelleborgs kommun står för och nya borgensåtaganden för kommande utbyggnader övertas av svenska staten.

2013/14:T452 av Gunnar Andrén (FP) yrk. 7

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av färjor drivna av Transportstyrelsen för den bofasta befolkningen på öarna i skärgården i Norrtälje och andra kommuner där fasta landförbindelser saknas.

2013/14:T464 av Christer Engelhardt (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en reservhamn på Gotland för färjetrafiken.

2013/14:T477 av Krister Örnfjäder m.fl. (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för året-runttrafik med båt mellan Byxelkrok och Oskarshamn.

2013/14:T480 av Anders Sellström (KD)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att stödja Kvarken-projektet med framtagandet av ett nytt miljövänligt färjekoncept.

2013/14:T536 av Carin Runeson och Olle Thorell (S)

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

Regionala och övriga projekt m.m.

2012/13:T287 av Christina Karlsson (S) yrk. 1

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att genomföra de kvarvarande svenska projekten i Botniska korridorerna.

2012/13:T287 av Christina Karlsson (S) yrk. 2

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

2012/13:T293 av Nina Larsson (FP)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att stärka nordiska triangelns stråk mellan Oslo, Karlstad och Stockholm.

2013/14:T202 av Magnus Sjö Dahl (KD)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av infrastrukturinvesteringar i Skåne.

2013/14:T207 av Anna Steele (FP)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Södertörns infrastruktur för jobb och tillväxt.

2013/14:T246 av Stefan Svanström (KD)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda hur staten kan inrätta en modell för finansiering av tunnelbaneutbyggnaden i Stockholm där kostnaderna delas mellan staten och regionala aktörer.

2013/14:T277 av Nina Larsson (FP)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att stärka den nordiska triangelns stråk mellan Oslo, Karlstad och Stockholm.

2013/14:T278 av Nina Larsson och Anita Brodén (FP) yrk. 1

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tillgången till väl fungerande infrastruktur och bredband i Dalsland och Värmland.

2013/14:T278 av Nina Larsson och Anita Brodén (FP) yrk. 2

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att klassa Dalsland som ett skogslän.

2013/14:T282 av Anders Andersson (KD)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en fortsatt utbyggnad av infrastrukturen i sydöstra Sverige.

2013/14:T321 av Peter Johnsson m.fl. (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att genomföra samtliga delar av Trollhättepaketet när det gäller infrastrukturen och en utbyggnad av Europaväg 45 och järnvägen Norge–Vänerlänken genom Dalsland.

2013/14:T323 av Mats Pertoft och Esabelle Dingizian (MP)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att stärka utvecklingsmöjligheterna på Södertörn.

2013/14:T329 av Mats Pertoft och Esabelle Dingizian (MP)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda alternativ till Förbifart Stockholm.

2013/14:T343 av Nina Lundström (FP)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att följa upp åtaganden för att möjliggöra bostadsbyggande i Stockholms län.

2013/14:T355 av Lars Eriksson m.fl. (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för goda transporter i Bergslagen i samband med återupptagen gruvbrytning.

2013/14:T357 av Kristina Nilsson m.fl. (S) yrk. 1

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att genomföra de kvarvarande svenska projekten i Bottniska korridorerna.

2013/14:T357 av Kristina Nilsson m.fl. (S) yrk. 2

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

2013/14:T358 av Agneta Gille m.fl. (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar i vägar och järnvägar i Uppsala län.

2013/14:T366 av Jennie Nilsson m.fl. (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar i infrastrukturen i Halland.

2013/14:T379 av Ulf Nilsson m.fl. (FP)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av de nationella satsningarna på infrastruktur.

2013/14:T414 av Peter Hultqvist och Carin Runeson (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för investeringar i vägar och järnvägar i Dalarnas län.

2013/14:T424 av Isak From m.fl. (S) yrk. 1

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av de öst-västliga kommunikationerna.

2013/14:T424 av Isak From m.fl. (S) yrk. 3

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för hur Sverige ska ta till vara möjligheterna med bättre kommunikationer med Nordlands- och Helgelandsregionerna.

2013/14:T426 av Shadiye Heydari och Cecilia Dalman Eek (S) yrk. 1

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att varutransporterna övergår till järnväg för att avlasta lastbilstrafiken på motorvägen.

2013/14:T430 av Ann Arleko m.fl. (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för en fast förbindelse i norra Öresund för att förbättra möjligheterna för ett hållbart och effektivt transportsystem.

2013/14:T432 av Börje Vestlund (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en förlängning av Stockholms tunnelbanas blå linje från Akalla till Barkarby.

2013/14:T441 av Carina Herrstedt (SD)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att besluta om ett infrastrukturpaket i Skåne med utbyggnad av vägar och kollektivtrafik.

2013/14:T452 av Gunnar Andrén (FP) yrk. 1

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av förbättrade kommunikationer av bostads- och näringslivsskäl inom Norrtälje kommun.

2013/14:T466 av Krister Örnfjäder m.fl. (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att säkra konkurrenskraft, vidga arbetsmarknadsregioner och att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att förbättra kommunikationerna i Kalmar län.

2013/14:T467 av Kerstin Haglö och Peter Jeppsson (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för infrastrukturinvesteringar i Blekinge län.

2013/14:T484 av Annelie Karlsson m.fl. (S) yrk. 1

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en förbättring av infrastrukturen i Skåne och därmed främja tillväxt och utveckling.

2013/14:T503 av Carina Ohlsson m.fl. (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att skapa en bättre infrastruktur i Västsverige.

Mot. 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrk. 15

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av Stockholms tunnelbana.

2013/14:T521 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrk. 9

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att motorvägsprojektet Förbifart Stockholm bör avbrytas.

2013/14:T528 av Mikael Jansson (SD)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en utredning ska visa den möjliga kapaciteten hos en stadsbanejärnväg skild från Trafikverkets banor och biltrafik i en cirkel utanför centrala Göteborg som alternativ till investeringen i Västlänken.

2013/14:N333 av Christer Nylander (FP) yrk. 1

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett sammanhållet och strategiskt grepp om de kommande decenniernas infrastruktursatsningar i Skåne.

2013/14:N414 av Börje Vestlund m.fl. (S) yrk. 5

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av investeringar i Stockholmsregionens kommunikationer och infrastruktur.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att det runt om i landet finns många angelägna infrastrukturprojekt för att främja tillväxt, regional utveckling och omställning till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Detta återspeglas inte minst i det stora antal motionsyrkanden om särskilt utpekade infrastrukturprojekt som behandlas i avsnittet. Enligt utskottets mening betecknar detta det stora engagemang och intresse som infrastrukturfrågorna väcker i hela landet, något som utskottet betraktar som mycket positivt. Utskottet väljer att behandla dessa yrkanden sammanhållet mot bakgrund av den rollfördelning inom planeringsprocessen som riksdagen har fastställt genom det transportpolitiska beslutet 1998 (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). 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.

Enligt utskottet innebär detta att frågan om vilka åtgärder som ska genomföras och när det ska ske främst bör bestämmas inom ramen för Trafikverkets och länens långsiktiga planering med utgångspunkt i de beslut som läggs fast

av regeringen och riksdagen i samband med inriktningsplaneringen. Riksdagens uppgift är således normalt inte att ta ställning till enskilda infrastrukturprojekt. 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.

Regeringen beslutade den 3 april 2014 om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025, beslut om byggstarter 2014–2016, beslut om förberedelser för byggstarter 2017–2019 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2014–2025. I regeringens beslut redovisas dels de investeringar och åtgärder som pågick vid fastställelsen av den nationella planen för 2014–2025 och som kommer att slutföras under planperioden, dels de investeringar och åtgärder som Trafikverket ska planera för genomförande under planperioden.

Utskottet kan konstatera att det i de aktuella motionerna i många fall lämnas förslag som rör nationella infrastrukturprojekt som omfattas av investeringar och åtgärder som utpekats i regeringens fastställelsebeslut. Utskottet vill i sammanhanget peka på att regeringen därutöver identifierar ett antal prioriterade stråk, noder eller motsvarande som den anser att Trafikverket ska fortsätta att utreda så att de kan behandlas i nästa planeringsomgång och planrevidering. Det innebär att ytterligare ett antal motionsyrkanden kan komma att tillgodoses.

Sammanfattningsvis avstyrker utskottet de motionsyrkandena som behandlats här. Syftet med ett stort antal motionsförslag förutsätts enligt utskottets mening kunna bli helt eller delvis tillgodosett.

Åtgärder inom sjöfarten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen ger regeringen till känna att regeringen ska se till att sjöfarten binds samman mer effektivt med järnvägs- och vägtransporter, att regeringen ska arbeta för att implementeringen av de nya svavelreglerna blir så kostnadseffektiv som möjligt och att regeringen inom en snar framtid bör återkomma till riksdagen med förslag på införande av ett system med tonnageskatt. Därmed bifalls ett motionsförslag om behov av åtgärder inom sjöfarten. Utskottet betonar bl.a. att det är angeläget att sjöfartens behov av infrastruktur-satsningar ska avspeglas i planerade insatser.

Jämför reservation 13 (M, FP, C, KD).

Motionen

I motion 2013/14:T16 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 9 framhålls att väg- och järnvägsinfrastrukturen till de stora hamnarna är betydelsefull för sjöfartens funktionssätt och att sjöfarten måste bindas samman mer effektivt med järnvägs- och vägtransporter. För att minska sjöfartens klimatpåverkan bör sjöfarten tas in i någon form av utsläppshandel på global nivå IMO eller på EU-nivå. Motionärerna betonar sjöfartens globala karaktär och vikten av internationella överenskommelser för att skapa en mer energieffektiv och miljövänlig sjöfart. Enligt motionärerna kommer de nya svavelreglerna att leda till kraftigt förbättrad miljöprestanda hos sjöfarten. Det beklagas dock att reglerna inte är globalt harmoniserade. Det är viktigt att implementeringen av de nya svavelreglerna blir så kostnadseffektiv som möjligt. Farledsavgifterna måste fortsätta att utformas så att de främjar de redare som prioriterar ny teknik för avgasrening och nya bränslen. Det är även angeläget med ett fortsatt och intensifierat samarbete mellan sjöfartsnäringen, forskningen och bränsledistributörer. Motionärerna efterlyser skarpa förslag på hur övergången till de nya reglerna ska underlättas. Vidare påpekar motionärerna att tonnageskatt gäller i hela EU med undantag för Sverige, vilket leder till att svenska redare har sämre konkurrensvillkor. Därför efterfrågas i motionen ett system med tonnageskatt.

Utskottets ställningstagande

Sjöfarten är av stor betydelse för ett exportberoende land som Sverige. Sjöfartens betydelse växer också i takt med att världshandeln blir alltmer global. Därtill kommer att sjöfarten kan spela en viktig roll i övergången till ett samhälle med mer klimatsmarta transporter. Sveriges drygt 50 hamnar och vatten-

vägar har en stor potential att avlasta vägnätet och därmed minska klimatbelastningen. Samtidigt finns en stor outnyttjad potential. Endast 7 procent av våra inrikes godstransporter körs i dag på köl, att jämföra med övriga Europa där ofta en fem gånger så stor andel av godset fraktas på vattenvägarna. Genom att flytta över transporterna från väg till vatten minskar vi koldioxidutsläppen och gör vägarna mer trafiksäkra. Utskottet anser att det är angeläget att sjöfartens behov av infrastruktursatsningar ska avspeglas i planerade insatser. För ett exportberoende land som Sverige är sjöfarten strategiskt viktig. Väg- och järnvägsinfrastrukturen till de stora hamnarna är betydelsefull för sjöfartens funktionssätt. Sjöfarten måste även bindas samman mer effektivt med järnvägs- och vägtransporter.

Utskottet vill framhålla att trots att sjöfarten är ett klimat- och miljövänligt transportslag krävs det fortsatta åtgärder för att ytterligare minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan. Eftersom sjöfarten är ett globalt transportslag är överenskommelser inom EU och IMO avgörande för att skapa en mer energieffektiv och miljövänlig sjöfart. Sjöfarten bör därför tas in i någon form av utsläppshandel på global nivå inom IMO eller på EU-nivå. Utskottet välkomnar att EU-kommissionen nu har föreslagit att ägare av större fartyg som anlöper hamnar i EU ska rapportera sina koldioxidutsläpp fr.o.m. 2018. Vidare ser utskottet mycket positivt på den energiklassning av fartyg som IMO börjat arbeta med. På det nationella planet anser utskottet att åtgärder som distribution av alternativa bränslen kan bidra till en minskad miljö- och klimatpåverkan.

Utskottet vill också lyfta fram att EU:s genomförande av IMO:s nya svavelregler innebär en kraftigt förbättrad miljöprestanda hos sjöfarten. Fördelarna för luftkvaliteten och folkhälsan är stora. Utskottet beklagar dock att regeringen inte tog vara på möjligheterna att inom IMO driva igenom att kraven skulle vara globalt harmoniserade eller att samma krav skulle gälla i åtminstone hela Europa. Sverige är i hög grad ett exportberoende land, och svensk exportindustri, främst stål- och pappersindustrin, drabbas hårt av kostnader som andra länders exportindustrier undviker. Enligt utskottets mening är det därför nu viktigt att se till att genomförandet av de nya svavelreglerna blir kostnadseffektivt för sjöfarten och dess transportköpare.

Utskottet välkomnar de förändringar av farledsavgifterna som regeringen aviserat för att underlätta omställningen till lågsvavliga bränslen. I detta sammanhang vill utskottet betona att farledsavgifterna måste fortsätta att utformas så att de främjar de redare som prioriterar ny teknik för avgasrening och nya bränslen. Enligt utskottets mening är det i detta sammanhang angeläget att ytterligare utöka miljödifferenteringen av farledsavgifterna eftersom detta skulle kunna bidra till minskad miljö- och klimatpåverkan. Utskottet efterfrågar därför en bred genomlysning av frågan. Det är särskilt angeläget att främja nya bränslen som flytande gas och kostnadseffektiva metoder för avgasrening för fartyg.

