

Trafikutskottets betänkande 2020/21:TU16

Framtidens infrastruktur

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag om att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2022–2033 ska uppgå till 799 miljarder kronor, varav 165 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga järnvägar, 197 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar och 437 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet. Utskottet anser att regeringens förslag innebär en kraftigt ökad och angelägen satsning på transportinfrastruktur som kommer att bidra till en långsiktigt hållbar utveckling. Utskottet tillstyrker även att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter, ska uppgå till 52 miljarder kronor för perioden 2010–2033.

Utskottet föreslår vidare tre tillkännagivanden till regeringen med anledning av motionsyrkanden:

- Regeringen bör snarast återkomma till riksdagen med ett finansierat förslag till en satsning på elektrifiering av transportsektorn med en fungerande laddinfrastruktur i hela Sverige, sätta tydliga mål för 2030 för utbyggnaden av laddinfrastruktur i anslutning till vägar, rastplatser, tankställen, hamnar, företag och bostäder samt aktivt arbeta inom ramen för EU för en harmonisering av elektrifiering av all infrastruktur.
- Finansieringen av nya isbrytare bör ske inom den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m.
- Trafikverkets anslagskredit bör höjas till 10 procent för både vidmakthållande och utveckling av statens infrastruktur.

Utskottet föreslår avslutningsvis att riksdagen avslår övriga motionsyrkanden, främst med hänvisning till vidtagna åtgärder och pågående arbete. I betänkandet behandlas bl.a. ett stort antal motionsförslag om främst upp-
rustning och utbyggnad av olika vägar och järnvägar runt om i landet.

Utskottet avstyrker dessa förslag med hänsyn till rollfördelningen inom transportpolitiken.

I betänkandet finns 57 reservationer (S, M, SD, C, V, KD, L, MP) och ett särskilt yttrande (C). I tre av reservationerna (S, C, L, MP) föreslås att riksdagen inte ska göra något tillkännagivande till regeringen.

Behandlade förslag

Proposition 2020/21:151 Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige.

Cirka 80 yrkanden i följdmotioner.

Drygt 340 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2020/21.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	6
Redogörelse för ärendet	14
Ärendet och dess beredning	14
Bakgrund	14
Propositionens huvudsakliga innehåll	16
Utskottets överväganden	17
Ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige	17
Ett jämställt transportsystem	36
Ett långsiktigt hållbart transportsystem	39
Forskning och innovation	54
Ett gränsöverskridande transportsystem	65
Ett robust transportsystem	73
Ekonomiska planeringsramar för 2022–2033	80
Särskilt om anskaffning av isbrytare	101
Utbyggnaden av laddinfrastruktur	104
Enskilda vägar	106
Stambanor för höghastighetståg	109
Övriga särskilda infrastrukturåtgärder	114
Fyrstegsprincipen	128
Samhällsekonomiska analyser	132
Utvärderingar av infrastrukturarbetet	139
Finansieringsfrågor	141
Brukaravgifter	145
Anslagskredit	149
Produktivitet och effektivitet vid infrastrukturprojekt	152
Några frågor om fysisk planering	159
Vissa organisatoriska frågor	162
Reservationer	166
1. Ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 1 (M)	166
2. Ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 1 (SD)	168
3. Ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 1 (C)	172
4. Ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 1 (KD)	175
5. Ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 1 (L)	177
6. Ett jämställt transportsystem, punkt 2 (C)	180
7. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 3 (M)	181
8. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 3 (SD)	182
9. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 3 (C)	183
10. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 3 (V)	185
11. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 3 (KD)	188
12. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 3 (L)	189
13. Forskning och innovation, punkt 4 (M)	191
14. Forskning och innovation, punkt 4 (SD)	192
15. Forskning och innovation, punkt 4 (C)	194

16. Forskning och innovation, punkt 4 (L)	195
17. Ett gränsöverskridande transportsystem, punkt 5 (M)	197
18. Ett gränsöverskridande transportsystem, punkt 5 (SD)	198
19. Ett gränsöverskridande transportsystem, punkt 5 (V).....	199
20. Ett gränsöverskridande transportsystem, punkt 5 (KD).....	200
21. Ett robust transportsystem, punkt 6 (M)	201
22. Ett robust transportsystem, punkt 6 (SD).....	203
23. Ett robust transportsystem, punkt 6 (C)	204
24. Ekonomiska planeringsramar för 2022–2033, punkt 7 (M).....	206
25. Ekonomiska planeringsramar för 2022–2033, punkt 7 (SD)	209
26. Ekonomiska planeringsramar för 2022–2033, punkt 7 (V)	212
27. Ekonomiska planeringsramar för 2022–2033, punkt 7 (KD).....	214
28. Särskilt om anskaffning av isbrytare, punkt 8 (S, C, L, MP)	217
29. Utbyggnaden av laddinfrastruktur, punkt 9 (S, C, L, MP).....	219
30. Enskilda vägar, punkt 10 (M, SD)	220
31. Enskilda vägar, punkt 10 (C).....	221
32. Stambanor för höghastighetståg, punkt 11 (M)	222
33. Stambanor för höghastighetståg, punkt 11 (SD).....	224
34. Stambanor för höghastighetståg, punkt 11 (V)	226
35. Stambanor för höghastighetståg, punkt 11 (KD)	227
36. Fyrstegsprincipen, punkt 13 (M)	228
37. Fyrstegsprincipen, punkt 13 (V)	229
38. Fyrstegsprincipen, punkt 13 (L)	231
39. Samhällsekonomiska analyser, punkt 14 (M)	232
40. Samhällsekonomiska analyser, punkt 14 (C).....	233
41. Samhällsekonomiska analyser, punkt 14 (V).....	234
42. Samhällsekonomiska analyser, punkt 14 (KD).....	236
43. Samhällsekonomiska analyser, punkt 14 (L)	237
44. Utvärderingar av infrastrukturarbetet, punkt 15 (M)	238
45. Finansieringsfrågor, punkt 16 (M).....	239
46. Finansieringsfrågor, punkt 16 (SD)	240
47. Finansieringsfrågor, punkt 16 (C).....	241
48. Finansieringsfrågor, punkt 16 (V)	242
49. Brukaravgifter, punkt 17 (M)	243
50. Brukaravgifter, punkt 17 (C)	244
51. Brukaravgifter, punkt 17 (KD)	245
52. Anslagskredit, punkt 18 (S, C, L, MP)	246
53. Produktivitet och effektivitet vid infrastrukturprojekt, punkt 19 (SD)	247
54. Produktivitet och effektivitet vid infrastrukturprojekt, punkt 19 (C)..	247
55. Produktivitet och effektivitet vid infrastrukturprojekt, punkt 19 (KD)	248
56. Vissa organisatoriska frågor, punkt 21 (M)	249
57. Vissa organisatoriska frågor, punkt 21 (SD).....	250
Särskilt yttrande	251
Stambanor för höghastighetståg, punkt 11 (C)	251
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	252
Propositionen	252
Följdmotionerna	252
Motioner från allmänna motionstiden 2020/21	259

