



Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2017

Till konstitutionsutskottet

Konstitutionsutskottet anmodade den 15 mars 2018 övriga utskott att yttra sig över skrivelse 2017/18:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2017 och eventuella följdmotioner i de delar som berör respektive utskotts beredningsområde. Trafikutskottet har vid behandlingen koncentrerat sig på de riksdagsskrivelser som riktats till regeringen med anledning av utskottets betänkanden.

Utskottet anser att den redogörelse som har lämnats av regeringen i skrivelse 75 i allt väsentligt synes ge en korrekt och rättvisande bild av hur riksdagens skrivelser från trafikutskottet har behandlats. Utskottet lämnar i yttrandet vissa iakttagelser med anledning av den praxis som synes ha etablerats under det senaste riksmötet och som innebär att regeringen i högre utsträckning har redovisat sin behandling av riksdagens tillkännagivanden i budgetpropositionen eller i en annan proposition före skrivelse 75. Utskottet redogör även för de ställningstaganden som utskottet har redovisat tidigare under riksmötet med anledning av regeringens behandling av dessa tillkännagivanden.

Utskottets överväganden

Skrivelsen

I skrivelse 2017/18:75 redovisas vilka åtgärder regeringen har vidtagit med anledning av de riksdagsskrivelser som överlämnats till regeringen. Regeringens redovisning omfattar samtliga riksdagsskrivelser från det senaste kalenderåret och äldre riksdagsskrivelser som inte tidigare har rapporterats som slutbehandlade av regeringen.

Inom trafikutskottets beredningsområde redovisas beslut och beredningsläge för sammanlagt 35 riksdagsskrivelser till regeringen med anledning av utskottets betänkanden. Regeringen redovisar att 12 riksdagsskrivelser har slutbehandlats under det gångna året, medan 23 skrivelser bereds vidare.

Tabell 1 Riksdagsskrivelser till regeringen med anledning av trafikutskottets betänkanden

Riksmöte	Antal skrivelser	Slutbehandlade	Bereds vidare
2004/05	1	0	1
2005/06	1	0	1
2012/13	1	0	1
2013/14	8	1	7
2014/15	7	2	5
2015/16	4	2	2
2016/17	10	5	5
2017/18*	3	2	1
Summa	35	12	23

*Gäller endast första delen av riksmötet.

Slutbehandlade tillkännagivanden

En stor andel av riksdagsskrivelserna utgörs av tillkännagivanden. Inom trafikutskottets beredningsområde redovisas tolv tillkännagivanden som slutbehandlade. För fem av dessa medför det också att den berörda skrivelsen är slutbehandlad. I sammanhanget kan påminnas om att regeringen har valt att redovisa samtliga tolv slutbehandlade tillkännagivanden i särskild ordning tidigare under riksmötet; nio tillkännagivanden redovisades som slutbehandlade i budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22), och resterande tre tillkännagivanden redovisades som slutbehandlade i propositionen Några frågor om alkohol (prop. 2017/18:63). Eftersom regeringens redogörelse har behandlats närmare i trafikutskottets betänkanden Utgiftsområde 22 Kommunikationer (bet. 2017/18:TU1) och Några frågor om alkohol (bet. 2017/18:TU7) följer nedan endast en sammanställning i tabellform över de tillkännagivanden som redovisas som slutbehandlade.

Tabell 2 Tillkännagivanden som redovisas som slutbehandlade

Riksdagsskrivelse	Tillkännagivande
2013/14:181	Kommunikationsutrustning och körning
2014/15:123	Infrastruktur och förutsättningar för cykling
2014/15:144	En strategi för luftfarten Transportstyrelsens avgifter för tillsyn
2014/15:145	Insatser mot alkohol vid bilkörning
2014/15:206	Kontroller och tillsyn av åkeribranschen
2015/16:98	Transportstyrelsens tillsynsavgifter
2015/16:193	Luftfart
2016/17:101	Globala lösningar Regionala flygplatser
2016/17:185	En strategi för luftfarten
2016/17:205	En strategi för säkrare vägar

Tillkännagivanden under beredning

Regeringen uppger att 26 tillkännagivanden är under fortsatt beredning. Nedan följer en redovisning av det arbete som regeringen har utfört hittills med anledning av dessa tillkännagivanden samt i förekommande fall en redovisning av den fortsatta beredningsprocessen.

Tabell 3 Tillkännagivanden som redovisas som under beredning

Riksdagsskrivelse	Tillkännagivande
2004/05:178	Kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar
2012/13:259	Flygtrafikledningstjänst
2013/14:168	It och miljön
2013/14:217, 218	Säkra uppställningsplatser
2013/14:372	Underhåll av statens järnvägsinfrastruktur
2013/14:373	Samhällsuppdrag
2013/14:374	Åtgärder inom sjöfarten
2013/14:375	Redovisningscentraler för taxi
2014/15:24	Beställaransvar
2014/15:25	Beslut om omhändertagande och klampning
2014/15:123	Trafikregler för cykling
2014/15:194	Sjösäkerhet inom fritidsbåtlivet
2014/15:206	Beslut om omhändertagande och klampning Lastbilers och bussars längd och vikt
2015/16:226	Bromma flygplats
2015/16:296	Sanktionssystemet för efterlevnad av svaveldirektivet
2016/17:101	Sårbarhet i transportsystemet Införandet av ERTMS Vissa frågor om upphandling av infrastruktur
2016/17:185	Drönare
2016/17:219	Villkoren inom åkerinäringen
2016/17:220	Luftfart
2016/17:238	Långa lastbilar

Kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar

Trafikutskottets äldsta tillkännagivande som fortfarande bereds finns i riksdagsskrivelse 2004/05:178 och rör sjösäkerhet. I tillkännagivandet framförs att regeringen snarast bör låta utreda förutsättningarna för obligatorisk utbildning och förarbevis för fritidsbåtar.