Även utveckling av konceptet med elanslutning i land är en åtgärd som sänker sjöfartens kostnader och minskar utsläppen. Det är också angeläget

med ett fortsatt och intensifierat samarbete mellan rederier, raffinaderier, bränsledistributörer, tillverkare av reningsutrustning och sjöfartsforskningen för att snabbt och kostnadseffektivt förbättra och få ett brett genomslag för klimat- och miljölösningar för sjöfarten.

Utskottet anser vidare att det är angeläget att snarast införa tonnagebeskattning. Tonnageskatt innebär att inkomsten bestäms schablonmässigt med utgångspunkt från fartygens nettodräktighet, vilket anses ge ett mått på fartygens lastkapacitet och därmed intjäningsförmåga. Begreppet tonnagebeskatt används internationellt, men det är inte en skatt utan i stället ett sätt för rederiet att beräkna inkomsten av den delen av verksamheten som kan hänföras till transport av gods eller passagerare. Den delen av rederiets inkomst som beräknas med stöd av tonnagebeskattereglerna ska läggas samman med rederiets övriga inkomster och beskattas med den bolagsskattesats som tillämpas på näringsverksamhet i övrigt. Regeringen och riksdagen har vid flera tillfällen uttalat att det är angeläget att slå vakt om den svenska sjöfartsnäringsen och att denna näring måste ges konkurrensvillkor likvärdiga med dem i våra närmaste konkurrentländer. Ett införande av tonnagebeskatt kan dock medföra problem med den s.k. latent skatteskulden inom rederinäringsen, och utskottet har därför förståelse för att den frågan behöver utredas noggrant. Utskottet är dock bekymrat över att det förlöpt lång tid sedan den första utredningen om införande av tonnagebeskatt presenterades av regeringen 2006. Samtidigt utflaggas svenska fartyg i stigande takt. Våra grannländer Danmark och Finland är vanliga mottagare av svenska fartyg.

Utskottet föreslår därmed att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att regeringen ska se till att sjöfarten binds samman mer effektivt med järnvägs- och vägtransporter, att regeringen ska arbeta för att implementeringen av de nya svavelreglerna blir så kostnadseffektiv som möjligt och att regeringen inom en snar framtid bör återkomma till riksdagen med förslag på införande av ett system med tonnagebeskatt. Därmed tillstyrker utskottet motion 2013/14:T16 (S) yrkande 9.

Längre och tyngre godståg och lastbilar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag rörande längre och tyngre godståg och lastbilar. Utskottet hänvisar till pågående utvecklingsarbete inom såväl Sverige som EU.

Jämför reservation 14 (S, SD).

Motionen

Anders Ygeman m.fl. (S) framhåller i motion 2013/14:T16 yrkande 2 vikten för godstransporterna av längre och tyngre godståg och lastbilar. Motionärerna

understryker att detta är både energieffektivt och ökar transportbranschens produktivitet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att frågan om längre och tyngre lastbilar nyligen behandlats i betänkande 2013/14:TU13. Utskottet erinrade då om att Sverige, tillsammans med Finland, i samband med medlemsförhandlingarna med EU fick möjlighet att frånga EU:s tidigare krav om vikt- och längdbestämmelser för inhemska transporter. Utskottet lyfte vidare fram de försöksverksamheter med extra långa fordon som pågår bl.a. genom det s.k. ETT-projektet samt anförde att Transportstyrelsen har meddelat föreskrifter för färd med fordonståg mellan Malmö och Göteborg och färd med en 24 meter lång buss i Göteborg. Utskottet noterade också att det även i andra länder pågår försök med långa vägtransportfordon. Utskottet välkomnar nu liksom då att det i Sverige såväl som i andra länder i EU pågår försök med långa fordonskombinationer för att se om tunga transporter kan miljöeffektiviseras genom längre fordonskombinationer utan att det sker på bekostnad av trafiksäkerheten.

Utskottet vill också lyfta fram kommissionens förslag från april 2013 till ändring av direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen. Förslagen innebär bl.a. att gränsöverskridande användning av längre fordon görs laglig om transporten endast korsar en gräns, om de två berörda medlemsstaterna redan har tillåtit detta och om villkoren för undantag är uppfyllda. EU:s transportministrar kom på rådsmötet i Luxemburg den 5–6 juni i år överens om tillåtna dimensioner och vikt för tunga lastbilar som kör gränsöverskridande inom EU. Kommissionens förslag syftar till att förbättra energieffektiviteten och säkerheten hos tunga fordon bl.a. genom att fordonen utformas på ett mer aerodynamiskt sätt. Kommissionen var tydlig med att dagens gränsöverskridande trafik med långa och tunga fordon är fortsatt tillåten. Efter förhandlingar med Europaparlamentet bör en slutlig överenskommelse kunna nås under hösten.

Utskottet välkomnar även att regeringen har gett Transportstyrelsen och Trafikverket i uppdrag att förbereda för att lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton ska kunna trafikera delar av det allmänna vägnätet. Enligt uppdraget ska Trafikverket identifiera i vilka delar av det statliga vägnätet det skulle vara möjligt att tillåta lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton, och Transportstyrelsen ska lämna förslag på hur dagens regelverk behöver anpassas samt hur dagens möjligheter till färd med längre och tyngre fordon ska kunna underlättas. Uppdraget ska redovisas till Näringsdepartementet senast den 15 augusti i år. Utskottet vill i sammanhanget vidare framhålla att det i regeringens nyligen fattade beslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande

plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 anges att planen innehåller ett antal offensiva satsningar på lösningar som kan bidra till uppsatta klimatmål, bl.a. en introduktion av längre och tyngre lastbilar på delar av det svenska vägnätet.

Utskottet ser det som angeläget att industrin kan spara energi, minska sina kostnader och utnyttja infrastrukturen bättre. Därför välkomnar utskottet också den överenskommelse som fattats på EU-nivå om att centrala järnvägskorridorer i TEN-nätet, det s.k. core-network, fr.o.m. 2030 ska tillåta tåg med en längd om 740 meter. Utskottet konstaterar att arbete med infrastrukturen måste genomföras för att göra det möjligt för Sverige att uppfylla överenskommelsen, t.ex. i fråga om att det byggs nya mötesstationer som tillåter längre tåg. Utskottet ser med tillfredsställelse på att Trafikverket påbörjar ett arbete med att bygga om mötesstationer till denna utökade längd och på att planer finns för att färdigställa sammanhållna sträckor för denna längd. När det gäller vikten kan utskottet konstatera att den svenska infrastrukturen är konstruerad för tunga tåg och generellt tillåter ett axeltryck om 25 ton per axel. På malmbanan är högsta tillåtna axeltryck 30 ton per axel, vilket kan jämföras med EU-regler som kräver ett lägsta tillåtna axeltryck om 22,5 ton. Vidare vill utskottet lyfta fram att VTI, på uppdrag av energimyndigheten och i samarbete med bl.a. Skogsindustrierna sedan 2012 driver projektet Elvis, där potentialen med längre och tyngre godståg undersöks. Projektet befinner sig i sin slutfas och rapportering ska ske den 30 juni i år.

Av redovisningen ovan framgår att frågan om längre och tyngre godståg och lastbilar behandlas på ett tillfredsställande sätt genom pågående utvecklingsarbete inom såväl Sverige som EU. Utskottet avstyrker därför motion 2013/14:T16 (S) yrkande 2.

Prissättningen på Öresundsbron

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om sänkta broavgifter på Öresundsbron med hänvisning till gällande regeringsavtal mellan Sverige och Danmark.

Bakgrund

Principerna för betalnings- och avgiftsansvaret för trafiken på Öresundsbron regleras i två avtal mellan Sverige och Danmark, vilket tidigare har behandlats i betänkande 2012/13:TU13. Enligt det första avtalet från 1991 (prop. 1990/91:158, bet. 1990/91:TU31, rskr. 1990/91:379) ska samtliga kostnader för förbindelsen i dess helhet betalas med avgifter från väg- och järnvägstrafikanterna. Ansvarig förvaltare av Öresundsbron är Öresundsbrokonsortiet som ägs till lika delar av den danska och den svenska staten. I ett särskilt konsorti-

eavtal fastslås bl.a. att det är konsortiets styrelse som fastställer priser och prisstrategi. Enligt det andra avtalet mellan länderna från 2000 (prop. 1999/2000:66, bet. 1999/2000:TU10, rskr.1999/2000:237) ska Sverige och Danmark betala ett fast belopp till konsortiet för nyttjandet av järnvägsanläggningen på bron. De båda länderna gavs också befogenhet att ta ut avgifter från tågoperatörer som vill nyttja bron inom sina respektive territorier.

Motionerna

Den positiva utvecklingen i Öresundsregionen beskrivs i motion 2013/14:T380 av Ulf Nilsson och Christer Nylander (båda FP). Goda kommunikationer och avskaffade gränshinder för både varor och människor har utgjort en viktig förutsättning för utvecklingen, men de höga broavgifterna har enligt motionärerna en hämmande effekt eftersom de gör transporter över Öresundsbron onödigt kostsamma. Motionärerna anser att förutsättningarna är goda för att snart sänka avgifterna eftersom bron redan i dag är samhällsekonomiskt lönsam och dessutom snart avbetald. Därför menar motionärerna att regeringen borde låta utreda huruvida broavgifterna i framtiden skulle kunna investeras i nya infrastrukturprojekt i regionen Skåne-Själland (yrkande 1). Ett annat initiativ som motionärerna föreslår är att låta utreda de samhällsekonomiska fördelarna med kraftigt sänkta avgifter på Öresundsbron (yrkande 2).

Leif Jakobsson m.fl. (S) efterfrågar i motion 2013/14:U302 en nationell strategi för Öresundsregionen som utgör både en ekonomisk motor och en viktig kommunikationsled. Regionen måste fortsätta att utvecklas, och en avgörande del i detta är att göra arbetspendlingen över sundet mindre kostsam. Motionärerna menar att broavgifterna är motiverade men att de måste sänkas för att ge större dynamiska effekter på regionens utveckling (yrkande 3).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis hänvisa till Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2014–2025 där myndigheten bl.a. konstaterar att kollektivtrafikens tillväxt i Öresundsregionen förväntas fortsätta i framtiden. Det är en utveckling utskottet finner glädjande med tanke på Öresundsregionens betydelse för näringsliv och den regionala arbetsmarknaden.

Frågan om avgiftssättningen på Öresundsbron har behandlats av utskottet vid ett flertal tillfällen, senast i betänkande 2012/13:TU2. Utskottet har vid dessa tillfällen understrukit att principerna för betalnings- och avgiftsansvaret för trafiken på bron regleras i bilaterala regeringsavtal med Danmark och att det är Öresundsbrokonsortiets styrelse som bestämmer priser och prisstrategi. Beslut om en eventuell sänkning av broavgifterna måste således fattas av styrelsen utan inblandning av konsortiets statliga ägare. I likhet med tidigare till-

fällen då avgiftsfrågan har behandlats, utgår utskottet från att Öresundsbrokonsortiet även fortsättningsvis bevakar trafikutvecklingen på Öresundsbron och intäkterna från broavgifterna.

Utskottet avstyrker därmed motionerna 2013/14:T380 (FP) och 2013/14:U302 (S).

Reservationer

1. Vissa transportpolitiska utgångspunkter, punkt 1 (S)

av Anders Ygeman (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S) och Roza Güclü Hedin (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

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

2012/13:T17 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 7,

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 23,

2013/14:T16 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 3, 10 och 11,

2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 13,

2013/14:T511 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 10 och

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 4 och avslår motionerna

2012/13:T510 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkandena 1, 2 och 12,

2013/14:C419 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 13,

2013/14:T298 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),

2013/14:T351 av Anita Brodén m.fl. (FP) yrkande 3,

2013/14:T356 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M),

2013/14:T397 av Anders Ahlgren och Erik A Eriksson (båda C),

2013/14:T426 av Shadiye Heydari och Cecilia Dalman Eek (båda S) yrkande 3,

2013/14:T491 av Pia Nilsson m.fl. (S) och

2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 15.

Ställningstagande

Vi socialdemokrater ifrågasätter på en rad punkter regeringens transportpolitik som uppvisar ett antal tillkortakommanden som vi har uppmärksammat inte minst i våra motioner.

Det handlar bl.a. om trafiksäkerheten och det förebyggande arbetet på området. Varje år är lastbilar inblandade i mötesolyckor med personbilar med allvarliga konsekvenser för de drabbade. Det kan konstateras att antalet olyckor har minskat på de sträckor som gjorts mötesfria. Därför finner vi det angeläget att utbyggnaden av mötesfria vägar påskyndas för att ytterligare minska antalet allvarliga mötesolyckor mellan lastbilar och personbilar. Vi ser även det som angeläget att en statlig kommission får till uppgift att granska de tio farligaste vägarna i Sverige för att sedan formulera förslag på konkreta trafiksäkerhets- höjande åtgärder. Av både trafiksäkerhets- och framkomlighetsskäl finns det även anledning att se över motorcykelns roll i transportplaneringen. Med allt

större trängsel i storstäderna har motorcykeln en potential som pendlingsfordon eftersom den är mindre utrymmeskrävande än en personbil. Tyvärr saknas ofta särskilda parkeringar för motorcyklar och det finns därför skäl för trafikansvariga att åtgärda denna brist.

Sverige bör bli ett föregångsland när det gäller ITS och vi tycker också att det är viktigt att denna ambition kopplas ihop med de ansträngningar som görs för att främja ITS-arbetet i EU där Sverige bör verka för att ITS-lösningar utnyttjas, t.ex. för att göra fler uppställningsplatser säkra för lastbilstrafiken.