Bilaga 2

Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 12	297
--	-----

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Utgångspunkter för prioritering av infrastrukturåtgärder

1. Ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige

Riksdagen avslår motionerna

- 2020/21:476 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) yrkande 3,
2020/21:635 av Alireza Akhondi (C),
2020/21:660 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,
2020/21:663 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 10,
2020/21:700 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 1,
2020/21:701 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,
2020/21:705 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 3,
2020/21:1638 av Anna-Caren Säterberg och Kalle Olsson (båda S),
2020/21:1808 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S),
2020/21:1838 av Isak From m.fl. (S) yrkandena 1 och 2,
2020/21:1879 av Viktor Wärmick (M),
2020/21:2040 av Marianne Pettersson och Per-Arne Håkansson (båda S),
2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 9,
2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 13, 14, 16, 30 och 31,
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 14, 21 och 72,
2020/21:2544 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 21 och 37,
2020/21:2851 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M),
2020/21:2926 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 10,
2020/21:2948 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkandena 3, 8 och 11,
2020/21:2949 av Peter Helander m.fl. (C) yrkande 3,
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 19, 20, 27, 29 och 40,
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 1 och 9,
2020/21:3262 av Arman Teimouri m.fl. (L) yrkande 11,
2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 12,
2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 4,
2020/21:3499 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkandena 13–16 och
2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 15, 18 och 25.

Reservation 1 (M)

Reservation 2 (SD)

Reservation 3 (C)

Reservation 4 (KD)

Reservation 5 (L)

2. Ett jämställt transportsystem

Riksdagen avslår motion

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 3 och 14.

Reservation 6 (C)

3. Ett långsiktigt hållbart transportsystem

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:863 av Magnus Manhammar och Mattias Vepsä (båda S),

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1, 3, 8, 12 och 16,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 7,

2020/21:2695 av Emma Berginger (MP) yrkandena 1 och 2,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 15,

2020/21:2922 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 11,

2020/21:3048 av Emma Berginger och Janine Alm Ericson (båda MP) yrkande 2,

2020/21:3055 av Emma Hult m.fl. (MP) yrkandena 36 och 40,

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 1, 18 och 29,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 21 och 23,

2020/21:3612 av Cecilia Widegren (M) yrkande 4,

2020/21:3679 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 2,

2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 5, 8, 10 och 11 samt

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 39.

Reservation 7 (M)

Reservation 8 (SD)

Reservation 9 (C)

Reservation 10 (V)

Reservation 11 (KD)

Reservation 12 (L)

4. Forskning och innovation

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:1088 av Lars Hjalmered (M),

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 56–59,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 46,

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 2 och 27,

2020/21:3243 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 10 och 11,

2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 6,

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 9 och

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 9, 37 och 44.

Reservation 13 (M)

Reservation 14 (SD)

Reservation 15 (C)

Reservation 16 (L)

5. Ett gränsöverskridande transportsystem

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:413 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkandena 1 och 2,

2020/21:597 av Håkan Svenneling m.fl. (V) yrkande 10,

2020/21:862 av Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S) i denna del,

2020/21:886 av Niklas Karlsson (S),

2020/21:1521 av Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L) yrkande 1,

2020/21:1674 av Ida Karkiainen m.fl. (S) delyrkande 2,

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 22, 24 och 25,

2020/21:2637 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 9,

2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 5,

2020/21:3699 av Pål Jonson (M),

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 36 och

2020/21:4047 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 10.

Reservation 17 (M)

Reservation 18 (SD)

Reservation 19 (V)

Reservation 20 (KD)

6. Ett robust transportsystem

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 21,

2020/21:2637 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 7,

2020/21:3168 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkandena 2, 6 och 7,

2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 13,

2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 9,

2020/21:3487 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 5 och

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 26 och 34.

Reservation 21 (M)

Reservation 22 (SD)

Reservation 23 (C)

Infrastrukturplanering

7. Ekonomiska planeringsramar för 2022–2033

Riksdagen

a) godkänner vad regeringen föreslår om att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2022–2033 ska uppgå till 799 miljarder kronor,

b) godkänner vad regeringen föreslår om att 165 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar samt att 197 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till vidmakthållande av statliga vägar

inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar,

c) godkänner vad regeringen föreslår om att 437 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till utveckling av transportsystemet samt att denna del av den ekonomiska ramen får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och statlig medfinansiering av vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., bidrag till åtgärder i allmänna farleder och slussar, stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån,

d) godkänner vad regeringen föreslår om att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter, ska uppgå till 52 miljarder kronor för perioden 2010–2033,

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

Därmed bifaller riksdagen proposition 2020/21:151 punkterna 1–5 och avslår motionerna

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1 och 27–29,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 5 och 110,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 18,

2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8,

2020/21:3488 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 8,

2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1, 3 och 12–18,

2020/21:4041 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 3–5 och 6 i denna del,

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1–6, 13, 14, 16, 17, 19–22, 24, 27 och 30–32 samt

2020/21:4047 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 1–3, 5 och 11.

Reservation 24 (M)

Reservation 25 (SD)

Reservation 26 (V)

Reservation 27 (KD)

8. Särskilt om anskaffning av isbrytare

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att nya isbrytare bör finansieras inom den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 20,

2020/21:4041 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 6 i denna del,

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 28 och

2020/21:4047 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 6.

Reservation 28 (S, C, L, MP)

9. Utbyggnaden av laddinfrastruktur

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om utbyggnaden av laddinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 19 och

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 40 och 41.

Reservation 29 (S, C, L, MP)

10. Enskilda vägar

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:433 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2020/21:780 av Daniel Bäckström (C),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 81,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 44,

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 4,

2020/21:3488 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 9 och

2020/21:3540 av Pål Jonson (M).

Reservation 30 (M, SD)

Reservation 31 (C)

11. Stambanor för höghastighetståg

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:100 av Acko Ankarberg Johansson och Andreas Carlson (båda KD),

2020/21:340 av Solveig Zander (C),

2020/21:2016 av Carina Ödebrink m.fl. (S),

2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 5,

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 4, 18, 19 och 33,

2020/21:2650 av Helena Bouveng och Mats Green (båda M),

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 16,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 25,

2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 9,

2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 2,

2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 6,

2020/21:4041 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 2,

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 10 och 11 samt

2020/21:4047 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 4.