Regeringen påminner om att frågan om kompetensbevis och hastighetsbegränsningar för fritidsbåtar behandlades i propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160). Propositionen följdes av riksdagsskrivelse 2005/06:308 där riksdagen godkände regeringens förslag om förarbevis för att få framföra vissa fritidsbåtar. Sedan dess har frågan om kompetensbevis för fritidsbåtar utretts inom Regeringskansliet, som tagit fram ett fördjupat kunskapsunderlag i frågan. Regeringen anger att en departementspromemoria om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp har utarbetats och remitterats samt att remissvaren har sammanställts. Vidare framförs att frågan om särskild reglering av vattenskotrar aktualiserades under sommaren 2013. Efterföljande höst lämnade Havs- och vattenmyndigheten slutredovisningen av ett regeringsuppdrag om att kartlägga olägenheter från vattenskotrar och andra mindre motordrivna farkoster samt om att analysera behovet av en särskild reglering för sådana farkoster. Regeringskansliet remitterade i januari 2016 ett förslag om obligatoriskt förarbevis för vattenskotrar och har efter avslutad remiss sammanställt remissvaren. Därefter har frågan analyserats vidare inom Regeringskansliet.

Flygtrafikledningstjänst

I riksdagsskrivelse 2012/13:259 finns ett tillkännagivande om luftfartsfrågor. I skrivelsen tillkännages att den lokala flygtrafikledningen på Swedavias flygplatser, de militära flygplatserna och flygplatser som Försvarsmakten har ett stort behov av samt flygplatser inom samfälliga terminalområden även fortsättningsvis enbart ska utövas av Luftfartsverket.

Regeringen hänvisar till riksdagens beslut i juni 2014 om ändring i luftfartslagen, vilket fattades på förslag av trafikutskottet. Lagändringen, som utfärdades av regeringen i juli 2014 och trädde i kraft den 15 augusti 2014, innebar att flygtrafikledningstjänsten vid de flygplatser som ägs eller drivs av staten återreglerades. I det betänkande (bet. 2012/13:TU18) som låg till grund för riksdagsskrivelsen angavs att regeringen förväntades åtgärda tillkännagivandet genom en ändring i luftfartsförordningen. Regeringen redovisar att ett förslag till en sådan ändring remitterades i samband med förslaget om ändring i luftfartslagen. Eftersom förslaget till förordningsändring delvis kritiserades av remissinstanserna gjordes bedömningen att det inte var möjligt att besluta om ändringar i luftfartslagen och luftfartsförordningen samtidigt.

Enligt regeringen pågår ett arbete med att ta fram ett nytt förslag till ändringar i luftfartsförordningen. Förslaget kan komma att behöva remitteras.

It och miljön

Vad gäller it-politiska frågor finns ett tillkännagivande i riksdagsskrivelse 2013/14:168 om att regeringen bör upprätta en särskild strategi för hur man med olika it-lösningar kan minska transportbehovet liksom koldioxidutsläppen, och även verka för att en motsvarande strategi tas fram på EU-nivå samt ställa särskilda krav på att offentliga myndigheter utnyttjar utrustning för distansmöten.

Regeringen redovisar att den i 2016 års regleringsbrev gav 62 myndigheter i uppdrag att arbeta med att minska koldioxidutsläppen från resor och transporter genom att använda den teknik som tagits fram inom ramen för projektet Resfria möten i myndigheten (REMM). Vidare framhåller regeringen att en samlad digitaliseringspolitik har presenterats för riksdagen i skrivelsen Hur Sverige blir bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter – en skrivelse om politikens inriktning (skr. 2017/18:47). Regeringen uppger också att den arbetar aktivt inom ramen för TTE-rådet (transport, telekommunikation och energi) och att rådet i december 2017 antog rådsslutsatser om digitalisering av transporter. I rådsslutsatserna uppmanas kommissionen att arbeta med medlemsstaterna och berörda aktörer för att under första kvartalet 2019 ta fram en övergripande och multimodal digitaliseringsstrategi för transportsektorn med en tillhörande färdplan med en vägledande förteckning över föreslagna åtgärder och en tidsplan för när de ska läggas fram.

Säkra uppställningsplatser

I riksdagsskrivelserna 2013/14:217 och 2013/14:218 finns ett tillkännagivande om att arbetet med att skapa fler säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken behöver påskyndas.

Regeringen hänvisar till att Trafikanalys i februari 2016 fick i uppdrag att genomföra en utredning om trygga och säkra uppställningsplatser. Trafikanalys redovisade uppdraget i oktober 2016 genom rapporten Trygga och säkra uppställningsplatser. Regeringen anger att rapporten har analyserats under 2017 och att Regeringskansliets avsikt är att bjuda in representanter för transportbranschen och transportsäkerhetsrådet till ett möte för att få ytterligare underlag.

Underhåll av statens järnvägsinfrastruktur

I riksdagsskrivelse 2013/14:372 finns ett tillkännagivande 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 järnvägar i takt med att underhållskontrakten löper ut.

Regeringen redovisar att frågan har behandlats av Utredningen om järnvägens organisation och då särskilt i delbetänkandet Koll på anläggningen (SOU 2015:42) som redovisades i april 2015 och behandlar järnvägens infrastruktur. Delbetänkandet har remitterats, och en remissammanställning har upprättats. Regeringen framhåller även att Trafikverket i maj 2016 fick i uppdrag att genomföra en fördjupad utredning av järnvägsunderhållets organisering och presentera möjliga åtgärder för genomförande av järnvägsunderhåll i egen regi. Trafikverket redovisade uppdraget i en delrapport i oktober 2016 och i en slutrapport i februari 2017. Utöver förslag på möjliga åtgärder för att driva och underhålla det statliga järnvägsnätet i egen regi innehöll slutrapporten även förslag på vilken maskinell underhålls-utrustning som bör ägas och förvaltas av Trafikverket. Regeringen framhåller även att Trafikverket i januari 2017 fick i uppdrag att snarast vidta åtgärder för att i egen regi organisera och bedriva verksamhet för leveransuppföljning och manuell underhållsbesiktning av järnvägsunderhåll. Trafikverket har vid två redovisningstillfällen konstaterat att uppdraget fortlöper enligt plan. I fråga om leveransuppföljning i egen regi har Trafikverket rekryterat egen personal som arbetar med att följa upp att entreprenörerna följer kontraktskraven. När det gäller manuella underhållsbesiktningar har Trafikverket påbörjat en översyn av regelverket för besiktningens verksamhet och har för avsikt att renodla styrdokumentet under 2018. Vidare har Trafikverket redogjort för att den digitala utvecklingen inom området går fort framåt och att behoven av manuella mätningar därigenom kommer att minska successivt. För att ytterligare öka kunskapen om anläggningens tillstånd har verket för avsikt att under 2018 rekrytera personer som ska analysera mätdata från nuvarande tillståndsbedömningar och göra kvalitativa bedömningar ute i spår. Trafikverkets nästa redovisningstillfälle är i juni 2018, och efter det avser regeringen att återkomma med tidpunkter för ytterligare redovisningstillfällen.