Vi noterar också att regeringen i sin skrivelse (2012/13:131) med anledning av Riksrevisionens rapport om statens satsningar på transportinfrastruktur väljer att förbigå myndighetens kritik med tystnad i fråga om bristen på styrmedel för lastbilstransporter. Mot bakgrund av lastbilstrafikens klimatpåverkan finner vi socialdemokrater detta mycket märkligt. Vi föreslår en avståndsbaserad avgift för lastbilstrafiken som skulle internalisera mer av lastbilstrafikens negativa externa effekter.

Vi efterlyser också en tydligare nordisk dimension i infrastrukturplaneringen. Kommunikationerna mellan de nordiska länderna måste förbättras både när det gäller järnväg och väg eftersom goda kommunikationer är en förutsättning för jobb och tillväxt, inte minst för arbetspendling. De nordiska länderna måste enligt vår mening koordinera sig bättre både när det gäller gränsöverskridande transportinfrastruktur som Malmbanan, den Botniska korridoren, transportstråket Oslo–Göteborg–Malmö–Köpenhamn, som när det gäller den befintliga Öresundsförbindelsen liksom en framtida andra Öresundsförbindelse. Även Fehmarn Bält-tunneln, den väg- och järnvägsförbindelse mellan Danmark och Tyskland som kommer att vara klar 2021, kommer att ställa nya krav på ökad infrastrukturkapacitet även i Sverige.

Också inom EU måste samarbetet på transportområdet stärkas. Vi anser att arbetet för ordning och reda på vägarna har en central roll i EU. Vi vill i sammanhanget lyfta fram EU-samarbetet för gränsöverskridande järnvägstrafik. På bilateral nivå, såväl i Europa som globalt finns goda möjligheter till samarbete när det gäller både höghastighetståg, ny miljöteknik för transportsektorn och trafiksäkerhet.

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

2. Vissa transportpolitiska utgångspunkter, punkt 1 (MP, V)

av Siv Holma (V) och Lise Nordin (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

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

2012/13:T510 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkandena 1, 2 och 12,

2013/14:C419 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 13 och
2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 15 och
avslår motionerna
2012/13:T17 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 7,
2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 23,
2013/14:T16 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 3, 10 och 11,
2013/14:T298 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),
2013/14:T351 av Anita Brodén m.fl. (FP) yrkande 3,
2013/14:T356 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M),
2013/14:T397 av Anders Ahlgren och Erik A Eriksson (båda C),
2013/14:T426 av Shadiye Heydari och Cecilia Dalman Eek (båda S) yrkande
3,
2013/14:T491 av Pia Nilsson m.fl. (S),
2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 13,
2013/14:T511 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 10 och
2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 4.

Ställningstagande

Vi anser att det inom ramen för infrastrukturplaneringen borde finnas större möjligheter att minska transportsektorns klimat- och miljöpåverkan. Vi måste få till stånd en statlig infrastruktur som minskar behovet av långväga fysiska transporter. Planeringen måste bygga på mer energisnåla och miljövänliga transporter, t.ex. kollektivtrafik på spår och buss. Listan över åtgärder som en bra infrastrukturplan ska innehålla är lång. Vi anser därför att infrastrukturens klimatpåverkan bör inkluderas i modeller och verktyg för planering och projektering.

Vad gäller miljön i våra tätorter vill vi peka på det faktum att den pågående utbyggnaden av externhandeln utanför stadskärnorna oftast förutsätter att den enskilde har tillgång till bil för att klara vardagsbehoven, en utveckling som tyvärr bidrar till en kraftig ökning av biltrafiken utanför stadskärnorna med negativa konsekvenser för miljön som följd. Därför bör miljöprovningar göras av både nya och befintliga transportintensiva etableringar i aktuella områden för att bryta den negativa utvecklingen. Morgondagens stadsplanering måste göra det möjligt att bo nära jobbet och affären så att invånarna inte behöver ta bilen så fort något ska göras utanför bostaden. Vi vill i sammanhanget lyfta fram det franska exemplet som innebär krav på en miljöanpassad trafikplanering i stadsmiljöplanen för att minska biltrafiken i de större städerna. I de fall biltransporter inte kan ersättas av kollektivtrafik eller cykel, föreslår vi att alternativ som taxi, bilpooler eller hyrbilar uppmuntras, vilket är bättre än att alla väljer egen bil som färd sätt.

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

3. Planeringsfrågor, punkt 2 (S)

av Anders Ygeman (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S) och Roza Güclü Hedin (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2012/13:T17 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1–4 och

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 2,

avslår motionerna

2012/13:T18 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 5 och

2012/13:T327 av Annika Qarlssohn och Åsa Torstensson (båda C) yrkandena 1 och 2 samt

lägger skrivelse 2012/13:131 till handlingarna.

Ställningstagande

Inom de närmaste decennierna måste mångmiljardinvesteringar göras i vår nationella infrastruktur som i delar inte längre svarar mot dagens transportbehov och som dessutom alltför ofta försummas ur underhållshänseende, något som inte minst tillståndet för den svenska järnvägen kan vittna om.

Mot bakgrund av kostnadsutvecklingen för stora byggprojekt anser vi att det finns ett antal nödvändiga åtgärder som måste vidtas för att undvika onödiga fördyringar. En av dessa åtgärder är att ge Konkurrensverket ett tydligt formulerat uppdrag att granska kostnadseffektiviteten i bygg- och anläggningssektorn för att uppnå ett större mått av samhällsekonomisk effektivitet när statliga investeringar måste göras.

Vi socialdemokrater menar också att regeringen borde dra lärdom av de erfarenheter som gjorts i andra länder av att bygga ny infrastruktur både billigare och bättre. Att sänka kostnaderna för olika typer av investeringar utan att för den sakens skull göra avkall på kvalitet och hög standard är en absolut nödvändighet i sammanhanget. En annan åtgärd i syfte att trygga samhällsekonomisk effektivitet anser vi är att förbättra planprocessen för att på så sätt underlätta genomförandet av stora infrastrukturprojekt. Som situationen är i dag bedömer vi att viktiga projekt med starkt stöd av kommuner och regioner försenas och fördröjas helt i onödan på grund av enskildas överklaganden. Ett sätt som vi föreslår för att effektivisera planprocessen är att klassa mer omfattande infrastrukturprojekt som riksintressen.

Vi vill också lyfta fram den kritik som Riksrevisionen formulerar i granskningsrapporten Statens satsningar på infrastruktur – valuta för pengarna? (RIR

2012:21) där myndigheten analyserar styrningen av statens insatser för att utveckla och underhålla transportinfrastrukturen. I det statliga beslutsunderlaget finns det enligt Riksrevisionen ett alltför stort inslag av glädjekalkyler med överskattade nyttor och underskattade kostnader för olika projekt. Därför anser myndigheten det som angeläget att de samhällsekonomiska kalkylerna som ligger till grund för infrastruktursatsningar förbättras och utvecklas. Det är också en uppfattning som vi socialdemokrater ställer oss bakom.

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

4. Planeringsfrågor, punkt 2 (MP, V)

av Siv Holma (V) och Lise Nordin (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2012/13:T18 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 5,
avslår motionerna

2012/13:T17 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1–4,

2012/13:T327 av Annika Qarlsson och Åsa Torstensson (båda C) yrkandena 1 och 2 samt

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 2 och
lägger skrivelse 2012/13:131 till handlingarna.

Ställningstagande

Vi är medvetna om att det inte alltid är möjligt att se ensidigt på samhällsekonomiska kalkyler när prioriteringar av åtgärder ska göras. Likväl måste vi ställa oss bakom den i vårt tycke allvarliga kritik som Riksrevisionen framför i sin granskning (Statens satsningar på transportinfrastruktur – valuta för pengarna, RiR 2012:21) när det gäller bristen på transparens och tydlighet i redovisningen av de satsningar som gjorts. Att regeringen inte har motiverat besluten och informerat riksdagen och allmänheten om infrastrukturinvesteringar på ett rättvisande och transparent sätt finner vi bekymmersamt eftersom det innebär att riksdagen och allmänheten inte ges möjlighet att bedöma satsningarnas effektivitet på grund av att relevanta motiveringar för avsteg från samhällsekonomiskt optimala bedömningar saknas i regeringsbesluten. Samtidigt ser vi att det finns objekt i såväl den tidigare som i den nyligen beslutade infrastrukturplanen där både den samhällsekonomiska kostnaden beräknas vara negativ och miljöpåverkan stor. Det blir då svårt att förstå vad som ligger till grund för bedömningar om att projekten ändå bör genomföras. Riksrevisionens förslag till regeringen om en tydligare och mer transparent redovisning av motiv och ändamål med infrastruktursatsningar är enligt vår uppfattning ett

viktigt steg, och vi anser därför att regeringen bör ta ett initiativ i den riktningen.

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

5. Fyrstegsprincipen, punkt 3 (S)

av Anders Ygeman (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S),
Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S) och Roza Güclü Hedin (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2012/13:T17 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 5 och
avslår motionerna

2012/13:T18 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1–4,

2013/14:T521 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 8 och

2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 14.

Ställningstagande

Vi socialdemokrater är särskilt angelägna om att statens medel för infrastruktur används så effektivt som möjligt för de omfattande investeringar som måste göras inom de närmaste åren om bättre sysselsättningseffekt ska uppnås och klimatpåverkan ska minskas. Det är också viktigt att befolkningen får ut så mycket som möjligt av de skattemedel som staten tar i anspråk för infrastruktursatsningar.

Det är därför med oro som vi har tagit del av Riksrevisionens granskning Statens satsningar på transportinfrastruktur – valuta för pengarna? (RiR 2012:21). Det gäller inte minst den kritik som myndigheten riktar mot hur regeringen tillämpar fyrstegsprincipen för planering av infrastruktursatsningar. Fyrstegsprincipen är ett viktigt verktyg för en effektiv planering av infrastrukturprojekt, och rätt tillämpad bidrar den till att minimera onödiga utgifter genom att i olika steg föreslå billigare alternativa lösningar innan nya stora investeringar ska övervägas. Av denna anledning anser vi att det är av yttersta vikt att verktyg utvecklas för att kontrollera att fyrstegsprincipen verkligen efterlevs och tillämpas korrekt i planeringsarbetet. Vi vill också att regeringen tydligt redovisar hur fyrstegsprincipen tillämpas i samband med planering av stora infrastrukturprojekt för att därigenom säkra att beslutade åtgärder är så effektiva som möjligt.

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

6. Fyrstegsprincipen, punkt 3 (MP, V)

av Siv Holma (V) och Lise Nordin (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2012/13:T18 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1–4,

2013/14:T521 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 8 och

2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 14 och avslår motion

2012/13:T17 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 5.

Ställningstagande

Sedan flera år är utgångspunkten den att förslag till åtgärder i transportsystemet ska analyseras och prioriteras utifrån fyrstegsprincipen. Denna princip är ett sätt att lösa transportproblem utan att använda mer resurser än vad som verkligen är nödvändigt. Principen ger därför enligt vår mening goda förutsättningar för ett systemtänkande med ekologiska och ekonomiska fördelar.

Tidigare granskningar har påvisat att det finns uppenbara brister i hur fyrstegsprincipen har tillämpats, och vår bedömning är att det alltså kvarstår brister som motiverar att regeringen tar fram tydligare riktlinjer för hur fyrstegsanalyser ska göras. Vi tycker därför att regeringen i regleringsbrevet bör precisera tolkningen av fyrstegsprincipen i trafikplaneringen. En ytterligare åtgärd för att säkerställa tillämpningen av fyrstegsprincipen är enligt vår mening att denna princip ska upphöjas till lag. Riksdagen bör därför uppmana regeringen att utreda och föreslå en sådan lagändring.

Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt ska enligt fyrstegsprincipen alltid väljas i första hand, men tyvärr tvingas vi alltför ofta konstatera att otillräckliga resurser i planeringsarbetet läggs på steg 1- och steg 2-åtgärder. För att uppnå de transportpolitiska målen till lägre kostnader bör därför resurser omfördelas till förmån för steg 1- och steg 2-åtgärder inom ramen för den nationella planen. Det kan inte nog understrykas att andra metoder för att lösa transportproblem måste få en seriös prövning innan byggandet av ny infrastruktur övervägs. I de fall stora infrastruktursatsningar faktiskt visar sig vara nödvändiga anser vi att extern kvalitetssäkring av satsningarna är nödvändig.

Riksrevisionen pekar i sin granskning på att regeringen inte har efterfrågat underlag från Trafikverket som skulle kunna visa på hur olika trafikproblem kan åtgärdas med prissättning eller andra styrmedel, vilket har inneburit att många möjliga och effektivare lösningar aldrig har diskuterats. Vi anser därför

att Riksrevisionens förslag om att låta styrmedelsanalyser ingå som underlag till åtgärdsplaneringen bör realiseras.

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

7. Kommunal medfinansiering, punkt 4 (M, FP, C, KD)

av Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Lars Tysklind (FP), Edward Riedl (M), Annelie Enochson (KD) och Anders Ahlgren (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 20 och

2013/14:T16 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 4.

Ställningstagande

I motionerna 2012/13:T320 (V) yrkande 20 och 2013/14:T16 (S) yrkande 4 riktas kritik mot regeringen mot bakgrund av hur den använder sig av medfinansiering för infrastrukturprojekt. Vi har alltid betonat att det handlar om frivillig medfinansiering och att det kan vara ett bra sätt att öka investeringsvolymen som inte får utgöra en förutsättning för finansieringen av den statliga infrastrukturen. Ett ökat samarbete kan dessutom också ge en bättre utformning av åtgärderna och skapa utrymme för ytterligare förbättringar av den statliga infrastrukturen.