Reservation 32 (M)

Reservation 33 (SD)

Reservation 34 (V)

Reservation 35 (KD)

12. Övriga särskilda infrastrukturåtgärder

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

13. Fyrstegsprincipen

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 7,
2020/21:2694 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 5,
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 33,
2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 1 och
2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4.

Reservation 36 (M)

Reservation 37 (V)

Reservation 38 (L)

14. Samhällsekonomiska analyser

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:248 av Fredrik Christensson (C),
2020/21:1253 av Saila Quicklund (M),
2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2,
2020/21:2595 av Sofia Westergren (M),
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 3,
2020/21:2948 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 7,
2020/21:2949 av Peter Helander m.fl. (C) yrkande 21,
2020/21:3049 av Emma Berginger (MP) yrkandena 1 och 2,
2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 3,
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 3,
2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1 och 2,
2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 2 och 9 samt
2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 8 och 43.

Reservation 39 (M)

Reservation 40 (C)

Reservation 41 (V)

Reservation 42 (KD)

Reservation 43 (L)

15. Utvärderingar av infrastrukturarbetet

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 3 och 7,
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 5 och
2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 7 och 38.

Reservation 44 (M)

Finansieringsfrågor

16. Finansieringsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 26,
2020/21:2945 av Per Åsling (C),

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 1,
 2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 7 och
 2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 29 och 42.

Reservation 45 (M)
Reservation 46 (SD)
Reservation 47 (C)
Reservation 48 (V)

17. Brukaravgifter

Riksdagen avslår motionerna
 2020/21:197 av Michael Rubbestad och Patrik Jönsson (båda SD) yrkande 3,
 2020/21:2410 av Jamal El-Haj m.fl. (S),
 2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 17,
 2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 45 och
 2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 17.

Reservation 49 (M)
Reservation 50 (C)
Reservation 51 (KD)

18. Anslagskredit

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att Trafikverkets anslagskredit bör höjas till 10 procent för både vidmakthållande och utveckling av statens infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 21 och
 bifaller delvis motionerna
 2020/21:4041 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1,
 2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 33 och
 2020/21:4047 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 9.

Reservation 52 (S, C, L, MP)

Vissa andra transportpolitiska frågor

19. Produktivitet och effektivitet vid infrastrukturprojekt

Riksdagen avslår motionerna
 2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 19,
 2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 20,
 2020/21:2867 av Lars Beckman (M) och
 2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 2.

Reservation 53 (SD)
Reservation 54 (C)
Reservation 55 (KD)

20. Några frågor om fysisk planering

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:454 av Annika Qarlssohn och Fredrik Christensson (båda C)
yrkande 1 och
2020/21:1270 av Jan Ericson (M).

21. Vissa organisatoriska frågor

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:150 av Hampus Hagman (KD),

2020/21:2215 av Patrik Jönsson m.fl. (SD),

2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 4 och

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 35.

Reservation 56 (M)

Reservation 57 (SD)

Stockholm den 15 juni 2021

På trafikutskottets vägnar

Jens Holm

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

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas regeringens proposition 2020/21:151 Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige och 82 yrkanden i fyra följdmotioner. Vidare behandlas 341 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2020/21. En förteckning över de behandlade förslagen återfinns i bilaga 1. I propositionen finns en redogörelse för ärendets beredning fram till regeringens beslut om propositionen.

I samband med beredningen av ärendet informerade IVL Svenska Miljöinstitutet den 23 februari 2021 om miljömålets roll för transportplaneringen. Vidare fick utskottet vid utskottssammanträdet den 9 mars 2021 information från företrädare för Trafikverket och Region Gotland om den framtida upphandlade färjetrafiken till Gotland. Den 18 mars 2021 informerade företrädare för Trafikverket, Helsingborgs stad, Landskrona stad och Malmö stad om fasta förbindelser över Öresund. Vid samma utskottssammanträde informerade företrädare för Trafikverket om det genomförda regeringsuppdraget om tågfärjetrafiken mellan Trelleborg och Tyskland. Vid utskottets sammanträde den 23 mars 2021 lämnade Trafikverket information om det slutredovisade uppdraget om nya stambanor. Den 20 april 2021 lämnades information till utskottet från Ystads hamn om pågående projekt i hamnen. Vid utskottssammanträdet den 22 april 2021 informerade Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer (FSJ) om system för koll på järnvägsanläggningen. Den 29 april 2021 informerade Tågföretagen om aktuella frågor för tågoperatörerna. Vidare fick utskottet vid samma utskottssammanträde information från infrastrukturminister Tomas Eneroth om infrastrukturpropositionen.

Trafikutskottet beslutade den 3 juni 2021 att ge finansutskottet tillfälle att yttra sig över ett förslag till tillkännagivande till regeringen som innebär att Trafikverkets anslagskredit bör höjas till 10 procent för både vidmakthållande och utveckling av statens infrastruktur. Finansutskottet beslutade den 8 juni 2021 att avstå från att yttra sig.

Bakgrund

Planeringsprocessen för transportinfrastruktur i Sverige följer den struktur som riksdagen beslutade om med anledning av regeringens förslag i propositionen Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257). Regeringen gjorde i den propositionen bedömningen att den långsiktiga infrastrukturplaneringen även i framtiden bör ha ett perspektiv på minst tio år och att regeringen bör ta ställning till vilka åtgärder som ska genomföras i det perspektivet. Regeringen gjorde vidare

bedömningen att systemet även i framtiden bör innefatta ett beslut om övergripande strategiska vägval ungefär en gång per mandatperiod samt ett beslut om vilka ekonomiska ramar som ska gälla under den period beslutet avser. Med anledning av den senast behandlade infrastrukturpropositionen beslutade riksdagen att planeringsperioden skulle vara tolv år och sträcka sig från 2018 till 2029 (prop. 2016/17:21, bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101).

Planeringen av åtgärder i transportinfrastrukturen genomförs i två steg. I det första steget, inriktningsplaneringen, utreds mål, ekonomiska ramar och inriktning för den kommande planeringsperioden. Analysen ligger till grund för den infrastrukturproposition som regeringen presenterar med förslag till planeringsram och inriktning för den aktuella planperioden. När riksdagen har fattat beslut med anledning av propositionen följer det andra steget, åtgärdsplaneringen. Trafikverket och planeringsorgan på regional nivå upprättar i detta skede konkreta förslag till nya åtgärdsplaner. Enligt förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur ska Trafikverket upprätta en trafikslagsövergripande plan till ledning för fördelningen av statliga medel. Den nationella planen för transportinfrastruktur ska enligt förordningen fastställas av regeringen.