Samhällsuppdrag

Riksdagsskrivelse 2013/14:373 innehåller ett tillkännagivande om samhällsuppdrag inom järnvägsområdet. I tillkännagivandet uppmanas regeringen att se över hur uppdragen för SJ AB, Green Cargo AB och Jernhusen AB kan tydliggöras så att samhällsbehovet av klimatsmarta järnvägstransporter i högre utsträckning kan tillgodoses.

Regeringen framhåller att Green Cargo AB erbjuder konkurrenskraftiga godstransporter på järnväg och tillsammans med Jernhusen AB arbetar för att utöka den s.k. kombitrafiken. Regeringen betonar att den avser att återkomma till riksdagen i det fall Green Cargo AB fortsättningsvis inte lyckas med detta och om företaget inte i högre utsträckning tillgodoser samhällets behov av klimatsmarta järnvägstransporter. Vidare refererar regeringen till budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 24) där det anges att det finns anledning att förtydliga uppdraget för Jernhusen AB för att understryka det viktiga ansvar som bolaget har som förvaltare av stationer och depåer. I

den nämnda budgetpropositionen anges även att regeringen avser att återkomma till riksdagen när det gäller SJ AB.

Åtgärder inom sjöfarten

I riksdagsskrivelse 2013/14:374 finns ett tillkännagivande om att regeringen ska se till att sjöfarten mer effektivt binds samman med järnvägs- och vägtransporter, arbeta för att genomförandet av de nya svavelreglerna blir så kostnadseffektivt som möjligt samt inom en snar framtid återkomma till riksdagen med ett förslag på införande av ett system med tonnageskatt.

Regeringen hänvisar till att Trafikverket i mars 2017 fick i uppdrag att ta fram ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029. I de bakomliggande direktiven underströk regeringen bl.a. att uppdraget skulle utgå från ett trafikslagsövergripande perspektiv. Uppdraget skulle även ha sin utgångspunkt i regeringens proposition Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016:17:21) och dess ambition om att långväga gods ska flyttas från väg till järnväg och sjöfart. Regeringen anger också att den tydligt efterfrågat en beskrivning av hur de hamnar som Trafikverket pekat ut som centrala för godstransporter kan vara vägledande för framtida satsningar och prioriteringar av infrastruktur. Trafikverket inkom med sitt förslag till ny nationell plan i augusti 2017. Enligt regeringen har Trafikverket, i linje med uppdraget, tillämpat ett trafikslagsövergripande perspektiv, vilket också har genomlyst de tillstånds- och bristanalyser som genomförts inför framtagandet av planförslaget. Analyserna har omfattat nationella stamvägar, statliga järnvägar samt farleder med koppling till övergripande hamnar och stomhamnar inom det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), och utgjort en grund för prioriteringarna i planförslaget. Regeringen har för avsikt att avsluta denna del av tillkännagivandet i samband med att ett beslut fattas om att fastställa en nationell plan under våren 2018.

I fråga om de nya svavelreglerna anger regeringen att få överträdelser har noterats inom ramen för Transportstyrelsens tillsyn. Inom Regeringskansliet pågår för närvarande beredning av ett förslag till ett mer effektivt sanktionssystem för överträdelser av svavelreglerna.

Vad gäller tonnagebeskattning hänvisar regeringen till att ett nytt system för tonnagebeskattning trädde i kraft den 20 oktober 2016 med syfte att öka andelen svenskflaggade fartyg i den svenska fartygsflottan. Som ett resultat kan kvalificerade rederier nu välja mellan vanlig bolagsbeskattning och tonnagebeskattning.

Redovisningscentraler för taxi

I fråga om redovisningscentraler för taxi finns ett tillkännagivande i riksdagsskrivelse 2013/14:375 om att den nuvarande möjligheten att bevilja taxameterundantag bör upphävas.

Regeringen hänvisar till beslutet i juli 2015 om att utse en särskild utredare med uppdrag att bl.a. utreda och eventuellt lämna förslag på en obligatorisk användning av taxameterutrustning i taxifordon utan möjlighet till dispens. Utredningen, som kom att förlängas från juli till december 2016, avslutades i och med överlämnandet av slutbetänkandet Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon (SOU 2016:86). I slutbetänkandet föreslås att man tar bort möjligheten till undantag från kravet om att ett taxifordon får användas i taxitrafiken endast om det är försett med taxameterutrustning. Betänkandet har därefter remitterats. Regeringen har för avsikt att i närtid lämna förslag till riksdagen om ändringar av lagstiftningen om taxitrafik.

Beställaransvar

Riksdagsskrivelse 2014/15:24 innehåller ett tillkännagivande med anledning av cabotagebestämmelserna, nämligen att regeringen ska se över det nuvarande beställaransvaret.