Vi vill påminna om att frågan om medfinansiering redan har varit föremål för en statlig utredning som haft till uppgift att föreslå processer och riktlinjer för medfinansiering av transportinfrastruktur i det framtida planeringssystemet för transportinfrastruktur. I utredarens uppdrag ingick också att analysera trafikverkens förslag till nytt planeringssystem och anpassa det till utredarens egna förslag om medfinansiering. Den s.k. Medfinansieringsutredningen överlämnade den 31 januari 2011 delbetänkandet Medfinansiering av transportinfrastruktur – utvärdering av förhandlingsarbetet jämte överväganden om brukaravgifter och lånevillkor (SOU 2011:12) och i maj 2011 slutbetänkandet Medfinansiering av transportinfrastruktur – Ett nytt system för den långsiktiga planeringen av transportinfrastruktur samt riktlinjer och processer för medfinansiering (SOU 2011:49). Resultatet från Medfinansieringsutredningen utgjorde det huvudsakliga underlaget för regeringens ställningstaganden i propositionen Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118).

Vid utskottets behandling av frågan om medfinansiering i betänkande 2012/13:TU2 Transportsystemets inriktning behandlades även två skrivelser

med anledning av granskningar av medfinansiering som Riksrevisionen genomfört (RiR 2011:28 och RiR 2012:8). Granskningarna påvisade att regeringens satsningar inte varit effektiva och att medfinansierade projekt kan ha fått förtur framför andra projekt. Riksdagen beslutade sedermera i ett tillkännagivande att regeringen skulle ta fram tydliga principer för medfinansiering för att komma till rätta med de brister som Riksrevisionens granskningar har påvisat i denna fråga (rskr. 2012/13:119).

Vi vill påminna om att i regeringens uppdrag till Trafikverket (N2012/6395/TE) att ta fram förslag till en nationell plan ingick också att överväga möjligheterna till medfinansiering från olika intressenter i samband med att myndigheten utarbetar underlag för och beslut om att genomföra infrastrukturprojekt. Vi vill här peka på att regeringen tydligt framhöll att den hade det övergripande ansvaret för statliga infrastrukturanläggningar, men i de fall gränsen mellan statligt och kommunalt ansvar är otydlig ansåg den att det borde vara möjligt att överväga medfinansiering. Vi vill också påminna om att regeringen har uttalat att initiativ till medfinansiering som huvudregel ska komma från den medfinansierande parten just för att kommuner och landsting inte ska se sig tvingade att bidra till statliga investeringar.

Det bör vidare framhållas att regeringen efter riksdagens tillkännagivande (rskr. 2012/13:119) den 20 december 2012 gav Trafikverket i uppdrag att förtydliga riktlinjerna för medfinansiering genom bidrag. Denna översyn av riktlinjerna gjordes sedermera inom ramen för åtgärdsplaneringen, och i sin redogörelse den 15 maj 2014 om åtgärdsplaneringen (skr. 2013/14:233) informerade regeringen om att Trafikverket hade åtgärdat de brister som Riksrevisionen hade påvisat när det gällde medfinansieringspolitiken. Verket har exempelvis tagit fram en särskild rutin för förvaltning av medfinansieringsavtal och avser att förbättra processen för förhandlingar om medfinansiering och framtagande av medfinansieringsavtal. Vi anser således att regeringen har hör sammat riksdagens tillkännagivande genom de åtgärder den har vidtagit med anledning av den trafikslagsövergripande planen.

Mot bakgrund av som anförts ovan anser vi att motionerna 2012/13:T320 (V) yrkande 20 och 2013/14 (S) yrkande 4 ska avslås.

8. Finansiering från EU, punkt 6 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Siv Holma (V), Roza Güclü Hedin (S) och Lise Nordin (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförts i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 5.

Ställningstagande

Inom de närmaste åren måste satsningar för mångmiljardbelopp göras i svensk transportinfrastruktur, något som kommer att ta stora nationella resurser i anspråk för att finansieras. Vi anser därför att staten inte ska försumma att fullt ut utnyttja de möjligheter som erbjuds inom ramen för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) för både planering och delfinansiering av infrastrukturprojekt genom Fonden för ett sammanlänkat Europa. Inte minst när det gäller större järnvägsinvesteringar är delfinansiering via TEN-T och tillhörande fondmedel en värdefull möjlighet som kompletterar de statliga anslagen i budgeten.

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

9. Nationell plan för transportsystemet och länsplaner för regional transportinfrastruktur, punkt 7 (S)

av Anders Ygeman (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S) och Roza Güclü Hedin (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2013/14:T8 av Bengt Berg m.fl. (V) yrkande 4,

2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 6,

2013/14:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 6,

2013/14:T16 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1 och 5–8 samt

2013/14:N426 av Jennie Nilsson m.fl. (S) yrkande 7,

bifaller delvis motionerna

2013/14:T14 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 1 och 2,

2013/14:T15 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1 och 3,

2013/14:T521 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 2,

2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 25 och

2013/14:T534 av Per Åsling (C),

avslår motionerna

2013/14:T15 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 2, 4, 5, 7 och 8,

2013/14:T292 av Irene Oskarsson (KD) yrkandena 1 och 2,

2013/14:T325 av Peter Johnsson m.fl. (S),

2013/14:T349 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2 samt

2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 24 och

lägger skrivelse 2013/14:233 till handlingarna.

Ställningstagande

Sverige står inför stora utmaningar. För att få ordning i transportbranschen och minskad miljö- och klimatpåverkan behövs såväl nyinvesteringar i infrastruktur som bättre underhåll av den existerande infrastrukturen. Detta har i sin tur positiva återverkningar på sysselsättningen i Sverige och stärker även Sveriges konkurrenskraft internationellt. Den tydliga urbaniseringen i Sverige ställer stora krav på förbättrad arbetspendling, och basindustrins behov av fungerande transporter är betydande.

Därför anser vi att den statliga planeringsramen för åtgärder i transportsystemet 2014–2025 ska tillföras ytterligare 46 miljarder kronor och att ytterligare 10 miljarder kronor ur ramen ska avsättas till drift och underhåll av och reinvesteringar i statliga järnvägar och ytterligare 5 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar. Den ökade kostnaden kan bl.a. finansieras genom en avståndsbaserad vägslitageavgift för alla tunga lastbilar som kör på svenska vägar.

Vi vill koncentrera satsningarna till de mest trafikerade områdena där kapacitetsbristen är som störst. Det som bör prioriteras är när det gäller järnvägen främst stambanorna, särskilt kring storstäderna, och även de transportstråk som näringslivet prioriterat som mest angelägna. Vidare vill vi peka på att höghastighetsbanor avlastar befintliga banor. Bärighetsåtgärder för de vägar som är mest angelägna för skogs- och basindustrins godstransporter främjar också lokal besöksnäring och arbetspendling.

De felräkningar som Trafikverket lagt till grund för arbetet med den nationella planen gör att alla beräkningar i den har en viss osäkerhet, vilket vi tycker är mycket oroande. Enligt vår mening är det tydligt att det saknas pengar – åtminstone 6 miljarder kronor – och det har inte klarlagts hur regeringen har kompenserat för de felräkningar som gjorts. Det är olyckligt om nödvändiga projekt har prioriterats bort för att finansieringen av den nationella planen ska hålla. Vidare är det oroande om hänsyn inte har tagits till felräkningarna, vilket i så fall innebär att den nationella planen är underfinansierad.

Enligt vår mening slår banavgiftshöjningar, i kombination med bl.a. brister i järnvägen och låga löner inom åkerinäringen, mot godstransporterna på järnväg. Visserligen har Sverige låga banavgifter ur ett europeiskt perspektiv. Vi vill dock inte se någon höjning av banavgifterna förrän robustheten och punktligheten hos järnvägen ökat. Därefter bör höjningar av banavgifterna gå till nyinvesteringar i järnväg och till att optimera järnvägstrafiken. Vi anser att höjda banavgifter måste kombineras med ett införande av vägslitageavgifter för lastbilstrafiken.

Vi konstaterar att järnvägssystemet i dag plågas av betydande brister, vilket också har framkommit i den alltmer alarmerande medierapporteringen. Enligt vår mening är en väsentlig orsak till problemen en dåligt underhållen och starkt försliten järnvägsinfrastruktur.

Att som regeringen, i ett läge då den svenska järnvägen är i stort behov av underhållsåtgärder, dra ned på anslaget till drift och underhåll av järnvägen med 286 miljoner för 2014 jämfört med 2013 är direkt oansvarigt. Det är av

stor vikt att tvärtom höja anslaget till underhållsåtgärder på järnvägen. Ett förbättrat underhåll av järnvägen kan snabbt öka transportsystemets robusthet och delvis även kapaciteten. Vi anser dock att det är ytterst betydelsefullt att underhållsåtgärder präglas av långsiktighet och stabilitet. Tillfälliga satsningar är inte tillräckligt. Vi vill också peka på att tillfälliga lösningar kan skapa en osäkerhet, och i sammanhanget kan framhållas att underhållsbranschen faktiskt har varslat personal samtidigt som regeringen talar om historiska satsningar på underhåll. Vi anser därför att de långsiktiga satsningarna på underhåll av statens järnvägsinfrastruktur behöver öka. Nyligen framkom det att det saknas flera miljarder i den nationella planen för järnvägsunderhållet. Vi finner det därför nödvändigt att öka anslaget till järnvägsunderhållet inte minst med tanke på den osäkerhet som råder om underhållsbehoven och det osäkra underlag som hela den nationella planen vilar på.

När det gäller järnvägsunderhållet kan vi påpeka att i betänkande 2013/14:TU19 har utskottet föreslagit att riksdagen ska rikta ett tillkännagivande till regeringen om att den bör se till att Trafikverket skyndsamt bygger upp kompetens så att verket självständigt kan inspektera både järnvägsanläggningens status och entreprenörernas utförda arbete och se över hur staten kan ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet på statens järnvägsinfrastruktur i takt med att underhållskontrakten löper ut. I denna fråga ser vi därför fram emot regeringens återkommande.

I fråga om väginvesteringar delar vi regeringens bedömning att de väginvesteringar som nu är beslutade är rimliga. Det är positivt att byggandet av Förbifart Stockholm nu inleds. Även när det gäller fartkameror och ITS-lösningar samt energieffektivare fordon sker mycket positivt. Däremot är vi negativa till att regeringen har skurit ned på vägunderhållet med 770 miljoner kronor. Det drabbar inte minst skogs- och basindustrins godstransporter. Vägarnas bristande bärighet orsakar skogsindustrin betydande kostnader. Ett fullgott vägunderhåll är även en förutsättning för arbetspendling med bil utanför storstadsregionerna.

Vi kan konstatera att den snabba urbaniseringen i Sverige ställer stora krav på kollektivtrafiken. Då de tre storstäderna i Sverige växer snabbt ser vi att det finns ett stort behov av att i närtid öka kollektivtrafiken. Vi anser att detta behövs både för att förbättra förutsättningarna när det gäller att kunna resa till och från arbetet och för att ge en minskad klimat- och miljöpåverkan. När det gäller Göteborg ser vi att Västsvenska paketet kommer att ha en avgörande betydelse för att skapa möjligheter för kraftigt ökat kollektivtrafikresande, och detta kan antas ha en stor betydelse både för Göteborgs och hela Sveriges utveckling.

Enligt vår mening är kollektivtrafikområdet särskilt väl lämpat för innovationsupphandling. Detta kan bl.a. avse nya tågset med hög kapacitet och energieffektivitet och eldrivna bussar som kan laddas under körning. Innovationsupphandling för kollektivtrafiken kan förbättra klimat och miljö och stärka innovationsklimatet, vilket även gynnar sysselsättningen i Sverige.

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

10. Nationell plan för transportsystemet och länsplaner för regional transportinfrastruktur, punkt 7 (MP)

av Lise Nordin (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2013/14:T8 av Bengt Berg m.fl. (V) yrkande 4, 2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 6, 2013/14:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 6, 2013/14:T14 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 2, 2013/14:T15 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1–5, 7 och 8, 2013/14:T16 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 5 och 6, 2013/14:T325 av Peter Johnsson m.fl. (S), 2013/14:T349 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2, 2013/14:T521 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 2 och 2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 25, bifaller delvis motionerna 2013/14:T14 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 1, 2013/14:T16 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 8, 2013/14:T292 av Irene Oskarsson (KD) yrkande 1, 2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 24 och 2013/14:N426 av Jennie Nilsson m.fl. (S) yrkande 7, avslår motionerna 2013/14:T16 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1 och 7, 2013/14:T292 av Irene Oskarsson (KD) yrkande 2 och 2013/14:T534 av Per Åsling (C) samt lägger skrivelse 2013/14:233 till handlingarna.

Ställningstagande

Jag anser att det är oacceptabelt att regeringen, trots skarp kritik, inte har gjort några förändringar under arbetet med den nationella planen för transportsystemet 2014–2025 som skulle innebära att planen skulle bidra till att transportsektorn uppfyller klimatmålen. Jag kan samtidigt konstatera att Trafikverket själva har bedömt att deras bakomliggande planförslags bidrag till miljö kvalitetsmålen om ett rikt växt- och djurliv och begränsad klimatpåverkan är negativt och att det av myndighetens egna känslighetsanalyser framgår att många

vägprojekt skulle bli olönsamma om planen utgick från klimatscenarioet. Det är uppenbart att klimatutsläppen från transporterna kommer att öka om inga ytterligare åtgärder genomförs och att detta gäller även om Trafikverkets åtgärder för att minska klimatutsläppen räknas med. Jag anser att det är orimligt att lägga 522 miljarder kronor på en plan som inte leder närmare en lösning på klimatfrågan. I Trafikverkets känslighetsanalys av planen slås det fast att över hälften av alla väginvesteringar skulle bli olönsamma om trafikutvecklingen skulle minska med 20 procent, något som skulle krävas för att uppfylla klimatmålen. Jag vill mot bakgrund av detta framhålla att åtgärdsplanen för transportsystemet 2014–2025 behöver revideras så att projekt och åtgärder som inte går att motivera utifrån klimat- och trafiksäkerhetssynpunkt prioriteras bort till förmån för åtgärder som i stället bidrar till den nödvändiga omställningen mot mer klimatsmart transporter och ett transportsnålt samhälle för att aktivt bidra till att klimatmålen uppfylls.