Regeringen ger direktiv till Trafikverket att ta fram förslag till den nationella planen för transportinfrastruktur och till de regionala planupprättarna att ta fram länsplaner. Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Den omfattar drift och underhåll samt riktade miljöåtgärder i hela det statliga vägnätet, investeringar och trimningsåtgärder på statliga järnvägar och nationella stamvägar, medfinansiering till kommunerna genom stadsmiljöavtal, investeringar i sjöfart (farleder och slussar) och statlig medfinansiering till länsplanerna. Under framtagandet av planförslaget, som ofta kallas för åtgärdsplanering, för Trafikverket dialog med externa aktörer. Efter att Trafikverket har redovisat sitt planförslag skickas förslaget på remiss. Efter remitteringen av Trafikverkets planförslag fastställer regeringen den nationella planen och de definitiva ekonomiska ramarna för länsplanerna. Regeringen har därefter skriftligen redovisat sitt slutliga ställningstagande till riksdagen.

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

I propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) beskriver regeringen vilken inriktning som bör

väljas för nästa planperiod och föreslår ekonomiska ramar för planperioden för riksdagen att ta ställning till. Efter riksdagens beslut med anledning av propositionen fortsätter arbetet med åtgärdsplaneringen, vilket innebär att de åtgärder som bör prioriteras och tas in i planen identifieras. Utifrån föreslagen inriktning och riksdagens beslut om ekonomiska ramar med anledning av propositionen avser regeringen att fatta beslut om direktiv till Trafikverket om att ta fram förslag till en ny nationell plan samt till regionerna och Gotlands kommun om att ta fram länsplaner för den regionala transportinfrastrukturen. Regeringen planerar att fatta beslut om fastställelse av den nationella planen och de ekonomiska ramarna för länsplanerna under 2022.

Propositionens huvudsakliga innehåll

Regeringen redovisar i proposition 2020/21:151 Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Propositionen innehåller förslag till ekonomiska ramar och vägledning för prioritering av åtgärder i den åtgärdsplanering som följer efter riksdagens beslut.

Regeringen föreslår att den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 ska uppgå till 799 miljarder kronor. Av planeringsramen föreslås 437 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet. Av planeringsramen föreslås vidare 165 miljarder kronor avsättas till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar och 197 miljarder kronor till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar. Regeringen föreslår även att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsobjekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter, ska uppgå till 52 miljarder kronor för perioden 2010–2033.

Propositionen bygger på en överenskommelse mellan regeringen och samarbetspartierna Centerpartiet och Liberalerna.

Utskottets överväganden

Ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om hur arbetet för ett transportsystem för medborgare och näringsliv ska bedrivas. Utskottet betonar att hela Sverige ska ges goda förutsättningar att utvecklas och att transportsystemet är en viktig förutsättning för det. En god regional, nationell och internationell tillgänglighet har stor betydelse för såväl invånare som företag. Utskottet välkomnar att regeringen har tagit många initiativ och konstaterar att transportinfrastrukturen behöver både underhållas och utvecklas och bli ännu mer robust för att näringslivets konkurrenskraft ska kunna fortsätta att stärkas. Utskottet lyfter fram hamnarnas roll och betonar vikten av en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.

Jämför reservation 1 (M), 2 (SD), 3 (C), 4 (KD) och 5 (L).

Bakgrund

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål – tillgänglighet – och ett hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257).

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

Hänsynsmålet innebär bl.a. att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

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

Ett klimatpolitiskt ramverk antogs 2017 som består av klimatlagen (2017:720), ett klimatmål och ett klimatpolitiskt råd (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17:MJU24, rskr. 2016/17:320). Det långsiktiga målet innebär att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2045.

Det finns även ett av regeringen fastställt etappmål för trafiksäkerhet som innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till 2030 minska med minst 25 procent.

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

Motionerna

I motion 2020/21:476 yrkande 3 pekar Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) på behovet av att införa en genomlysning av besöksnäringens infrastruktur och transportbehov. Motionärerna menar att Trafikverket bör få i uppdrag att i samarbete med besöksnäringen undersöka förslag till relevanta infrastruktur- och transportsatsningar som matchar besöksnäringens behov.

I motion 2020/21:635 föreslår Alireza Akhondi (C) att det ska tillsättas en översyn om hur Trafikverket lever upp till sitt uppdrag att upprätthålla en god vägstandard i hela Sverige. Motionären menar att det svenska vägnätet håller en låg standard och det är hög tid att ta ett helhetsgrepp kring det svenska vägnätet för att möta regelverket från EU och för att vi ska kunna behålla en svensk fordonsindustri i teknologisk framkant, där utvecklingen av eldrivna och självkörande fordon kräver hög standard på vägnätet.

I kommittémotion 2020/21:660 yrkande 2 framhåller Eric Palmqvist m.fl. (SD) att det behövs ett större fokus på industrins villkor i infrastrukturplaneringen. Motionärerna pekar på stålindustrins beroende av stabila och tillförlitliga leveranser av råvara och behovet av ett robust och väl fungerande transportsystem för de färdiga produkterna. Ett tillräckligt underhåll av järnvägsnäten är nödvändigt, och flaskhalsar i systemet behöver byggas bort.

I kommittémotion 2020/21:663 yrkande 10 betonar Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) att industrins villkor måste prioriteras inom infrastrukturplaneringen. För tillverkningsindustrins del är transportinfrastrukturen avgörande för frakt av gods, men infrastrukturen måste också fungera tillfredsställande för arbetskraften. Tyngre lastbilar ska kunna trafikera fler sträckor, varför underhållsförhöjande åtgärder av t.ex. vissa broar bör prioriteras.

I kommittémotion 2020/21:700 yrkande 1 lyfter Eric Palmqvist m.fl. (SD) fram behovet av att stärka landsbygdsperspektivet vad gäller resor, transportkostnader och infrastruktur. Motionärerna betonar att effektiva transporter, inklusive med bil, är av grundläggande vikt för att Sverige utanför storstäderna ska utvecklas. Genom satsningar på upprustningar i hela landet skulle enligt motionärerna en större transportnytta nås, inte minst för företag och boende på landsbygden.