Regeringen redovisar att den i oktober 2015 gav i uppdrag åt Transportstyrelsen att se över om den nuvarande regleringen av beställaransvar skapar tillräckliga förutsättningar för ordning och reda i transportbranschen. Slutredovisningen var planerad till mars 2016, men Transportstyrelsen gjorde bedömningen att ytterligare utredning krävdes och valde därmed att endast presentera en delrapport. Ytterligare en delrapport om beställaransvar överlämnades till Regeringskansliet i oktober 2016. Transportstyrelsen konstaterar där bl.a. att det finns ett behov av att öka berörda myndigheters kunskap om de aktuella reglernas utformning. Uppdraget slutredovisades i maj 2017 och remitterades därefter. Regeringen anger att den har för avsikt att i närtid lämna förslag till riksdagen om ändringar av beställaransvaret.

Beslut om omhändertagande och klampning

I riksdagsskrivelse 2014/15:25 finns ett tillkännagivande om åtgärder vid hindrande av färd, där regeringen uppmanas att utreda möjligheterna att låta de föreslagna åtgärderna vid hindrande av fortsatt färd bestå i längre än 24 timmar samt att låta en polisman eller tulltjänsteman besluta om klampning.

Av regeringens redovisning framgår att Transportstyrelsen i oktober 2015 fick i uppdrag att i nära samråd med Polismyndigheten och Tullverket följa upp de nya bestämmelserna från 2015 om bl.a. åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Uppdraget inbegriper att utreda möjligheterna att låta åtgärder vid hindrande av fortsatt färd bestå under längre tid än 24 timmar samt att låta en polis eller tulltjänsteman besluta om klampning. I mars 2017 lämnade Transportstyrelsen en delredovisning av uppdraget, och slutredovisningen överlämnades till Regeringskansliet i maj 2017. Regeringen har därefter tagit fram promemorian Förbättrade möjligheter att besluta och verkställa vissa sanktioner på yrkestrafikområdet, vilken remitterades i november 2017. Regeringen anger att den har för avsikt att under våren 2018 överlämna en

proposition till riksdagen med förslag till ändringar i lagen (2014:1437) om hindrande av fortsatt färd.

Trafikregler för cykling

Riksdagsskrivelse 2014/15:123 innehåller ett tillkännagivande om cykling. I tillkännagivandet uppmanas regeringen att återkomma till riksdagen med en redogörelse för regeländringar för att främja cykeltrafik i städer och att inom ramen för detta pröva möjligheten till regeländringar för att göra det möjligt för cyklister över 15 år att använda körbana även i de fall där cykelbana finns.

Regeringen framför att promemorian Cykelregler har utarbetats inom Regeringskansliet. Promemorian presenterades samtidigt som den nationella strategin för ökad och säker cykling, dvs. i april 2017, och har därefter remitterats. I promemorian ges ett antal förslag till förordningsändringar, t.ex. möjligheten för cyklister över 15 år att använda körbanan även när det finns en cykelbana.

Sjösäkerhet inom fritidsbåtlivet

I riksdagsskrivelse 2014/15:194 om sjöfartsfrågor finns ett tillkännagivande om att förarbevis och åldersgräns för framförande av vattenskoter bör införas.

Regeringen redovisar att den i januari 2016 remitterade ett förslag om obligatoriskt förarbevis för vattenskoter, och efter det har remissvaren sammanställts. Frågan har sedan analyserats vidare inom Regeringskansliet.

Beslut om omhändertagande och klampning samt lastbilars och bussars längd och vikt

Riksdagsskrivelse 2014/15:206 innehåller två tillkännagivanden som rör yrkestrafik.

I det första tillkännagivandet uppmanas regeringen att skyndsamt återkomma till riksdagen med förslag som möjliggör att åtgärderna vid hindrande av fortsatt färd kan bestå i längre tid än 24 timmar. Liksom i redogörelsen för beredningen av riksdagsskrivelse 2014/15:25 och tillhörande tillkännagivande om åtgärder vid hindrande av färd, hänvisar regeringen till Transportstyrelsens uppdrag från oktober 2015 om att i nära samråd med Polismyndigheten och Tullverket följa upp de bestämmelser om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd som trädde i kraft 2015. I mars 2017 lämnade Transportstyrelsen en delredovisning av uppdraget som följdes av en slutredovisning i maj 2017. Regeringen har därefter tagit fram promemorian Förbättrade möjligheter att besluta och verkställa vissa sanktioner på yrkestrafikområdet, vilken remitterades i november 2017. Regeringen anger att den har för avsikt att under våren 2018 överlämna en proposition till riksdagen med förslag till ändringar i lagen (2014:1437) om hindrande av fortsatt färd.

Det andra tillkännagivandet behandlar lastbilars och bussars längd och vikt. I tillkännagivandet framförs att det finns behov av att regeringen skyndsamt utarbetar erforderliga regeländringar så att lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton tillåts trafikera de delar av det allmänna vägnätet som har tillräcklig

bärighet. Det finns enligt tillkännagivandet också behov av en generösare dispensgivning och fortsatt utredning när det gäller frågan om att tillåta fordonsekipage på upp till 30 meter. Regeringen hänvisar till propositionen Godstrafikfrågor (prop. 2016/17:112) där det föreslås en ny bärighetsklass, BK4, som gör det möjligt med tyngre fordon och fordonskombinationer än vad som är tillåtet i dag. Vidare nämner regeringen att den i februari 2017 beslutade om nödvändiga ändringar i trafikförordningen och vägmärkesförordningen, vilka trädde i kraft den 1 april 2018. Regeringen anger även att den i november 2017 fattade beslut om ändringar i trafikförordningen för att möjliggöra färd med längre och tyngre fordonståg under en provperiod. Ändringarna trädde i kraft den 1 februari 2018 och kommer enligt regeringen att ge bättre förutsättningar för att utveckla nya tekniker och konstruktioner.

Bromma flygplats

Riksdagsskrivelse 2015/16:226 innehåller ett tillkännagivande om att regeringen bör verka för en fortsatt utveckling av Bromma flygplats.