Jag anser att det är orimligt att först sätta upp klimatmål och sedan aktivt planera för åtgärder som leder i fel riktning. Det bör ställas klimatkrav på statlig finansiering och medfinansiering av infrastruktur. Enskilda åtgärder som bl.a. nya motorvägar i storstäder kommer att leda till kraftigt ökade koldioxidutsläpp. Jag anser att det behövs en omfördelning mellan väg och järnväg för att nå klimatmålen. Förbifart Stockholm och Österleden är två motorvägsprojekt som skulle falla bort vid en klimatrevidering, och de sammanlagda medel om 10,4 miljarder kronor som dessa båda projekt handlar om skulle i stället kunna satsas på klimatsmart infrastruktur. Jag föreslår därför att planerna på Förbifart Stockholm och den s.k. Österleden avbryts och att andra lösningar söks för Stockholmstrafiken där uppsatta klimat- och miljömål nås.

Jag kan konstatera att den nuvarande totala ramen som beslutats för planperioden 2014–2025 är otillräcklig för att täcka de uppenbara behov som finns inom järnvägen. Jag anser därför att den totala ramen bör utökas med 56 miljarder kronor till totalt 578 miljarder kronor för planeringsperioden. Av de extra anslagen bör 7 miljarder kronor fördelas till banunderhåll och de resterande 49 miljarderna till järnvägsinvesteringar.

Jag vill framhålla att regeringen kraftigt har underskattat behoven av järnvägsunderhåll och att det finns stora brister i form av eftersatt underhåll. De flaskhalsar och den bristande spårkapacitet som råder i många fall motverkar järnvägstransporternas möjlighet att öka sina marknadsandelar. Jag vill därför understryka behovet av att satsa på underhåll och reinvesteringar i statliga järnvägar samt underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering av enskilda vägar. När det gäller upprustning av lågtrafikerade banor vill jag peka på att ökade satsningar på järnvägsunderhållet kommer att ha positiva effekter för hela järnvägssystemet. Jag anser också att det bör införas ett förbud mot att riva upp räls på banor som inte utnyttjas i dag och att staten bör behålla ägandet av banorna.

Jag anser att det finns stora behov av att satsa på järnvägsinvesteringar och föreslår därför att det görs en satsning om totalt 65 miljarder mer än regeringen

föreslår på järnvägsinvesteringar under planperioden 2014–2025. Fördelningen av dessa resurser bör göras så att 39 miljarder kronor används till fyra större projekt som avser första etappen av Norrbotniabanan, Ostkustbanan Gävle–Sundsvall och Ådalsbanan Sundsvall–Härnösand, höghastighetsbana hela sträckan Göteborg–Borås samt fyrspar/höghastighetsbana mellan Lund och Hässleholm. Jag vill även framhålla att det utöver dessa större strategiska investeringar också finns många angelägna medelstora och mindre investeringar som väsentligt skulle förbättra järnvägens kapacitet och attraktivitet på många platser runtom i landet. Jag vill därför att 26 miljarder av den utökade satsningen om 65 miljarder kronor användas för detta.

Jag anser vidare att det förslag som Utredningen om en fossiloberoende fordonsflotta (FFF-utredningen) presenterat om att inrätta ett stadsmiljömål som innebär att ökningen av persontransporter i tätorter ska ske med kollektivtrafik, cykel och gång bör genomföras. Under lång tid har man kunnat se att brister i storstadsområdenas infrastruktur leder till stora kostnader för samhälle, näringsliv och individer. Målen om fossilbränsleoberoende går inte att nå utan att vi minskar bilresorna i städerna kraftigt. I likhet med FFF-utredningen anser jag att en betydelsefull åtgärd för att minska trängseln i städerna och transporternas negativa miljöpåverkan är att staten tecknar stadsmiljöavtal med de kommuner som tydligt förbinder sig att genom markanvändning och på andra sätt verka för stadsmiljömålen. Via avtalen skulle kommunerna kunna erhålla statsanslag till den infrastruktur för kollektivtrafik och cykel som bedöms lämplig för att biltrafiken ska minska. Jag bedömer i likhet med FFF-utredningen att det behövs 30 miljarder kronor till statsmiljöprogrammen under perioden 2014–2025 och att medel till detta bör föras över från väginvesteringar i den nationella transportplanen under samma period. Liknande upplägg finns i Norge och Frankrike, och man har där goda erfarenheter från detta då kommunerna framgångsrikt kunnat erbjuda invånarna miljövänligare resealternativ i stället för bil. Jag anser att det är angeläget med ett särskilt stöd till utbyggnad av spårvägar och tunnelbana samt cykelsatsningar. För att underlätta ett klimatsmart resande kring och mellan städer anser jag att det även är angeläget med särskilda satsningar på regionaltåg.

Jag anser också att sjöfarten är en viktig pusselbit i omställningen till klimatsmarta transporter. Sveriges drygt 50 hamnar och vattenvägar har en stor potential att avlasta vägnätet och därmed minska klimatbelastningen. Jag välkomnar regeringens sjöfartssatsningar. Samtidigt ser jag stora behov som inte blir tillgodosedda, inte minst i Västra Götaland där slussarna i Trollhättan behöver bytas ut senast år 2030. Därför vill jag att regeringen ska satsa ytterligare 250 miljoner kronor så att ombyggnaden av slussarna kan påbörjas i slutet av planperioden. För att sjöfarten ska kunna öka sin marknadsandel föreslår jag också att en vägavgift för tunga lastbilar införs. I dag finns endast ban- och farledsavgifter, vilket skapar snedvridna konkurrensvillkor.

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

11. Nationell plan för transportsystemet och länsplaner för regional transportinfrastruktur, punkt 7 (SD)

av Tony Wiklander (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2013/14:T8 av Bengt Berg m.fl. (V) yrkande 4,

2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 6,

2013/14:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 6,

2013/14:T16 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 6,

bifaller delvis motion

2013/14:T15 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 3,

avslår motionerna

2013/14:T14 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 1 och 2,

2013/14:T15 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1, 2, 4, 5, 7 och 8,

2013/14:T16 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1, 5, 7 och 8,

2013/14:T292 av Irene Oskarsson (KD) yrkandena 1 och 2,

2013/14:T325 av Peter Johnsson m.fl. (S),

2013/14:T349 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2,

2013/14:T521 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 2,

2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 24 och 25,

2013/14:T534 av Per Åsling (C) och

2013/14:N426 av Jennie Nilsson m.fl. (S) yrkande 7 och

lägger skrivelse 2013/14:233 till handlingarna.

Ställningstagande

Vi Sverigedemokrater stöder motioner om en långsiktig ökning av anslaget till järnvägsunderhållet. I likhet med flera andra partier anser vi att järnvägssystemet i dag plågas av betydande brister, vilket också har framkommit i den alltmer alarmerande medierapporteringen. Enligt vår mening är en väsentlig orsak till problemen en dåligt underhållen och starkt försliten järnvägsinfrastruktur.

Jag anser att det är direkt oansvarigt att som regeringen, i ett läge då den svenska järnvägen är i stort behov av underhållsåtgärder, dra ned på anslaget till drift och underhåll av järnvägen med 286 miljoner för 2014 jämfört med 2013. Tvärtom är det av stor vikt att höja anslaget till underhållsåtgärder på järnvägen. Ett förbättrat underhåll av järnvägen kan snabbt öka transportsystemets robusthet och delvis även kapaciteten. Jag anser dock att det är ytterst betydelsefullt att underhållsåtgärder präglas av långsiktighet och stabilitet.

Tillfälliga satsningar är inte tillräckligt. Jag anser därför att de långsiktiga satsningarna på underhåll av statens järnvägsinfrastruktur behöver öka. Nyligen framkom det att det saknas flera miljarder i den nationella planen för järnvägsunderhållet. Jag finner det därför nödvändigt att öka anslaget till järnvägsunderhållet inte minst med tanke på den osäkerhet som råder om underhållsbehoven och det osäkra underlag som hela den nationella planen vilar på.

När det gäller järnvägsunderhållet kan jag även påpeka att i betänkande 2013/14:TU19 har utskottet föreslagit riksdagen att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att regeringen bör se till att Trafikverket skyndsamt bygger upp kompetens så att verket självständigt kan inspektera både järnvägsanläggningens status och entreprenörernas utförda arbete och se över hur staten kan ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet på statens järnvägsinfrastruktur i takt med att underhållskontrakten löper ut. Detta är enligt min uppfattning mycket viktiga åtgärder för en fungerande järnvägstrafik.

Vad jag nu har anfört om en långsiktig ökning av anslaget till järnvägsunderhåll bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

12. Nationell plan för transportsystemet och länsplaner för regional transportinfrastruktur, punkt 7 (V)

av Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna
2013/14:T8 av Bengt Berg m.fl. (V) yrkande 4,
2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 6,
2013/14:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 6,
2013/14:T14 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 1 och 2,
2013/14:T15 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1 och 7 samt
2013/14:T16 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 5 och 6,
bifaller delvis motionerna
2013/14:T15 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 2–4,
2013/14:T16 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 1,
2013/14:T292 av Irene Oskarsson (KD) yrkande 1,
2013/14:T325 av Peter Johnsson m.fl. (S),
2013/14:T349 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1,
2013/14:T521 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 2,
2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 24 och 25 samt
2013/14:N426 av Jennie Nilsson m.fl. (S) yrkande 7,
avslår motionerna
2013/14:T15 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 5 och 8,

2013/14:T16 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 7 och 8,
2013/14:T292 av Irene Oskarsson (KD) yrkande 2,
2013/14:T349 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 2 och
2013/14:T534 av Per Åsling (C) samt
lägger skrivelse 2013/14:233 till handlingarna.

Ställningstagande

Den åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2025 som regeringen redovisar i skrivelse 2013/14:233 uppvisar enligt Vänsterpartiets uppfattning allvarliga brister. Jag anser därför att regeringen bör återkomma med en ny ekonomisk ram för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen och att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att lägga fram ett nytt förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025.

Vi i Vänsterpartiet anser att ett systemskifte måste genomföras inom transportinfrastrukturen i syfte att minska vår miljö- och klimatpåverkan. Vår uppfattning står fast att regeringens förslag till ekonomisk ram för transportinfrastrukturen under 2014–2025 är alldeles för låg och att den inte ger utrymme för de åtgärder som måste vidtas för att komma till rätta med transportsektorns miljö- och klimatpåverkan. Vänsterpartiet förespråkar i stället en kraftfull ökning av ramarna till 595 miljarder kronor, vilket vi bedömer är realistiskt och nödvändigt för att utveckla en hållbar infrastruktur som är förenlig med nationella klimat- och miljömål. Med större ekonomiska ramar skulle det bli möjligt att investera mer i klimatsmarta och transportsnåla infrastrukturprojekt till gagn för både miljö och samhälle.

Vi anser att det krävs en kraftig ökning av järnvägsinvesteringarna liksom satsningar på lokal spårtrafik för att möta behovet av klimatsmarta transporter i både storstäder och i övriga delar av landet. Följaktligen föreslår vi att anslagen till järnvägsinvesteringar och till lokal spårtrafik bör öka. Bland de investeringsåtgärder som vi anser bör prioriteras finns:

- satsningar på höghastighetsbanor
 - byggande av Norrbotniabanan
 - ytterligare utbyggnad av kollektivtrafiken i Stockholm
 - högre hastigheter längs bl.a. Ostkustbanan
 - järnväg mellan Kaunisvaara och Svappavaara
 - Inlandsbanan med tillhörande tvärbanor.

Vi finner det inte heller osannolikt att de allvarliga felräkningar som nyligen uppdagats i Trafikverkets beslutsunderlag på ett eller annat sätt kommer att drabba i vårt tycke angelägna projekt. Detta är ytterligare ett skäl för regeringen att skyndsamt återkomma med förslag till ökad ram för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen.

Som den nationella trafikslagsövergripande planen nu är utformad uppvisar den alltför stora brister vad gäller miljö- och klimathänsyn för de projekt som redovisas. Vi anser också att den saknar förutsättningar för att avhjälpa de

stora bristerna i kapacitet och tillgänglighet som resenärer och godstrafik i hela landet drabbas av. Vänsterpartiet efterlyser därför en reviderad plan mer fokuserad på klimatmål, övriga miljökvalitetsmål och ett transportsnålare samhälle. I den nuvarande planen ingår i alltför stor utsträckning resurser till investeringar i kostsamma vägprojekt för att tillgodose den fossildrivna fordonsflottans behov. Detta är klart förkastligt ur miljösynpunkt och det kommer inte heller att långsiktigt avhjälpa trafiksituationen i våra storstäder.

Vi i Vänsterpartiet anser att nya motorvägar oundvikligen leder till ökad trafik och tilltagande trängsel, särskilt i våra tätorter. Dessutom försämras luftkvaliteten för befolkningen, och utsläppen av växthusgaser har en klimatpåverkan som är odiskutabel. Erfarenheterna från andra europeiska storstäder visar också med all önskvärd tydlighet att trängselproblematiken inte låter sig åtgärdas genom nya motorvägar. Mot denna bakgrund kan projekt som Förbifart Stockholm och Österleden inte betraktas som något annat än gigantiska felinvesteringar som är hopplöst otidsenliga för att möta de utmaningar vi står inför. Vi finner det därför anmärkningsvärt att regeringen väljer att stödja satsningar av detta slag som varken ur samhällsekonomisk synpunkt eller miljösynpunkt är försvarbara. I stället ser vi en överhängande risk för att byggandet av Förbifart Stockholm kommer att ske på bekostnad av anslag till en utbyggd kollektivtrafik. Vi anser därför att besluten måste rivs upp till förmån för nya och hållbara infrastruktursatsningar för att lösa Stockholmsregionens trafiksituation.