I kommittémotion 2020/21:701 yrkande 2 framför Eric Palmqvist m.fl. (SD) att infrastrukturen kopplad till gruvnäringens behov behöver stärkas. Malmbrytningen sker oftast i norra Sveriges inland, och väl fungerande transportsystem är därför helt centrala för att Sverige ska kunna vara med och konkurrera på världsmarknaden. Det är därför viktigt att i infrastrukturplaneringen särskilt betona den tunga industrins behov.

Även i kommittémotion 2020/21:705 yrkande 3 tar Eric Palmqvist m.fl. (SD) upp frågor om infrastruktur. Motionärerna betonar att en väl utbyggd och fungerande infrastruktur utgör grunden för att skapa förutsättningar för tillväxt i hela landet, och de framför att det finns ett ökat behov av såväl vidmakthållande som utveckling, bl.a. vad gäller vägunderhåll och spårkapacitet.

I motion 2020/21:1638 uppmärksammar Anna-Caren Sätherberg och Kalle Olsson (båda S) behovet av att verka för trafiksäkra och hållbara vägar. Motionärerna betonar att det ska vara möjligt att bo, leva, verka och växa i alla delar av landet och en förutsättning för detta är väl fungerande, säkra och effektiva person- och godstransporter.

I motion 2020/21:1808 uppmärksammar Kalle Olsson och Anna-Caren Sätherberg (båda S) behovet av att se över fördelningsmodellen mellan länstransportplanerna. Motionärerna menar att både fördelningsmodellen mellan länstransportplanerna och prioriteringen av medel för investeringar och underhåll via den nationella planen behöver ses över. Motionärerna menar att såväl omfattningen av vägnätet som den faktiska trafikmängden måste tillmätas större vikt och bl.a. besöksnäringen och skogsnäringen tydligare vägas in.

I motion 2020/21:1838 betonar Isak From m.fl. (S) vägunderhållets betydelse för jobb och tillväxt i hela landet (yrkande 1). Motionärerna framför att dåliga vägar ökar klyftan mellan stad och landsbygd och pekar särskilt på att norra Sverige har de sämsta vägarna i landet. Dåliga vägar innebär ökade kostnader för såväl företagens som hushållens transporter. Motionärerna betonar vidare vikten av att beakta klimat och miljö samt stränga vintrar vid planeringen av vägunderhåll (yrkande 2). Motionärerna betonar att nedprioriteringar och otillräckliga resurser till vägarna ökar den avståndsproblematik som redan finns i glesbygd och på landsbygden, särskilt i norra Sverige.

I motion 2020/21:1879 påtalar Viktor Wärnick (M) behovet av att säkra och prioritera riksvägarna i Sveriges gles- och landsbygdsområden. Motionären betonar att riksvägarnas kvalitet är av central betydelse för gles-

och landsbygds länen och menar att förutsättningarna för att i högre grad värna och utveckla landets riksvägar i gles- och landsbygdsområden bör utredas.

I motion 2020/21:2040 tar Marianne Pettersson och Per-Arne Håkansson (båda S) upp frågan om ökat statligt ansvar för infrastruktur med riksintresse. Transporter till och från Sverige sker till stor del via vår struktur av hamnar för att sedan lastas om för vidare transport. Motionärerna konstaterar att transportkedjan aldrig kommer att bli starkare än den svagaste länken, och därför behövs det ett nationellt stöd och ansvar för infrastrukturen, framför allt infrastruktur av riksintresse.

I kommittémotion 2020/21:2211 yrkande 9 framför Jimmy Ståhl m.fl. (SD) att Trafikverket bör göra en översyn av trafikflöden i hamnar. Motionärerna menar att infrastrukturen i och runt hamnarna är en grundförutsättning för god sjöfart.

I kommittémotion 2020/21:2217 tar Patrik Jönsson m.fl. (SD) upp godstrafikens behov av upprustade bansträckor (yrkande 13). Motionärerna menar att flera sträckningar måste anpassas för järnvägs godsets behov och pekar på att det finns behov av att rusta upp flera rangerbangårdar. Vidare menar motionärerna att skogs- och gruvindustrins behov av nya järnvägsspår i norra Sverige bör utredas (yrkande 14). Motionärerna menar att genom att stärka järnvägsnätet kan större mängder gods inom skogs- och gruvindustrin flyttas över från väg till järnväg, vilket dock måste ställas mot andra investeringar och samhällsnytta samt vara ekonomiskt försvarbart. Även tillgången till hamnar och industrier som kan förädla varorna bör beaktas. Vidare föreslår motionärerna att Sverige ska sluta rikta svenska skattemedel via EU till andra länders infrastruktur (yrkande 16). Motionärerna framhåller att mål för den europeiska järnvägsinfrastrukturen i sin helhet ska vara realistiska och ekonomiskt förankrade, och lagstiftningsförslag bör vara mer transparenta för att generera en långsiktig trovärdighet. Motionärerna betonar att svenska skattemedel ska gå till att stärka den svenska infrastrukturen. De tar även upp frågan om att ge bättre förutsättningar för regionala järnvägsnät (yrkande 30). Motionärerna menar att goda kommunikationer med regionaltåg är en förutsättning för att arbetspendling ska fungera, och en utveckling av det regionala nätet och resandet görs bäst i dialog med Sveriges olika regioner och trafikhuvudmän. Vidare understryker motionärerna att Trafikverket bör ha en positiv grundsyn på olika regioners önskemål om nya stationer (yrkande 31). I de fall mindre orter med tillräckligt underlag för tågresande önskar att en station byggs bör detta utredas i samråd mellan kommunen, regionen och Trafikverket.

I kommittémotion 2020/21:2218 framför Thomas Morell m.fl. (SD) att Europavägarna i landet bör hålla lägst fyrfältsstandard (yrkande 14). Motionärerna betonar vikten av en rimlig säkerhetsnivå. Motionärerna pekar vidare på behovet av att utöka antalet rastplatser med tillhörande övervakning (yrkande 21). Det konstateras att utbudet av rastplatser utmed landets vägar är för litet och att platserna dessutom ofta är upptagna. Motionärerna menar att det även finns behov av övervakning av den maximala parkeringstiden,

nedskräpning och grövre brottslighet. Slutligen betonar motionärerna behovet av att åtgärda brister på befintliga rastplatser (yrkande 72). Motionärerna konstaterar att det händer att förare tvingas att köra vidare för att rastplatser är nedsmutsade, vandaliserade och utsatta för stöld av sanitetsutrustning, varför Trafikverket måste göra insatser för att säkerställa rastplatsernas viktiga funktion för trafiksäkerheten.