Regeringen framhåller att dess beslut om uppdrag till en statlig samordnare för Bromma flygplats ändrades i december 2015. Samordnarens uppdrag begränsades i och med ändringen till att pröva förutsättningarna för att utveckla flygkapaciteten och öka möjligheterna till bostadsbebyggelse i Stockholmsregionen, varpå övriga delar av uppdraget upphörde. I april 2016 redovisade den statliga samordnaren rapporten Mer flyg och bostäder. Rapporten har remissbehandlats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Regeringen påpekar också att den i januari 2017 beslutade om en nationell flygstrategi, En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem. Under våren 2017 beslutade regeringen även att inrätta ett Arlandaråd för att långsiktigt utveckla Arlanda flygplats sett ur ett helhetsperspektiv som omfattar flygplatsen, lufrummet, anslutande transporter och infrastruktur på marken samt tillgången till andra flygplatser i Stockholmsregionen. Arlandarådet fungerar som ett rådgivande organ för erfarenhetsutbyte mellan företrädare för regeringen, myndigheter, statligt ägda bolag och offentlig sektor, näringslivet, intresseorganisationer och forskning m.fl.

Sanktionssystemet för efterlevnad av svaveldirektivet

I riksdagsskrivelse 2015/16:296 finns ett tillkännagivande som behandlar sjöfartsfrågor, nämligen att regeringen bör se över utformningen av sanktionssystemet för efterlevnad av svaveldirektivet.

Regeringen redovisar att Regeringskansliet har tagit fram en promemoria med författningsförslag som har remitterats. Regeringens avsikt är att införa en administrativ sanktionsavgift i form av en miljöstraffavgift för att kraven i svaveldirektivet ska följas bättre. En sådan avgift kan införas genom en förordningsändring som regeringen beslutar om.

Sårbarhet i transportsystemet, införandet av ERTMS samt vissa frågor om upphandling av infrastruktur

I riksdagsskrivelse 2016/17:101 finns tre tillkännagivanden om olika infrastrukturfrågor.

I det första tillkännagivandet framförs att regeringen bör ta fram en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik för att minska sårbarheten i transportsystemet. Regeringen anger att Trafikverket i mars 2017 fick i uppdrag att ta fram ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029. Trafikverket redovisade uppdraget i augusti 2017, och regeringen planerar att fastställa en ny nationell plan under våren 2018. I sammanhanget hänvisar regeringen även till propositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21). Enligt regeringen är sårbarhet och gränsöverskridande transporter exempel på frågor som tas upp i infrastrukturpropositionen och är därmed också aktuella i arbetet med fastställandet av en nationell plan. Vidare bereds även vissa frågor om gränsöverskridande transporter i arbetet med regeringens aviserade godsstrategi som är tänkt att beslutas under våren 2018. Regeringens avsikt är att tillkännagivandet ska kunna avslutas i samband med att en nationell plan fastställs och godsstrategin beslutas.

I det andra tillkännagivandet framförs att regeringen bör verka för att införandet av ERTMS sker samordnat med Sveriges grannländer och i nära samråd med branschaktörerna samt med beaktande av järnvägens totala funktionssätt. I sin redovisning hänvisar regeringen återigen till Trafikverkets uppdrag att ta fram ett förslag till nationell plan. I direktivet till uppdraget angav regeringen att Trafikverket bör verka för att ERTMS införs samordnat med Sveriges grannländer och i nära samråd med branschaktörerna samt med beaktande av järnvägens totala funktionssätt. Uppdraget redovisades i augusti 2017. Regeringen avser att avsluta tillkännagivandet i samband med att en nationell plan fastställs under våren 2018.

Slutligen innehåller skrivelsen ett tillkännagivande om att regeringen bör tillse att Trafikverket inför beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg gör en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet. Regeringen anger att i direktivet till Trafikverkets uppdrag att ta fram ett förslag till nationell plan fastställs att verket inför beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken metod som ger störst nytta och produktivitet samt uppmuntrar till innovation i anläggningsbranschen. Regeringen har för avsikt att avsluta tillkännagivandet i samband med att en nationell plan fastställs under våren 2018.

Drönare

Vad gäller luftfart finns ett tillkännagivande om drönare i riksdagsskrivelse 2016/17:185. I tillkännagivandet uppmanar riksdagen regeringen att ta fram

en nationell strategi och moderniserad lagstiftning för drönare som både bejakar möjligheterna för ny teknik och värnar flygsäkerheten.

Regeringen redovisar att Transportstyrelsen i december 2017 beslutade om nya föreskrifter om obemannade luftfartyg, vilka trädde ikraft i februari 2018. Ändringarna har enligt regeringen bl.a. motiverats av ett ökat behov av att främja teknikutveckling. Andra bakomliggande orsaker är ett behov av att hantera ökade risker med allt fler obemannade luftfartyg och en tydligare synkronisering med regeringens målsättning och strategier så att Sverige kan upprätthålla sin position som en stark och innovativ flygindustrination. Regeringen framhåller också att Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) i maj 2017 publicerade ett förslag till regler för användning av drönare inom EU. Nya EU-gemensamma regler förväntas dock inte träda i kraft förrän tidigast 2020.

Villkoren inom åkerinäringen

I riksdagsskrivelse 2016/17:219 finns ett tillkännagivande om villkoren inom åkerinäringen, där riksdagen framför att det behövs en utredning för att skyndsamt stärka den svenska åkerinäringens konkurrenskraft.

Regeringen anger att den arbetar med att ta fram två propositioner med förslag om dels utökat beställaransvar, dels en förlängning av den tid som ett fordon kan hållas klampat efter att ett beslut fattats om hindrande av fortsatt färd vid överträdelser av kör- och vilotidsbestämmelserna samt vid brott mot bestämmelserna om cabotage. Regeringen hänvisar även till det pågående arbetet inom EU med det s.k. mobilitetspaketet, som bl.a. innebär ändringar av bestämmelserna om kör- och vilotider, färdskrivare och cabotage. Inom ramen för paketet behandlas också ett förslag om specialutformade regler för utstationering av yrkesförare inom vägtransportområdet, s.k. lex specialis.

Luftfart

Riksdagsskrivelse 2016/17:220 innehåller ett tillkännagivande om att regeringen bör främja användningen av biodrivmedel i luftfarten genom lämpliga styrmedel och åtgärder, som bl.a. att undersöka möjligheten att differentiera start- och landningsavgifter baserat på bränsle.