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

13. Åtgärder inom sjöfarten, punkt 9 (M, FP, C, KD)

av Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Lars Tysklind (FP), Edward Riedl (M), Annelie Enochson (KD) och Anders Ahlgren (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår motion

2013/14:T16 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 9.

Ställningstagande

Sjöfarten är mycket viktig för Sverige. Det är angeläget att Sverige behåller en svenskflaggad fartygsflotta och kan behålla sin position inom de internationella forum som finns för sjöfarten. Vi vill lyfta fram att regeringen i dokumentet Svensk sjöfartsnäring – Handlingsplan för förbättrad konkurrens framhåller att förbättringar av förbindelser till och från hamnar, både till land och till sjöss, kan öka kapaciteten för sjöfarten. Ett femtiotal allmänna hamnar i Sverige är öppna för allmän kommersiell sjöfart. Därtill finns ett antal industri-

och privathamnar som i första hand är knutna till specifika industriföretag. De flesta allmänna hamnar fungerar antingen som internationella, nationella eller regionala logistiknoder, vilket innebär att hamnarna används av flera trafikslag för omlastning och mellanlagring.

Sjöfarten kan innebära goda möjligheter för kapacitetsavlastning för transportsystemet. Regeringen har i propositionen *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem* (prop. 2012/13:25) betonat att den allmänna utgångspunkten bör vara att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv och bedrivs på ett miljöanpassat sätt. Riksdagen har ställt sig bakom denna bedömning (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119).

Vi vill framhålla att fokus i regeringens proposition *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem* (prop. 2012/13:25) var att skapa förutsättningar för ett kapacitetsstarkt, robust, säkert, tillgängligt och i alla avseenden hållbart transportsystem med fokus på de viktigaste noderna och stråken där viktiga import- och exporthamnar och deras anslutningar ingår. Kapaciteten för sjöfarten påverkas av farlederna, hamnanläggningarna och landinfrastrukturen. För att förbättra möjligheterna för sjöfarten att avlasta infrastrukturen för landtransporter kan det behövas förbättringar av anslutningarna till hamnarna, t.ex. ökad bärighet, breddning av vägar eller förstärkta järnvägsanslutningar. Även i farlederna in till hamnarna kan åtgärder behövas, exempelvis muddring och utmärkning av inseglingsrännan.

Den övervägande delen av godstransporterna till, från och inom Sverige sker i ett begränsat antal godsstråk. Vi anser därför att det är viktigt att de hamnar som ligger i de mest betydelsefulla transportstråken ska kunna vara effektiva noder i transportkedjan.

Enligt vår mening ska Sverige ha en kvalitetssjöfart som tar ansvar för miljön. Vi konstaterar att Sverige ligger i framkant när det gäller miljöförbättringar och ser att den höga miljöprofilen kan utgöra ett gott varumärke för den svenska sjöfarten och stärka konkurrenskraften.

Sjöfartsnäringsens internationella karaktär tillsammans med det faktum att de flesta ämnen som släpps ut i luften transporteras långa sträckor gör att nationella åtgärder inte räcker. Internationella beslut är därför avgörande för att minska sjöfartens utsläpp till luft och vatten. Sverige är av tradition ett föregångsland på miljöområdet, och vi förutsätter att regeringen fortsätter att aktivt driva frågor för att inom ramen för internationellt samarbete fortsätta förbättra såväl havs- som landmiljöer. Vi kan i sammanhanget med tillfredsställelse konstatera att flera viktiga frågor som hantering av ballastvatten, utsläpp av kväveoxider och energieffektivitet behandlas aktivt såväl på internationell nivå som inom Sverige.

Enligt vår mening måste sjöfartens miljöanpassning drivas vidare så att miljöbelastningen minskar och sjöfartens potential som ett miljövänligt transportslag till fullo utnyttjas. Samtidigt bör detta, enligt vår mening, inte ske på bekostnad av den svenska konkurrenskraften inom sjöfartsnäringsen och inom industrin. IMO:s beslut om skärpta krav på utsläpp av fartygsbränsle innebär ett mycket viktigt steg mot att minska sjöfartens utsläpp och kommer att leda

till miljö- och hälsovinster särskilt för de områden som är s.k. SECA-områden. Vi anser att Sverige bör fortsätta att inom EU och i internationella forum arbeta för att även andra stater ska införa krav i nivå med de som gäller inom SECA-området. Därutöver bör Sverige arbeta för att de negativa konsekvenserna av de skärpta reglerna blir så små som möjligt. Vi hänvisar till riksdagens tillkännagivande våren 2013 om att kostnadseffektiva metoder för avgasrening på fartyg ska främjas. Ett annat problem som måste beaktas är om reglerna leder till en överflyttning av gods- och persontransporter från sjöfart till andra trafikslag. Därför anser vi att det är positivt att regeringen har låtit Trafikanalys genomföra en uppdaterad bedömning av om det reviderade svaveldirektivet leder till oönskade godsöverflyttningar.

Farledsavgiften är redan i dag till viss del miljödifferenterad, men den kan behöva utvecklas och anpassas till nya miljöutmaningar. Miljödifferenterade farledsavgifter skulle kunna ge redarna incitament till en snabbare miljöomställning. Vi ser därför positivt på att Sjöfartsverket för närvarande genomför en omfattande översyn av sin avgiftsmodell, varigenom även koldioxid-differenterade farledsavgifter kommer att analyseras. Målsättningen är att den nya avgiftsstrukturen ska börja gälla den 1 januari 2015.

Vi är mycket bekymrade över den utflagging av svenska fartyg som äger rum. Flertalet sjöfartsnationer inom EU har infört system med tonnageskatt. Regeringen har initierat en utredning om ett eventuellt införande av tonnageskatt. Utredningsarbetet är påbörjat och uppdraget ska redovisas senast den 15 november 2014. Vi kan med tillfredsställelse konstatera att regeringens uttalade ambition med utredningen är att landa i ett fungerande system med tonnageskatt som gör att vi får konkurrenskraftiga villkor för svensk sjöfart som bidrar till att näringen även i fortsättningen kan verka i Sverige. Utskottsmajoritetens tillkännagivande om ett införande av tonnageskatt ter sig mot denna bakgrund som ytterst anmärkningsvärd. Vi påminner i sammanhanget också om att frågan om införande av en tonnageskatt i Sverige tidigare har utretts av Tonnageskatteutredningen. Vid beredningen av utredningens förslag framkom att både utredningens analys och de förslag som har lagts fram med grund i analysen var bristfälliga och att beslutsunderlaget och utredningens förslag inte kan ligga till grund för lagstiftning. Det är därför nödvändigt att frågan om tonnageskatt utreds igen. Finansministern har uttalat att arbetet bör ske så skyndsamt som möjligt för att skapa en förutsättning för införandet av en likvärdig tonnageskatt.

I sammanhanget vill vi påminna om att regeringen förra året presenterade en maritim handlingsplan vars syfte var att förbättra konkurrenskraften för den svenska sjöfartsnäringen. Regeringen avser att presentera en fortsättning på arbetet i form av en maritim strategi. Den ska i ett bredare perspektiv ta sig an frågan om hur vi kan skapa mer tillväxt och fler arbetsstillfällen inom de blå näringarna.

Av redovisningen ovan framgår att det pågår ett ambitiöst beredningsarbete med frågor som berör den svenska sjöfartens utveckling och konkurrenskraft.

Syftet med motionerna 2013/14:T15 (MP) yrkande 8 och 2013/14:T16 (S) yrkande 9 torde härigenom bli väl tillgodosedda. Motionsförslagen avstyrks därför.

14. Längre och tyngre godståg och lastbilar, punkt 10 (S, SD)

av Anders Ygeman (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Tony Wiklander (SD) och Roza Güclü Hedin (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2013/14:T16 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 2.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att Sverige och Finland har fått undantag från EU:s gällande krav på fordons längd och vikt. I Sverige och Finland används därför ett modulsystem som gör att fordon som är längre än vad som krävs enligt gällande EU-regler kan kopplas samman. Vi vill lyfta fram att framgångsrika försök på senare år har gjorts för att kunna förlänga fordonståg från dagens 25,25 meter till 32 meter. Vi kan i sammanhanget också konstatera att mycket lovande resultat har påvisats när det gäller emissioner, vägslitage, trafiksäkerhet och kostnader. Vi menar att man på detta sätt kan effektivisera transporterna från skogen fram till tåget. Det innebär däremot inte att lastbilarna konkurrerar med järnvägstransporterna. Men det ger seriösa och innovativa åkerier möjligheter att specialisera sina uppdrag och på så vis minska konkurrensen från utländska enkla dragbilar, vilket stärker konkurrenskraften för svensk industri. Dessutom är det ett viktigt bidrag till att minska klimatpåverkan från tunga transporter. Vi kan konstatera att även trafiksäkerheten förväntas öka med färre lastbilar på vägen.

Vi anser också att frågan om längre och tyngre godståg är synnerligen angelägen och välkomnar att arbete bedrivs såväl inom EU som i Sverige för att möjliggöra för tåg att lasta mer gods och därigenom främja miljön genom minskad energiåtgång samtidigt som industrin gynnas genom minskade kostnader. Med de kapacitetsproblem som finns för järnvägen är fördelarna uppenbara om mer gods kan lastas i varje tåg. Vi anser att regeringen nu snarast måste prioritera arbetet med att omforma infrastrukturen till att göra det praktiskt möjligt för längre godståg att färdas på sammanhållna sträckor genom landet och ut i Europa. Vi vill betona att det är viktigt att staten tar sitt ansvar för investeringar i infrastruktur som i sin tur kommer att leda till att industrin investerar i lok som klarar av att dra längre och tyngre tåg.

Vi vill därför sammanfattningsvis att regeringen ska arbeta för att möjliggöra en ökad användning av längre och tyngre fordonskombinationer.

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

Särskilda yttranden

1. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 8 (S)

Anders Ygeman (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S) och Roza Güclü Hedin (S) anför:

Vi socialdemokrater instämmer i att riksdagen normalt inte bör besluta om utbyggnader och underhållsinsatser på olika väg- och järnvägssträckningar i landet. Vi vill emellertid påminna om att i vår plan för perioden 2014–2025 föreslår vi ytterligare 46 miljarder kronor i infrastrukturinvesteringar jämfört med vad regeringen gör för samma period. Med anledning av de motionsförslag som behandlas i detta avsnitt vill vi understryka att man genom vår höjda planeringsram skulle kunna tillgodose en stor del av önskemålen både på väg- och järnvägsområdet. Vi vill bl.a. göra särskilda satsningar på vägarnas bärlighet och tjälsäkring och öka stödet till enskilda vägar. Vårt förslag skulle få positiva effekter på jobben i skogs- och basindustrin. När det gäller angelägna järnvägsprojekt skulle vi bl.a. vilja se en första etapp höghastighetsjärnväg Lund–Hässleholm samt påbörja arbetet med Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå liksom ett flertal andra satsningar på särskilt utpekade godsstråk. Därmed skulle vi skapa bättre möjligheter att bygga ut och anpassa trafikens infrastruktur till såväl dagens som framtidens behov i landet.

För en närmare redovisning av vilka projekt som innefattas i vår planeringsram hänvisas till kommittémotion 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S).

I sammanhanget vill vi även ge uttryck för vårt missnöje med den saktfärdighet som regeringen uppvisat i framtagandet av skrivelsen om åtgärdsplaneringen för transportsystemet 2014–2025. Trots att regeringens beslut om fastställelse av den nationella planen fattades den 3 april i år var det inte förrän den 15 maj som regeringen beslutade om skrivelsen till riksdagen i samma ärende. Denna saktfärdighet är anmärkningsvärd och begränsar riksdagens möjligheter att genomföra en seriös behandling av ärendet under innevarande mandatperiod.

2. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 8 (MP)

Lise Nordin (MP) anför:

Riksdagen bör i normalfallet inte besluta om utbyggnader och underhållsinsatser när det gäller olika väg- och järnvägssträckningar i landet. Jag vill dock framhålla att Miljöpartiet de gröna har en bred strategi för att modernisera transportsystemet och minska trafikens miljöpåverkan. Det krävs såväl ny teknik som att fler resor sker med järnväg i stället för med bil och flyg. Det fordras också att godstransporter styrs över från lastbil till tåg eller fartyg.

Med vårt förslag till kraftigt utökad planeringsram, hela 56 miljarder kronor mer under perioden 2014–2025 än vad regeringen har föreslagit, hade ett stort antal angelägna järnvägsprojekt kunnat genomföras för att öka kapaciteten för

gods- och persontransporter på järnväg. Bland annat föreslår vi att byggandet påbörjas av Norrbotniabanan, den 27 mil långa järnväg som behövs för att Botniska korridorerna del inom Sverige ska vara komplett, liksom en utbyggnad av höghastighetsbana hela sträckan Göteborg–Borås och mellan Lund och Hässleholm. Vi vill även påbörja planeringen av ett sammanhängande nät av höghastighetsbanor mellan de skandinaviska huvudstäderna inklusive en åtgärdsvalsstudie av sträckorna Strockholm–Västerås–Karlstad–Oslo och Göteborg–Oslo. Jag vill påminna om att Miljöpartiet de gröna i motion 2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. lämnar en rad förslag på satsningar på klimatsmarta transporter i hela Sverige.