I motion 2020/21:2544 föreslår Per Åsling och Helena Lindahl (båda C) att Trafikverket ges i uppdrag att tillsammans med näringslivet och övriga berörda myndigheter undersöka behovet av att anpassa infrastrukturen till turistresmål som är starkt säsongsbundna. Motionärerna konstaterar att antalet besökare varierar över året och att det därför periodvis är problem att klara trycket på befintlig infrastruktur samt att det är orimligt att anslag till stor del fördelas utifrån länens befolkning.

I kommittémotion 2020/21:2809 uppmärksammar Magnus Jacobsson m.fl. (KD) resurserna till väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden (yrkande 21). Motionärerna menar att väg- och järnvägsunderhåll på landsbygden bör öka för att främja den regionala tillväxten och människors möjligheter att bo och leva i hela landet. Vidare framför motionärerna att en strategisk plan för hamnverksamhet bör utredas och tas fram i samverkan mellan hamnarna och andra berörda aktörer (yrkande 37). Motionärerna nämner exempel på olika problem, bl.a. möjligheten att ta emot containarfartyg, muddring och det statliga inflytandet över planering, lokalisering och utveckling av Sveriges hamnar, och menar att det finns anledning att göra en översyn i en ny hamnutredning där man stärker det nationella perspektivet och granskar hamnarnas strategiska roller.

I motion 2020/21:2851 framhåller Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M) behovet av att se över möjligheterna till en översyn av vägnätet för att utjämna skillnaderna i landet och förbättra vägnätet för en bättre miljö. Motionärerna lyfter bl.a. fram trafiksäkerhetsaspekter, att jämna och kontinuerligt underhållna vägar minskar utsläppen av växthusgaser och att det är påtagligt sämre vägar i skogs- och glesbygdslänen.

I kommittémotion 2020/21:2926 yrkande 10 tar Rickard Nordin m.fl. (C) upp behovet av en infrastruktur som gör att den tekniska utvecklingen kommer hela landet till del och som gör det möjligt att driva företag i hela landet.

I kommittémotion 2020/21:2948 understryker Helena Lindahl m.fl. (C) behovet av en konkurrenskraftig infrastruktur för basindustrin (yrkande 3). Motionärerna betonar att pålitliga och miljövänliga transporter blir allt viktigare och att företag snabbare måste kunna få leveranser och skicka ut sina produkter. För att säkra svensk industriexport samt import av komponenter till industrin måste infrastrukturen förbättras. Dessutom anför motionärerna att Trafikverket bör anslå medel till järnvägsunderhåll av viktiga lokala och regionala industrispår (yrkande 8). Motionärerna vill öronmärka en del av järnvägsunderhållet till upprustning av lokala banor på landsbygden med viktig godstransportfunktion som har stor betydelse för basindustrin och därmed jobb och tillväxt. Vidare påtalar motionärerna att regeringen bör ta

fram en nationell strategi för hamnverksamheten i syfte att öka hamnarnas kapacitet och betydelse (yrkande 11). Motionärerna menar att en sådan strategi bör tas fram i samverkan mellan godstransportköparna, hamnarna och andra berörda aktörer. En sådan strategi skulle bl.a. ta upp hur hamnnätet kan bli en viktigare del av logistikkedjan och infrastrukturen.

I kommittémotion 2020/21:2949 yrkande 3 pekar Peter Helander m.fl. (C) på behovet av att införa en genomlysning av besöksnäringens infrastruktur och transportbehov. Motionärerna påminner om att besöksnäringens utveckling är beroende av att besökare kan ta sig till och från platser, och därför bör Trafikverket få i uppdrag att i samarbete med besöksnäringen undersöka förslag till relevanta infrastruktur- och transportsatsningar som matchar besöksnäringens behov.

I kommittémotion 2020/21:3172 framför Anders Åkesson m.fl. (C) att regeringen bör ta fram en nationell strategi för hamnverksamheten i syfte att öka hamnarnas kapacitet och betydelse (yrkande 19). Vidare föreslår motionärerna att hamnverksamheten i kraft av sin strategiska betydelse i större utsträckning ska ingå som en del i det nationella transportsystemet (yrkande 20). Motionärerna konstaterar att den svenska hamnutbyggnaden i dag inte sker samordnat ur ett nationellt perspektiv och betonar att den totala marknaden för hamnarna kan öka om de ges större utrymme och uppmärksamhet inom ramen för en nationell infrastrukturplanering. Dessutom uppmärksammar motionärerna behovet av att se över åtgärder för att minska underhållsskulden i järnvägssystemet (yrkande 27). Motionärerna betonar att de brister som finns i järnvägsnätet behöver åtgärdas och att det inte är rätt väg att gå att centralisera det basunderhåll som i dag bedrivs av flera företag. Vidare menar motionärerna att Trafikverket bör anslå medel till järnvägsunderhåll av lokala banor (yrkande 29). Motionärerna menar att det regionala och lokala järnvägsnätet har prioriterats ned, trots att flera av banorna är mycket viktiga ur ett regionalt utvecklingsperspektiv. Slutligen framför motionärerna att begreppet ”lägsta godtagbar vägstandard” bör införas (yrkande 40). Motionärerna understryker att det finmaskiga vägnätet måste ha en hållbar och bra standard och vill att det på det finmaskiga statliga vägnätet, vägklass 5–6, införs en lägsta godtagbar vägstandard.

I kommittémotion 2020/21:3235 uppmärksammar Helena Gellerman m.fl. (L) behovet av en infrastruktur för utveckling och tillväxt i hela landet (yrkande 1). Motionärerna lyfter fram vikten av en modern infrastruktur och betonar vikten av att infrastrukturinvesteringar analyseras långsiktigt och ur ett helhetsperspektiv. Det är enligt motionärerna avgörande att vårda den befintliga infrastrukturen samtidigt som nya satsningar görs för att öka kapaciteten och punktligheten i transportsystemet. Vidare framför motionärerna att det bör ske en strategisk utbyggnad av infrastrukturen runt våra hamnar för att underlätta omlastning (yrkande 9). Motionärerna understryker att det behövs en god tillgänglighet till hamnarna för att sjöfarten ska bli mer konkurrenskraftig och att det är viktigt att uppmärksamma

hamnarnas strategiska roll som naturliga knutpunkter där gods, människor och transportslag möts och effektiva logistiklösningar uppstår.