Regeringen framhåller att efter regeringens förslag i budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 24) görs nu en satsning på forskning om och utveckling av biobränsle för flyg. Mer specifikt utökas anslaget till näringslivsutveckling med ytterligare 20 miljoner kronor för 2018, 30 miljoner kronor för 2019 och 50 miljoner kronor för 2020 för att stödja utvecklingen av biobränsle till flyg. Regeringen anger också att en särskild utredare utsågs i februari 2018 med uppdrag att analysera hur flygets användning av hållbara biobränslen med hög klimatprestanda kan främjas för att bidra till övergången till ett fossilfritt energisystem och minskad klimatpåverkan. Vidare ska utredaren vid behov föreslå hur de styrmedel bör utformas som är lämpligast för att minska flygets utsläpp genom hållbara biobränslen. Utredaren ska också bedöma dels vilken inblandning av biobränsle som är rimlig att uppnå när de

styrmedel som utredningen föreslår ska träda i kraft med hänsyn till tillgång och pris på sådana bränslen samt efterfrågan i andra sektorer, dels förutsättningarna för att öka inblandningen av hållbara biobränslen över tid utifrån samma faktorer. Uppdraget ska redovisas senast den 1 mars 2019.

Långa lastbilar

Vad gäller väg- och fordonstrågor finns det ett tillkännagivande i riksdagsskrivelse 2016/17:238, där riksdagen uppmanar regeringen att skyndsamt se över hur längre fordonståg i högre utsträckning kan tillåtas på det svenska vägnätet.

Regeringen redovisar att den i november 2017 fattade beslut om ändringar i trafikförordningen för att möjliggöra färd med längre och tyngre fordonståg under en provperiod. Ändringarna trädde i kraft den 1 februari 2018 och kommer enligt regeringen att ge bättre förutsättningar för att utveckla nya tekniker och konstruktioner.

En strategi för luftfarten och regionala flygplatser

Riksdagsskrivelse 2017/18:104 innehåller två tillkännagivanden om luftfartsfrågor.

I det första tillkännagivandet uppmärksammar riksdagen regeringen på behovet av en nationell flygstrategi som syftar till att säkerställa flygets konkurrenskraft. Som bakgrund påminner regeringen om att den i januari 2017 antog En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem. Riksdagen ansåg dock att flygstrategin inte i tillräcklig utsträckning stärker flygets konkurrenskraft, och uppmärksammade särskilt det i utskottsmajoritetens ögon ovälkomna förslaget om en nationell flygskatt. Riksdagen har därför tillkännagett för regeringen att det behövs en flygstrategi med syftet att stärka förutsättningarna för jobb och tillväxt inom flygbranschen samt för att stärka näringslivets och privatpersoners behov av transporter i hela landet.

I det andra tillkännagivandet uppmanar riksdagen regeringen att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad. Regeringen redogör för att riksdagen anser att de problem som de regionala flygplatserna i dag upplever inte får en tillräckligt ingående och allsidig belysning i den flygstrategi som regeringen presenterat. Därutöver anser riksdagen att det behövs en översyn av de regionala flygplatsernas möjligheter att långsiktigt bidra till tillväxten.

Övriga ärendetyper

Regeringen redovisar inte bara beredningsläget för riksdagens tillkännagivanden utan för alla skrivelser där riksdagen meddelat regeringen sina beslut. Lagstiftningsärendena, dvs. regeringens utfärdande av lagar eller beslut om förordningar till följd av riksdagens beslut, utgör ett viktigt inslag i regeringens redogörelse. Av de totalt tolv slutbehandlade skrivelserna är sex skrivelser lagstiftningsärenden. Riksdagsskrivelse 2017/18:104 om utgiftsområde 22 Kommunikationer innehåller ett exempel på ytterligare en

ärendetyp. I skrivelsen har riksdagen godkänt regeringens förslag om anslagen för 2018, varpå regeringen har fattat beslut om regleringsbrev.

Sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft

I riksdagsskrivelse 2014/15:194 framförs att utskottet förutsätter att regeringen kommer att bedriva ett aktivt och skyndsamt arbete för att förbättra de områden som uppmärksammas i utskottets uppföljning av sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft (se 2014/15:RFR9) som särskilt betydelsefulla för att förbättra sjöfartens konkurrenskraft. Skrivelsen är ett exempel på när riksdagen har godkänt vad utskottet har anfört utan att det är frågan om ett tillkännagivande.

Regeringen redovisar att Chalmers tekniska högskola och Linné-universitetet sedan 2015 får en årlig förstärkning på 1,4 miljoner kronor för att ta fram fler praktikplatser på fartyg till sjöfartsstudenter. Även beslutet från augusti 2015 om strategin En svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö framhålls. Regeringen hänvisar även till det sjöfartsinitiativ som presenterades i budgetpropositionen för 2016 (prop. 2015/16:1 utg.omr. 22) och till att ett nytt tonnageskattningsystem trädde i kraft den 20 oktober 2016. Enligt regeringen har få överträdelser mot de nya svavelreglerna noterats inom ramen för Transportstyrelsens tillsyn. Det pågår även ett arbete inom Regeringskansliet med att se över och ta fram förslag på ett mer effektivt sanktionssystem för överträdelser av svavelreglerna.

Ärendet bereds vidare.