I sammanhanget vill jag även framföra kritik mot hur regeringen hanterat skrivelsen om åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2025 (skr. 2013/14:233) som överlämnades till riksdagen först sex veckor efter det att regeringen fastställt planen.

3. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 8 (SD)

Tony Wiklander (SD) anför:

Riksdagen bör i normalfallet inte besluta om utbyggnader och underhållsinsatser när det gäller olika infrastrukturprojekt i landet, främst väg- och järnvägssträckningar. Jag vill dock framhålla att med Sverigedemokraternas politik hade betydligt större resurser kunnat satsas på att utveckla transportsystemet i hela landet. Jag vill i sammanhanget ge några exempel på angelägna infrastruktursatsningar vi Sverigedemokrater har velat uppmärksamma i våra motioner. Europavägarna E18 och E20 behöver byggas ut inte minst av trafiksäkerhetsskäl, och när det gäller spårbunden trafik föreslår vi bl.a. en satsning på Sydostkustbanan och en utbyggnad av dubbelspår till Sundsvall för att öka passagerar- och godstrafiken. Andra angelägna infrastrukturprojekt är Trelleborgs hamn som måste expandera och utvecklas för att kunna ta emot större färjor och mer tonnage, ett särskilt infrastrukturpaket för Skåne som ska göra det möjligt att bättre ta tillvara den tillväxt- och utvecklingspotential som finns i regionen och en stadsbanejärnväg utanför Göteborg som ett alternativ till den kostsamma Västlänken.

4. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 8 (V)

Siv Holma (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. Med vårt förslag till kraftigt utökad planeringsram, hela 73 miljarder kronor mer under perioden 2014–2025 än den nuvarande ekonomiska ramen, hade ett stort antal angelägna järnvägsprojekt kunnat genomföras. Bland annat föreslår vi att byggandet påbörjas av Norrbotniabanan, den 27 mil långa järnväg som behövs för

att Botniska korridorerna del inom Sverige ska vara komplett, liksom ytterligare satsningar på Inlandsbanan med tillhörande tvärbanor för att säkerställa ett starkt transportsystem med ökad kapacitet till och från norra Sverige, liksom högre hastigheter längs Ostkustbanan, Dalabanan och Södra stambanan. Höghastighetsbanor skapar attraktiva resmöjligheter och frigör ökad godskapacitet på andra järnvägssträckor. Första etappen bör vara Ostlänken, Stockholm–Linköping och sedan sträckan Göteborg–Borås samt i ett senare skede ned till Malmö. Målet är att få ett sammanhängande nät av höghastighetsbanor i landet. För en närmare redovisning av Vänsterpartiets målsättningar i fråga om järnväg och kollektivtrafik hänvisar vi till partimotion 2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V).

Jag vill också anföra kritik mot regeringens långsamma handläggning av skrivelse 2013/14:233 i vilken regeringen redogör för åtgärdsplaneringen som lett fram till beslut om fastställelse av den nationella planen. Planen fastställdes den 3 april 2014 men överlämnades först den 15 maj till riksdagen, vilket begränsar riksdagens möjligheter att behandla skrivelsen inom rimliga tidsramar.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Skrivelse 2012/13:131

Skrivelse 2012/13:131 Riksrevisionens rapport om statens satsningar på transportinfrastruktur.

Följdmotionerna

2012/13:T17 av Anders Ygeman m.fl. (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Konkurrensverket ges ett tydligt uppdrag att granska kostnaderna inom anläggningsbranschen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att studera internationella exempel av byggnation av infrastruktur för att sänka byggkostnaderna.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en förbättrad planprocess.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bättre samhällsekonomiska kalkyler.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att regeringen redovisar hur fyrstegsprincipen används vid planeringen av stora infrastrukturprojekt.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om oklarheterna kring regeringens satsningar på Ostlänken och Bollebygd–Mölnlycke.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bristen på styrmedel för den tunga lastbilstrafiken.

2012/13:T18 av Stina Bergström m.fl. (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att upphöja fyrstegsprincipen till lag.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tydligare riktlinjer för fyrstegsanalyser och extern kvalitetssäkring av stora infrastruktursatsningar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om större resurser i den nationella infrastrukturplanen för steg 1- och steg 2-åtgärder, i enlighet med fyrstegsprincipen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att styrmedelsanalyser bör ligga till grund för planeringen.

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att motiv och ändamål med infrastruktursatningar bör redovisas mer transparent.

Skrivelse 2013/14:233

Skrivelse 2013/14:233 Åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2025.

Följdmotionerna

2013/14:T14 av Siv Holma m.fl. (V):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på ny ekonomisk ram för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2014–2025.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att återkomma med ett nytt förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 med inriktning på klimatmål, övriga miljö kvalitetsmål samt ett transportsnålt samhälle.

2013/14:T15 av Stina Bergström m.fl. (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att åtgärdsplanen för transportsystemet 2014–2025 bör revideras så att den aktivt bidrar till klimatmålen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att åtgärdsplanen för transportsystemet 2014–2025 bör tillföras ytterligare medel om minst 56 miljarder kronor.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om underhåll och reinvesteringar i statliga järnvägar och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering av enskilda vägar.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utveckling av transportsystemet.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett stadsmiljöprogram på 30 miljarder kronor.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att påbörja planeringen av ett sammanhängande nät av höghastighetsbanor mellan de skandinaviska huvudstäderna inklusive en åtgärdsvalsstudie av sträckorna Stockholm–Västerås–Karlstad–Oslo och Göteborg–Oslo.

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avbryta planerna på Förbifart Stockholm och en östlig motorvägsförbindelse i Stockholm, den s.k. Österleden, och i stället söka lösningar för Stockholmstrafiken där uppsatta klimat- och miljömål nås.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om satsningar på sjöfarten.

2013/14:T16 av Anders Ygeman m.fl. (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att den statliga planeringsramen för åtgärder i transportsystemet under 2014–2025 bör tillföras ytterligare 46 miljarder kronor och att ytterligare 10 miljarder kronor ur ramen bör avsättas till drift och underhåll av och reinvestering i statliga järnvägar och ytterligare 5 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av längre och tyngre godståg och lastbilar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om transportpolitiskt samarbete i Norden, EU och globalt.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kommunal medfinansiering.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om banavgifter.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om järnvägsunderhåll.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vägunderhåll.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kollektivtrafik.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om sjöfart.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om värdering av godstransporter.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om besöksnäringen i infrastrukturplaneringen.

Följdmotioner till skrivelse 2013/14:201

2013/14:T8 av Bengt Berg m.fl. (V):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det är nödvändigt med en långsiktig förstärkning av anslaget gällande banunderhåll.

2013/14:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en långsiktig anslagstilldelning när det gäller järnvägsunderhåll.

2013/14:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om högre och stabila anslag till banunderhåll.

Motioner från allmänna motionstiden 2012/13

2012/13:T221 av Roland Utbult (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av upprustning av väg 161, 162 och 171 i Bohuslän.

2012/13:T252 av Maria Lundqvist-Brömster (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att långsiktigt lösa färjeförbindelsen mellan fastlandet och Holmön i Västerbotten.

2012/13:T287 av Christina Karlsson (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att genomföra de kvarvarande svenska projekten i Botniska korridoren.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av att nationellt prioritera projekt som gör det möjligt att uppnå TEN-status.

2012/13:T292 av Christer Winbäck (FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga om E20 till motorväg.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att hela E20 bör få TEN-klassning, vilket skulle påskynda projektering och produktion av den återstående delen av E20:s utbyggnad till motorväg mellan Stockholm och Göteborg.

2012/13:T293 av Nina Larsson (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att stärka nordiska triangeln stråk mellan Oslo, Karlstad och Stockholm.

2012/13:T294 av Emma Carlsson Löfdahl (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad 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.

2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):

20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen inom ramen för infrastrukturplaneringen inte bör använda medfinansiering som metod för att överföra kostnader på kommuner och regioner.

2012/13:T327 av Annika Qarlsson och Åsa Torstensson (båda C):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att infrastruktur i form av kraftledningar ska samordnas med väg- och järnvägsdragningar för att minimera det totala markintranget.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad 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.

2012/13:T334 av Nina Lundström (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vidta åtgärder för väg 225 i Stockholms län.

2012/13:T441 av Gunnar Andrén (FP):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av färjor drivna av Transportstyrelsen för den bofasta befolkningen på öarna i skärgården i Norrtälje och andra kommuner där fasta landförbindelser saknas.

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S):

23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör bli ett ledande land när det gäller intelligenta transportsystem, ITS.

2012/13:T510 av Helena Leander m.fl. (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att miljöanpassad trafikplaneringsplikt enligt fransk modell införs i större städer.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att infrastrukturens klimatpåverkan inkluderas i modeller och verktyg för planering och projektering.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om miljöprovning av nya och befintliga transportintensiva etableringar.

Motioner från allmänna motionstiden 2013/14

2013/14:C419 av Åsa Romson m.fl. (MP):

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att underlätta ett liv utan bil i staden.

2013/14:U302 av Leif Jakobsson m.fl. (S):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kostnaderna för pendling över Öresund.

2013/14:T202 av Magnus Sjädh (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av infrastrukturinvesteringar i Skåne.

2013/14:T207 av Anna Steele (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Södertörns infrastruktur för jobb och tillväxt.

2013/14:T209 av Johan Andersson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en förbättrad standard på länsväg 211.

2013/14:T213 av Jonas Eriksson och Stina Bergström (båda MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en åtgärdsstudie för kollektiva persontransporter på sträckan Oslo–Karlstad–Örebro–Stockholm i den nationella planen för transportsystemet 2014–2025.

2013/14:T215 av Jan Lindholm (MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att snarast bygga det planerade dubbelspåret mellan Falun och Borlänge.

2013/14:T217 av Stina Bergström m.fl. (MP):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om slussarna i Trollhättan.

2013/14:T219 av Jan Lindholm och Jonas Eriksson (båda MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av järnvägstrafik till Sälen.

2013/14:T220 av Jan Lindholm och Jonas Eriksson (båda MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att öka kapaciteten för godstransporter på järnväg i Bergslagen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att öka kapaciteten för persontransporter på järnväg i Bergslagen.

2013/14:T224 av Susanne Eberstein och Ingemar Nilsson (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga dubbelspårig järnväg på hela Ostkustbanan.

2013/14:T226 av Andreas Carlson (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fortsätta planera för snabbtåg mellan Stockholm och Göteborg, via Jönköping.

2013/14:T230 av Irene Oskarsson (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Södra stambanans, och anslutande banors, betydelse för infrastrukturen i södra Sverige.

2013/14:T232 av Jörgen Hellman m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för en utbyggnad av dubbelspår på sträckan Öxnered–Kornsjö.

2013/14:T237 av Christina Oskarsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en utbyggnad av E20 genom Västra Götalandsregionen.

2013/14:T239 av Stina Bergström m.fl. (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att rusta Inlandsbanan som en del av det nordiska järnvägsnätet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att rusta upp och öppna Inlandsbanan mellan Mora och Persberg.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga ett spår från Hagfors ut till Inlandsbanan.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om näringslivets medfinansiering.

2013/14:T245 av Andreas Carlson (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om riksväg 40 mellan Jönköping och Ulricehamn.

2013/14:T246 av Stefan Svanström (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda hur staten kan inrätta en modell för finansiering av tunnelbaneutbyggnaden i Stockholm där kostnaderna delas mellan staten och regionala aktörer.

2013/14:T249 av Lars-Axel Nordell (KD):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda behovet av avlastnings- och omledningsmöjligheter i det svenska järnvägsnätet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att särskilt analysera Inlandsbanans strategiska funktion i det nationella transportsystemet i ljuset av den expanderande gruvnäringen och dess ökade kapacitetsbehov och behov av stabila godstransporter.

2013/14:T253 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att åtgärda de kvarstående flaskhalsarna på Ådalsbanan och Ostkustbanan.

2013/14:T254 av Urban Ahlin m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en snabbare utbyggnad av E20 till fyrfältsväg.

2013/14:T256 av Kurt Kvarnström och Raimo Pärssinen (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att i de framtida vägtrafikplanerna prioritera riksväg 68 från Avesta och norrut.

2013/14:T257 av Carina Ohlsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att öka spårkapaciteten på Västra stambanan.

2013/14:T266 av Christer Winbäck (FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fördelarna med att bygga om E20 till motorväg.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över den återstående delen av E20:s utbyggnad till fyrfältsväg mellan Stockholm och Göteborg.

2013/14:T267 av Johan Pehrson (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att återkomma med förslag som innebär att en utbyggnad av E20 prioriteras.

2013/14:T270 av Nina Lundström (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vidta åtgärder för väg 225 i Stockholms län.

2013/14:T277 av Nina Larsson (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att stärka den nordiska triangelns stråk mellan Oslo, Karlstad och Stockholm.

2013/14:T278 av Nina Larsson och Anita Brodén (båda FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tillgången till väl fungerande infrastruktur och bredband i Dalsland och Värmland.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att klassa Dalsland som ett skogslän.

2013/14:T279 av Lars-Axel Nordell (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten till höghastighetståg mellan Stockholm och Oslo.

2013/14:T282 av Anders Andersson (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en fortsatt utbyggnad av infrastrukturen i sydöstra Sverige.

2013/14:T284 av Andreas Carlson (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att säkerställa att tidigareläggningen av ombyggnationen av riksväg 26/47 på sträckan Mullsjö–Jönköping inte fördröjs.

2013/14:T292 av Irene Oskarsson (KD):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att upprätthålla standarden på våra mindre vägar och järnvägar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överväga elektrifiering av hela järnvägsnätet.

2013/14:T298 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C):

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

2013/14:T300 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att ge Trafikverket i samverkan med Inlandsbanan AB och näringslivet i uppdrag att rusta upp Inlandsbanan och därmed skapa förutsättningar för nya och växande företag med fler jobb och tillväxt i Norrlands inland och bidra till den globala klimatomställningen.