I kommittémotion 2020/21:3262 yrkande 11 påtalar Arman Teimouri m.fl. (L) vikten av att prioritera transporter för att säkerställa företagens konkurrenskraft och jobben och för att säkra tillväxt i hela Sverige. För att företagen i Sverige ska kunna växa behövs enligt motionärerna en god infrastruktur, och den strategiskt viktiga infrastrukturen måste prioriteras och utvecklas för att möta både invånarnas och näringslivets behov.

I kommittémotion 2020/21:3467 uppmärksammar Maria Stockhaus m.fl. (M) behovet av bättre godsflöden (yrkande 12). Motionärerna menar att regeringen bör initiera en utredning som ser över godsflödena kopplat till företagande och ekonomi över hela landet samt hur staten bättre kan samordna arbetet med kommuner och regioner.

I kommittémotion 2020/21:3469 yrkande 4 pekar Maria Stockhaus m.fl. (M) på vikten av att säkerställa en väl fungerande infrastruktur till och från hamnarna. Motionärerna konstaterar att staten ansvarar för vägar och farleder till sjöss medan hamnar och anslutning till dessa är ett kommunalt ansvar och menar att en översyn bör göras av samarbetsrutiner mellan staten och de kommuner som ansvarar för infrastrukturen till och från hamnarna.

I kommittémotion 2020/21:3499 framhåller Camilla Brodin m.fl. (KD) att resurserna till upprustning och underhåll av vägar och mindre järnvägsspår på landsbygden bör ökas (yrkande 13). Motionärerna konstaterar att järnvägssystemet är överbelastat och drabbas av förseningar, varför det krävs bl.a. bättre järnvägsunderhåll. Även de små järnvägsspårens underhåll lyfts fram, liksom vikten av att investera i vägunderhållet för att främja den regionala tillväxten och människors möjligheter att bo och leva i hela landet. Vidare menar motionärerna att basindustrins rälskapacitet bör prioriteras i den nationella infrastrukturplaneringen (yrkande 14). När godstrafiken blir försenad kan det enligt motionärerna innebära stora ekonomiska förluster, och det krävs därför bättre förebyggande järnvägsunderhåll och utökad rälskapacitet för speciellt basindustrin. Motionärerna menar dessutom att möjligheten till kombiterminaler och kombitransporter bör tas med i planeringen för regional tillväxt (yrkande 15). Enligt motionärerna är längre och tyngre godståg och lastbilar den mest effektiva åtgärden för att öka kapaciteten för godstransporter, och det ger dessutom lägre transportkostnader. Att dessa två transportslag kan kombineras genom regionala kombiterminaler för omlastning är enligt motionärerna viktigt för den regionala utvecklingen. Slutligen menar motionärerna att staten bör initiera ett samtal mellan de branscher som har de tyngsta transportbehoven för bättre nyttjande av befintlig infrastruktur (yrkande 16). Motionärerna menar att samverkan behöver ske mellan de branscher som har de tyngsta transportbehoven för att se den sammanlagda infrastrukturen för transporter och få en mer effektiv användning.

I kommittémotion 2020/21:4042 tar Maria Stockhaus m.fl. (M) upp behovet av fler, längre och tyngre tåg (yrkande 15). Motionärerna menar att

sådana tåg ökar tågets konkurrenskraft genom förbättrad lönsamhet och effektivitet eftersom samma mängd gods kan transporteras av färre tåg och pendlingstågen kan köras med fler vagnar. Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att prioritera frågan om att bygga om stationer för att kunna ta emot längre och tyngre tåg. Motionärerna pekar även på vikten av att ta fram en plan för att återställa hastigheten på de statliga vägar där hastigheten har sänkts på grund av dåligt underhåll (yrkande 18). Motionärerna menar att vägnätet behöver rustas och prioriteras, och i det korta perspektivet är det mest akut att rusta för att återställa hastigheter över hela landet. Motionärerna pekar vidare på vikten av att säkerställa en väl fungerande infrastruktur till och från hamnar (yrkande 25). Motionärerna uppmärksammar att det behövs tydliga avtal och att regeringen bör se över samarbetsrutiner mellan staten och de kommuner som ansvarar för infrastrukturen till och från svenska hamnar.

Utskottets ställningstagande

Ett transportsystem för medborgare och företag

Utskottet vill inledningsvis påminna om det övergripande transportpolitiska målet att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. Utskottet betonar att hela Sverige ska ges goda förutsättningar att växa, leva och utvecklas och att transportsystemet är en viktig förutsättning för det. Utskottet delar regeringens bedömning i infrastrukturpropositionen att vi även i en alltmer digitaliserad värld kommer att vara fortsatt beroende av att människor kan resa och mötas och att varor kan transporteras på ett hållbart och klimatsmart sätt. En god tillgänglighet regionalt, nationellt och internationellt har stor betydelse för medborgare och näringsliv, för konkurrenskraft, ekonomisk utveckling och välfärd. Utskottet vill liksom regeringen betona att drift och underhåll av vägar och järnvägar är en förutsättning för att säkra den statliga transportinfrastrukturens funktion och tillförlitlighet och därmed är viktigt för såväl landets invånare som företag.

Den nu gällande nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 fastställdes av regeringen i maj 2018. Utskottet välkomnar att regeringen uppger att den har för avsikt att noga följa upp genomförandet och effekterna av den nationella planen för transportsystemet 2018–2029. Regeringen har i beslutet om nationell plan bl.a. gett Trafikverket i uppdrag att årligen i samband med årsredovisningen, på en övergripande nivå, redovisa effekterna, däribland den samhällsekonomiska nyttan, av de åtgärder som genomförs för att upprätthålla kvaliteten och tillgängligheten på väg- och järnvägsnäten samt kostnaderna för åtgärderna. Detta nuläge ska jämföras med de tre senaste årens leverans kvalitet.

Utskottet vill uppmärksamma att regeringen i infrastrukturpropositionen informerar om att det har tagits ett stort antal initiativ med bäring på infrastruktur för transporter på väg och järnväg och med sjöfart och luftfart. Utskottet delar regeringens bedömning att initiativen och åtgärderna, som har

effekt på såväl kort som lång sikt, bidrar till en utveckling där de transportpolitiska målen och därtill hörande etappmål nås.