Utskottets ställningstagande

Allmänt om skrivelsen

Utskottet anser att den redogörelse som regeringen har lämnat i skrivelse 2017/18:75 i allt väsentligt synes ge en korrekt och rättvisande bild av hur riksdagens skrivelser från trafikutskottet har behandlats. I skrivelsen redogör regeringen för behandlingen av 38 tillkännagivanden inom utskottets beredningsområde, varav 12 uppges vara slutbehandlade och 26 bereds vidare. Utskottet konstaterar att regeringen med några få undantag lämnar utförliga redogörelser för dess behandling av utskottets tillkännagivanden. Redogörelserna innehåller främst information om vidtagna och pågående åtgärder. När det gäller den fortsatta beredningen redogör regeringen för planerade åtgärder i nästan två tredjedelar av ärendena, vilket är en förbättring gentemot föregående år. Utskottet noterar dock att regeringen mer sällan anger när ett tillkännagivande kan tänkas vara slutbehandlat och uppmanar därför regeringen att i möjligaste mån redovisa en sådan bedömning. Eftersom flera av utskottets tillkännagivanden är mer omfattande och innehåller olika delar eller moment, exempelvis tillkännagivandet om it och miljö (rskr. 2013/14:168) och tillkännagivandet om åtgärder inom sjöfarten (rskr. 2013/14:374), har utskottet i tidigare yttranden till konstitutionsutskottet (yttr. 2016/17:TU4y) påtalat vikten av att regeringen redogör för vidtagna åtgärder för samtliga olika delar eller moment. Utskottet kan nu med tillfredsställelse konstatera att regeringen har följt utskottets uppmaning. Utskottet anser således på ett övergripande plan att regeringens redogörelse i skrivelse 75 har förbättrats och blivit utförligare.

I sammanhanget vill utskottet uppmärksamma den nya praxis som synes ha etablerats under riksmötet mot bakgrund av konstitutionsutskottets uttalanden om regeringens möjlighet att återkomma till riksdagen och redovisa sin behandling av tillkännagivanden i budgetpropositionen eller i en annan proposition eller skrivelse före skrivelse 75 (se bet. 2016/17:KU21). Vad gäller trafikutskottets beredningsområde kan utskottet konstatera att regeringen inför skrivelse 75 har redovisat behandlingen av 18 tillkännagivanden i budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22) och fem tillkännagivanden i propositionen Några frågor om alkohol (prop. 2017/18:63). Utskottet har följt konstitutionsutskottets rekommendation i betänkande 2016/17:KU21 om att lämpligen redovisa sin syn på regeringens behandling av tillkännagivanden i dess sakliga sammanhang, dvs. i samband med att regeringen har redovisat sin bedömning. Utskottet lämnade således sin syn på regeringens behandling av dessa tillkännagivanden i betänkandena Utgiftsområde 22 Kommunikationer (bet. 2017/18:TU1) och Några frågor om alkohol (bet. 2017/18:TU7). Sammanfattningsvis kan konstateras att utskottet inte har haft något att invända mot regeringens bedömning, undantaget tillkännagivandena om en strategi för luftfarten (rskr. 2014/15:144 och 2016/17:185) och om regionala flygplatser (rskr. 2016/17:101). Vidare har utskottet framfört synpunkter till regeringen inför den fortsatta beredningen av

tillkännagivandet om lastbilars och bussars längd och vikt (rskr. 2014/15:206). Vad gäller tillkännagivandena om en luftfartsstrategi och om regionala flygplatser motsatte sig utskottsmajoriteten regeringens bedömning att tillkännagivandena var slutbehandlade, varpå riksdagen riktade två nya likalydande tillkännagivanden till regeringen (rskr. 2017/18:104). Ledamöterna från Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet reserverade sig. Utskottsmajoritetens och reservanternas ställningstaganden, som fortfarande gäller, redovisas närmare i ett eget avsnitt nedan. Utskottet noterar att regeringen i skrivelse 75 redovisar att de ursprungliga tillkännagivandena om en strategi för luftfarten och om regionala flygplatser är slutbehandlade samtidigt som regeringen anger att de två nya tillkännagivandena med motsvarande innebörd bereds vidare. Enligt utskottets mening är det viktigaste i sammanhanget att intentionerna i riksdagens tillkännagivanden lever vidare, vilket de gör genom att de nya tillkännagivandena nu är föremål för beredning inom Regeringskansliet. Däremot kan det tyckas vara motstridigt att regeringen har valt att redovisa de ursprungliga tillkännagivandena som slutbehandlade samtidigt som de nya tillkännagivandena med motsvarande innebörd uppges vara under beredning. Tydligheten och transparensen i hanteringen gagnas inte heller av att de ursprungliga tillkännagivandena redovisats som slutbehandlade utan någon närmare motivering eller, vad gäller tillkännagivandet om regionala flygplatser, någon hänvisning till de nya likalydande tillkännagivandena. Det kan i sammanhanget noteras att en annan ordning verkar ha tillämpats av regeringen i fråga om kulturutskottets tillkännagivande om donation av föremål (rskr. 2016/17:281), där regeringen bedömde att riksdagens tillkännagivande var slutbehandlat men riksdagen inte delade regeringens bedömning och beslutade om ett nytt tillkännagivande (rskr. 2017/18:91). I detta fall redovisar nämligen regeringen i skrivelse 75 att det ursprungliga tillkännagivandet bereds vidare.

Utskottet konstaterar vidare att den nya praxis som vuxit fram under det senaste riksmötet är positiv så till vida att den innebär att riksdagen ges möjlighet att i ett tidigare skede lämna synpunkter om regeringens hantering av riksdagens tillkännagivanden. I tidigare yttranden till konstitutionsutskottet (ytr. 2016/17:TU4y) har utskottet framfört att det är av stor vikt att regeringen behandlar riksdagens tillkännagivanden med den skyndsamhet som krävs. På motsvarande vis är det enligt utskottets mening positivt med en skyndsamt åiterrapportering av vidtagna åtgärder. Utskottet vill dock samtidigt peka på att i och med den nya praxisen kan utskottet komma att behöva återkomma till samma frågeställningar flera gånger under ett riksmöte eftersom det inte är ovanligt att likartade frågor som de som tas upp i tillkännagivandena också tas upp i motionsyrkanden från allmänna motionstiden som utskottet sedan tidigare planerat att behandla i ett lämpligare sammanhang senare under riksmötet. Så var exempelvis fallet i fråga om tillkännagivandet om regionala flygplatser (rskr. 2016/17:101), där utskottsmajoriteten vid den sedvanliga behandlingen av motionsyrkanden om luftfartsfrågor i mars 2018 angav att

den med anledning av att riksdagen i samband med budgetberedningen i december 2017 hade riktat ett tillkännagivande till regeringen om behovet av en nationell flygstrategi som värnar de regionala flygplatserna inte fann någon anledning att rikta ytterligare ett tillkännagivande till regeringen i frågan (bet. 2017/18:TU10). Eftersom utskottets beredning i samband med att regeringen har redovisat sin behandling av ett tillkännagivande inte nödvändigtvis sammanfaller med när utskottet hanterar motionsförslag inom samma tematiska område menar utskottet att den nya praxisen i vissa fall kan försvåra en samlad behandling av en viss sakfråga. Utskottet kan i sammanhanget också uppmärksamma att de tillkännagivanden som regeringen valde att återrapportera i propositionen Några frågor om alkohol (prop. 2017/18:63) synes sakna uppenbar koppling till det framlagda lagförslaget i övrigt.