2013/14:T303 av Ingemar Nilsson och Marie Nordén (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en upprustning av Mittbanan.

2013/14:T304 av Susanne Eberstein och Marie Nordén (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en upprustning av E14.

2013/14:T308 av Billy Gustafsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för en utbyggnad av E22.

2013/14:T311 av Clas-Göran Carlsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga höghastighetsjärnväg i Sverige.

2013/14:T317 av Ulrika Carlsson i Skövde (C):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga om E20 till motorväg.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att hela E20 bör få en TEN-klassning, vilket skulle påskynda projektering och produktion av den återstående delen av E20:s utbyggnad till motorväg mellan Stockholm och Göteborg.

2013/14:T321 av Peter Johnsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att genomföra samtliga delar av Trollhättepaketet när det gäller infrastrukturen och en utbyggnad av Europaväg 45 och järnvägen Norge–Vänerlänken genom Dalsland.

2013/14:T323 av Mats Pertoft och Esabelle Dingizian (båda MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att stärka utvecklingsmöjligheterna på Södertörn.

2013/14:T325 av Peter Johnsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över behovet av insatser för det kapillära järnvägsnätet.

2013/14:T329 av Mats Pertoft och Esabelle Dingizian (båda MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda alternativ till Förbifart Stockholm.

2013/14:T335 av Josef Fransson (SD):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att snarast påbörja projekteringen för att bygga ut E20 till motorväg eller mötesfri två-plus-två-väg genom Västra Götaland.

2013/14:T340 av Julia Kronlid (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnad av Europaväg 18.

2013/14:T343 av Nina Lundström (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att följa upp åtaganden för att möjliggöra bostadsbyggande i Stockholms län.

2013/14:T344 av Emma Carlsson Löfdahl och Jan Ertsborn (båda FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av riksväg 26.

2013/14:T345 av Emma Carlsson Löfdahl och Jan Ertsborn (båda FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om framtiden för järnvägslinjen Nässjö–Halmstad.

2013/14:T348 av Tina Ehn (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten att förlänga Bohusbanan till Oslo.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att återuppta persontrafiken på Lysekilsbanan.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten att åtgärda den låga höjden i tunn-larna norr om Uddevalla för att godstrafik med exempelvis Stora Ensos SECU-boxar ska vara möjlig på banan.

2013/14:T349 av Stina Bergström m.fl. (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att medel ska avsättas i den nationella planen för underhåll och upprustning av lågtrafikerade banor.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ett förbud bör införas mot att riva upp räls på banor som inte utnyttjas i dag och att de statliga banorna ska behålla ägandet av banorna.

2013/14:T351 av Anita Brodén m.fl. (FP):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behov av åtgärder vid särskilt olycksdrabbade vägsträckor, som E20.

2013/14:T355 av Lars Eriksson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för goda transporter i Bergslagen i samband med återupptagen gruvbrytning.

2013/14:T356 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en gemensam nordisk transportstrategi.

2013/14:T357 av Kristina Nilsson m.fl. (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att genomföra de kvarvarande svenska projekten i Bottniska korridoren.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av att nationellt prioritera projekt som gör det möjligt att uppnå TEN-status.

2013/14:T358 av Agneta Gille m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar i vägar och järnvägar i Uppsala län.

2013/14:T360 av Anna Wallén m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga en ny mötesstation på järnvägssträckan Västerås–Fagersta.

2013/14:T366 av Jennie Nilsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar i infrastrukturen i Halland.

2013/14:T370 av Eva Sonidsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för en upprustning av Ådalsbanans norra del.

2013/14:T373 av Olle Thorell m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga fyrspår på sträckan Tomtebodavägen–Kallhäll.

2013/14:T377 av Lars Eriksson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för motorvägsstandard på sträckan Köping–Västjädra.

2013/14:T379 av Ulf Nilsson m.fl. (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av de nationella satsningarna på infrastruktur.

2013/14:T380 av Ulf Nilsson och Christer Nylander (båda FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda hur eventuella framtida broavgifter kan användas till väg-, bro- och järnvägsinvesteringar i regionen Skåne–Själland.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda de samhällsekonomiska fördelarna med kraftigt sänkta avgifter på Öresundsbron.

2013/14:T389 av Thoralf Alfsson (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inleda en satsning på Sydostkustbanan.

2013/14:T391 av Maria Lundqvist-Brömster och Hans Backman (båda FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att hitta en gemensam lösning för en hållbar Kvarkenstrafik mellan Sverige och Finland.

2013/14:T395 av Annika Qarlsson (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ta nästa steg i arbetet med att få korridoren Oslo–Göteborg–Köpenhamn till stånd.

2013/14:T396 av Per Åsling och Anders Ahlgren (båda C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att identifiera 10 större OPS-projekt.

2013/14:T397 av Anders Ahlgren och Erik A Eriksson (båda C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att ta fram beräkningssätt som inte automatiskt prioriterar bort landsortens exportindustris och besöksnäringens behov av transporter till förmån för utveckling av befintliga befolkningscentrum.

2013/14:T409 av Carin Runeson och Kurt Kvarnström (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för godstrafiken på Bergslagsbanan.

2013/14:T413 av Peter Persson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ett principbeslut om att bygga hela Götalandsbanan.

2013/14:T414 av Peter Hultqvist och Carin Runeson (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för investeringar i vägar och järnvägar i Dalarnas län.

2013/14:T420 av Carin Runeson och Kurt Kvarnström (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för investeringar i Bergslagspendeln.

2013/14:T422 av Christer Adelsbo m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att prioritera satsningar på E22.

2013/14:T424 av Isak From m.fl. (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av de öst-västliga kommunikationerna.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att den svenska regeringen i infrastrukturplaneringen studerar förutsättningarna för att göra som den finska regeringen och satsa på att utveckla Kvarckentrafiken.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för hur Sverige ska ta till vara möjligheterna med bättre kommunikationer med Nordlands- och Helgelandsregionerna.

2013/14:T425 av Katarina Köhler och Kristina Nilsson (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en omgränsning av E4:an genom Västerbotten och Västernorrland.

2013/14:T426 av Shadiye Heydari och Cecilia Dalman Eek (båda S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att varutransporterna övergår till järnväg för att avlasta lastbilstrafiken på motorvägen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att förbättra kapaciteten på Västra stambanan och sträckan Göteborg–Stockholm.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en nordisk transportplan för att göra gemensamma infrastruktursatsningar.

2013/14:T427 av Lennart Axelsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att ge järnvägsnäten i Bergslagen stabila förutsättningar att utvecklas.

2013/14:T430 av Ann Arleklo m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för en fast

förbindelse i norra Öresund för att förbättra möjligheterna för ett hållbart och effektivt transportsystem.

2013/14:T432 av Börje Vestlund (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en förlängning av Stockholms tunnelbanas blå linje från Akalla till Barkarby.

2013/14:T441 av Carina Herrstedt (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att besluta om ett infrastrukturpaket i Skåne med utbyggnad av vägar och kollektivtrafik.

2013/14:T442 av Carina Herrstedt (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det nuvarande borgensåtagandet för Trelleborgs Hamn AB:s utbyggnadslån som Trelleborgs kommun står för och nya borgensåtaganden för kommande utbyggnader övertas av svenska staten.

2013/14:T445 av Emil Källström (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över behovet av en modernisering av Mittbanan.

2013/14:T446 av Emil Källström (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över behovet av en upprustning av Ådalsbanan mellan Nyland och Långsele.

2013/14:T452 av Gunnar Andrén (FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av förbättrade kommunikationer av bostads- och näringslivsskäl inom Norrtälje kommun.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att förbereda att E18 får motorvägsstandard också på det 18 km långa vägnittet Rosenkälla–Söderhall.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förbindelsen till Kapellskär av säkerhetsskäl radikalt bör förbättras.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en upprustning av riksväg 77.

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 280 på sträckan Rimbo–Hallstavik.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 276.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av färjor drivna av Transportstyrelsen för den bofasta befolkningen på öarna i skärgården i Norrtälje och andra kommuner där fasta landförbindelser saknas.

2013/14:T454 av Johnny Skalin (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förbereda för att bygga ett dubbelspår till Sundsvall.

2013/14:T461 av Jabar Amin (MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att reservera medel för att påbörja byggandet av Norrbotniabanan under 2016.

2013/14:T464 av Christer Engelhardt (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en reservhamn på Gotland för färjetrafiken.

2013/14:T466 av Krister Örmfjäder m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att säkra konkurrenskraft, vidga arbetsmarknadsregioner och att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att förbättra kommunikationerna i Kalmar län.

2013/14:T467 av Kerstin Haglö och Peter Jeppsson (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för infrastrukturinvesteringar i Blekinge län.

2013/14:T471 av Johan Andersson och Matilda Ernkrans (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ett komplett dubbelspår på sträckan Hallsberg–Degerön.

2013/14:T477 av Krister Örnfjäder m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för året-runttrafik med båt mellan Byxelkrok och Oskarshamn.

2013/14:T479 av Anders Sellström (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utse en förhandlingsman för att lösa medfinansieringen av Norrbotniabanan.

2013/14:T480 av Anders Sellström (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att stödja Kvarken-projektet med framtagandet av ett nytt miljövänligt färjekoncept.

2013/14:T484 av Annelie Karlsson m.fl. (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en förbättring av infrastrukturen i Skåne och därmed främja tillväxt och utveckling.

2013/14:T489 av Elin Lundgren m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga dubbelspårig järnväg på hela Ostkustbanan.

2013/14:T491 av Pia Nilsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det är en utmaning att tillhandahålla ett transportssystem som klarar kraftiga ökningar av både person- och godstrafik och att det sannolikt kommer att förbli så en lång tid framöver.

2013/14:T493 av Phia Andersson och Adnan Dibrani (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för upprustning av järnvägen mellan Varberg och Herrljunga.

2013/14:T503 av Carina Ohlsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att skapa en bättre infrastruktur i Västsverige.

2013/14:T505 av Hannah Bergstedt m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för järnvägs-satsningar på Malmbanan och Kaunisvaara–Svappavaara.

2013/14:T506 av Lars Eriksson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att staten fullföljer ingångna avtal t.ex. gällande åtaganden för Dalabanan.

2013/14:T508 av Hans Ekström (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att rusta upp TGOJ-banan och möjliggöra transporter från Bergslagen.

2013/14:T509 av Phia Andersson och Adnan Dibrani (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en snabbtågsförbindelse mellan Halmstad och Stockholm via Varberg och Borås.

2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S):

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fortsätta utbyggnaden av mötesfria vägar.

2013/14:T511 av Anders Ygeman m.fl. (S):

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om motorcykeln i transportplaneringen.

2013/14:T515 av Carina Ohlsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en förbättrad standard på Kinnekullebanan.

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att angelägna infrastrukturprojekt ska kunna klassas som riksintresse.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om den nordiska dimensionen i transportpolitiken.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om TEN-T och Fonden för ett sammanlänkat Europa.

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en ökad kapacitet i järnvägssystemet.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om godstrafiken på järnväg.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av Stockholms tunnelbana.

2013/14:T518 av Ibrahim Baylan m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att starta byggandet av Norrbotniabanan och att föra in banan i den nationella transportplanen.

2013/14:T521 av Stina Bergström m.fl. (MP):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om långsiktigt ökade investeringar för att öka kapaciteten i järnvägsnätet.
8. Riksdagen beslutar om ändring i regleringsbrev som skärper tolkningen av fyrstegsprincipen i trafikplaneringen, i syfte att öka tillämpningen av steg ett och två, och att med hjälp av denna princip omfördela resurser inom ramen för den nationella planen för att uppnå de transportpolitiska målen till lägre kostnader.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att motorvägsprojektet Förbifart Stockholm bör avbrytas.

2013/14:T522 av Julia Kronlid (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnad av Europaväg 20.

2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP):

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör omfördela pengar i den nationella planen till förmån för åtgärder som påverkar transportbehovet (steg 1- och steg 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen).
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett obligatoriskt krav på stadsmiljöplan för minskad biltrafik för större kommuner, i likhet med den franska utformningen.
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en satsning på klimatsmarta transporter på närmare 100 miljarder kronor utöver regeringens budget fram till 2025, inklusive investeringar i och ökat underhåll av järnväg, statlig delfinansiering av spårväg och tunnelbana samt cykelsatsning.

25. Riksdagen begär att regeringen ställer klimatkrav på statlig finansiering och medfinansiering av infrastruktur.

2013/14:T528 av Mikael Jansson (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en utredning ska visa den möjliga kapaciteten hos en stadsbanejärnväg skild från Trafikverkets banor och biltrafik i en cirkel utanför centrala Göteborg som alternativ till investeringen i Västlänken.

2013/14:T531 av Helena Lindahl och Maria Lundqvist-Brömster (båda FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inleda diskussioner med berörda regioner och intressenter och att skyndsamt hitta finansieringslösningar för Norrbotniabanans förverkligande, såsom att se över möjligheten att låta kapital från de allmänna pensionsfonderna samt intäkter från försäljningar av statliga bolag investeras i svensk transportinfrastruktur.

2013/14:T534 av Per Åsling (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket får i uppdrag att inom befintliga ramar och genom eventuell OPS-lösning se över de regionala väganslagen.

2013/14:T536 av Carin Runeson och Olle Thorell (båda S):

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

2013/14:N333 av Christer Nylander (FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett sammanhållet och strategiskt grepp om de kommande decenniernas infrastruktursatsningar i Skåne.

2013/14:N414 av Börje Vestlund m.fl. (S):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av investeringar i Stockholmsregionens kommunikationer och infrastruktur.

2013/14:N426 av Jennie Nilsson m.fl. (S):

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