Riksdagens tillkännagivanden om en strategi för luftfarten, om regionala flygplatser och om lastbilars och bussars längd och vikt

Inför konstitutionsutskottets beredning av skrivelse 75 vill trafikutskottet understryka att de ställningstaganden som utskottet redovisat tidigare under riksmötet i samband med beredningen av regeringens redovisning av hanteringen av tillkännagivandena om en strategi för luftfarten, om regionala flygplatser och om lastbilars och bussars längd och vikt inte har ändrats. Dessa återges kortfattat i det följande.

I budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22) framhöll regeringen att den beslutat om En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem i januari 2017, där bl.a. betydelsen av ett hållbart flygresande, rättvisa villkor och sund konkurrens, att utveckla Arlanda flygplats som nav och storflygplats samt ökad export av svenska varor och tjänster betonas. Regeringen angav vidare att de båda tillkännagivandena om en strategi för luftfarten (rskr. 2014/15:144 och 2016/17:185) därmed ansågs slutbehandlade. I betänkandet Utgiftsområde 22 Kommunikationer (bet. 2017/18:TU1) framförde utskottsmajoriteten att regeringens flygstrategi inte bedömdes vara tillräcklig för att ge svenskt flyg goda villkor och förutsättningar och att de former och riktlinjer som regeringen har som inriktning i arbetet för en flygstrategi borde ändras och ges en ny inriktning. Utskottsmajoriteten delade således inte regeringens uppfattning att tillkännagivandet var slutbehandlat utan uppmanade riksdagen att återigen tillkänna för regeringen att det behövs en flygstrategi med syftet att stärka förutsättningarna för jobb och tillväxt inom flygbranschen och att säkra näringslivets och privatpersoners behov av transporter i hela landet. Ledamöterna från Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet reserverade sig och framförde att de inte såg något skäl att rikta ytterligare ett tillkännagivande till regeringen om att ta fram en flygstrategi, utan de delade regeringens bedömning att tillkännagivandet var slutbehandlat. De anförde bl.a. att den stora bredd som flygstrategin tar sikte på är positiv när det gäller de fokusområden och prioriteringar som lyfts fram.

I budgetpropositionen för 2018 framhöll regeringen vidare att i den nationella flygstrategin understryks de regionala icke-statliga flygplatsernas betydelse i transportsystemet för att uppnå en god tillgänglighet i hela landet. Regeringen pekade också bl.a. på att nya EU-regler ska genomföras i Sverige för att på så sätt skapa ökad förutsägbarhet och stabilitet när det gäller möjligheterna till offentligt ekonomiskt stöd till små regionala flygplatser. Regeringen ansåg i och med detta att tillkännagivandet om regionala flygplatser (rskr. 2016/17:101) var slutbehandlat. I betänkandet Utgiftsområde 22 Kommunikationer (bet. 2017/18:TU1) framförde utskottsmajoriteten att de problem som de regionala flygplatserna i dag upplever inte får en tillräckligt ingående och allsidig belysning i den flygstrategi som regeringen har presenterat och konstaterade därmed att det inte delade regeringens bedömning att tillkännagivandet var slutbehandlat. Utskottsmajoriteten framhöll att det behövs ett mer systematiskt arbete för att stärka villkoren för svenskt flyg så att de regionala flygplatserna och deras fortlevnad värnas och uppmanade därmed riksdagen att tillkännage för regeringen att den bör värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad. Ledamöterna från Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet reserverade sig och framförde att de delade regeringens bedömning att tillkännagivandet var slutbehandlat. De pekade bl.a. på regeringens skrivningar i flygstrategin om de regionala icke-statliga flygplatsernas betydelse i transportsystemet för att uppnå en god tillgänglighet i hela landet och välkomnade regeringens avsikt att genom de nya EU-reglerna öka förutsägbarheten och stabiliteten när det gäller möjligheterna till offentligt stöd till små regionala flygplatser.

I propositionen Några frågor om alkohol (prop. 2017/18:63) redovisade regeringen beredningsläget för tillkännagivandet om lastbilars och bussars längd och vikt (rskr. 2014/15:206). I betänkandet Några frågor om alkohol (bet. 2017/18:TU7) påminde utskottsmajoriteten regeringen om utskottets tidigare uttalanden om att vägarnas bärighet ska vara avgörande för vilket vägnät som upplåts för lastbilar med en högsta bruttovikt på 74 ton och att detta bör genomföras skyndsamt. Vidare framhöll utskottsmajoriteten att dessa uttalanden bör vara till ledning vid upplåtandet av ett vägnät för den nya bärighetsklassen för BK4. Ledamöterna från Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet framhöll i en motivreservation att de sedan tidigare välkomnar att ett upplåtande av ett vägnät för BK4 vägleds av vissa principer för att säkerställa att vägnätet öppnas på ett ansvarsfullt sätt. Ett generellt införande av den nya bärighetsklassen på hela det vägnät som har de fysiska förutsättningarna riskerar enligt reservanterna att leda till en överflyttning av gods från sjöfarten och järnvägen till vägtransporter.

Stockholm den 24 april 2018

På trafikutskottets vägnar

Karin Svensson Smith

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Nina Lundström (L), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S), Erik Ottoson (M) och Jimmy Ståhl (SD).