Sverige är ett avlångt land med olika befolkningstäthet i olika delar av landet, och de geografiska tillgänglighetsskillnaderna har ökat över tid. Utskottet vill betona att transportinfrastrukturen har stor betydelse för bl.a. näringsliv, tillväxt, bostadsförsörjning och regional utveckling i hela landet. I budgetpropositionen för 2021 bedömer regeringen att genomförda investeringar, reinvesteringar och underhållsåtgärder har bidragit positivt till de transportpolitiska målen genom förbättrad punktlighet, kapacitet, robusthet, användbarhet, trafiksäkerhet samt miljö och hälsa. Utskottet delar regeringens bedömning att transportsystemets standard och tillförlitlighet har förbättrats. Utskottet noterar att när det gäller tillgängligheten för godstransporterna är regeringens bild dock samtidigt att den sammantaget inte har förbättrats sedan de transportpolitiska målen antogs 2009 utan snarare försämrats något. Utskottet delar regeringens bedömning att arbetet med att öka tillgängligheten för godstransporter därför behöver fortsätta. Samtidigt som svensk infrastruktur för godstransporter sammantaget fungerar relativt väl bedömer utskottet att det finns utrymme för förbättringar framför allt när det gäller hur järnvägen fungerar. Annat som kan förbättras är vägarnas standard, andelen totalstopp för vägtrafiken och den tillgänglighet som sjöfarten kan erbjuda. Utskottet kan liksom regeringen konstatera att det finns tydliga tecken på geografiska tillgänglighetsskillnader som dessutom ökar över tid. Områden med en relativt god tillgänglighet utvecklas positivt, medan områden med sämre tillgänglighet utvecklas negativt eller positivt i en lägre hastighet.

Godstransporter och näringslivets behov

Utskottet delar regeringens bedömning i infrastrukturpropositionen att transportinfrastrukturen behöver underhållas och utvecklas och bli ännu mer robust för att näringslivets konkurrenskraft ska kunna fortsätta att stärkas. Det behövs en effektiv transportinfrastruktur som bidrar till ökad intermodalitet och underlättar för trafikslagen att samverka med varandra. Det gäller såväl järnvägar som vägar, flygplatser och hamnar.

När det gäller motionerna om godstransporter och näringslivets olika behov vill utskottet hänvisa till att regeringen i infrastrukturpropositionen betonar att näringslivets godstransporter är ett av de områden som fortsatt prioriteras under den kommande planperioden. Utskottet konstaterar att godstransporter sker med samtliga trafikslag, i hela landet, liksom gränsöverskridande till andra länder. Utskottet delar regeringens bedömning att väl fungerande, regionalt, nationellt och globalt konkurrenskraftiga godstransporter är grundläggande för svensk välfärd, för att säkra arbetstillfällen, för näringslivet och för hållbar tillväxt. Transportkostnaden spelar för många företag en avgörande roll för konkurrenskraften, vilket ställer krav på ökad tillgänglighet och ett flexibelt transportsystem. Väl fungerande internationella godstransporter är viktiga för att företagen ska kunna exportera sina varor, och de

gränsöverskridande transporter måste därför vara smidiga och effektiva. Utskottet vill liksom regeringen peka på att åtgärder som rör energieffektivitet, ruttoptimering och samordning av godstransporter eller som bidrar till klimatsmart teknik även, utöver att bidra till minskad klimatpåverkan, kan minska kostnaderna för näringslivets godstransporter och långsiktigt stärka Sveriges konkurrenskraft. Genom att möjliggöra samordnade godstransporter kan fyllnadsgraden öka och tomtransporterna minska. Genom att verka för möjligheter att använda längre och tyngre fordon, främja intermodala transportlösningar samt stärka järnvägens och sjöfartens konkurrenskraft kan överflyttning ske från väg till järnväg och sjöfart.

Utskottet kan konstatera att infrastrukturens kvalitet har stor betydelse för att stärka den internationella konkurrenskraften för näringslivet. Utskottet vill peka på att regeringen har vidtagit omfattande åtgärder för att stärka järnvägens och sjöfartens konkurrenskraft, inte minst för godstransporter, framför allt genom den nationella godstransportstrategin för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter som regeringen beslutade om i juni 2018 (se nedan). För att godstransporter i ökad utsträckning ska kunna ske med järnväg och sjöfart krävs enligt regeringens bedömning i infrastrukturpropositionen fler intermodala transporter. Detta förutsätter en hög grad av effektivitet och kostnadsmedvetenhet i mötesnoder mellan trafikslagen, t.ex. i terminaler och hamnar, och en väl fungerande samverkan mellan gods-transportörer inom samtliga trafikslag. En förutsättning för intermodala transporter är väl fungerande terminaler och rangerbangårdar och anslutning till hamnar som kan binda ihop trafikslagen till en transportkedja. En automatiserad omlastning och innovativa lösningar för smidig omlastning kan bidra till att sänka kostnaderna.

Utskottet vill här även peka på att regeringen i juni 2018 presenterade en nationell godstransportstrategi som syftar till att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Strategin, som togs fram i dialog med berörda aktörer, ger en sammanfattande bild av nuläget och syftar till att tydliggöra den övergripande inriktningen för gods- och logistikområdet. I strategin uppger regeringen att inriktningen och tillhörande insatser ska bidra till att de transportpolitiska målen nås, stärka näringslivets konkurrenskraft och främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Utskottet konstaterar att strategin är avsedd att vara en plattform för fortsatt samverkan inom godstransportområdet. De insatser som pekas ut i strategin föreslås av regeringen, men framgången i hela strategins genomförande är beroende av ett fortsatt ansvarstagande hos alla berörda aktörer och att dialog, kunskapsutbyte och samverkan kan fortsätta. Regeringen framhåller vidare att väl fungerande transporter är en förutsättning för ett livskraftigt Sverige och för att svenska företag ska kunna exportera sina varor, vilket i sin tur skapar förutsättningar för fler jobb och en starkare ekonomi i hela landet. Utskottet delar denna uppfattning och konstaterar att regeringen i bl.a. budgetpropositionen för 2021 anger att arbetet med att genomföra den nationella godstransportstrategin fortsätter. Där konstaterar

regeringen bl.a. att en större andel av godset behöver transporteras på järnväg och med sjöfart.

Vidare vill utskottet framhålla att ett godstransportråd har inrättats som ska möjliggöra ett löpande utbyte av erfarenheter och synpunkter mellan regeringen och företrädare för näringsliv, intresseorganisationer, forskningsinstitut, universitet och högskolor, statliga myndigheter, kommuner och regioner m.fl. Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att inrätta ett kansli som ger stöd till rådet.

Utskottet konstaterar att regeringen sedan godstransportstrategin presenterades har gett 13 särskilda regeringsuppdrag som knyter an till en eller flera insatser och insatsområden i strategin. Exempelvis har Trafikverket fått i uppdrag att skapa bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg och att främja intermodala järnvägstransporter. Trafikverket har undersökt vilka hinder som finns för ökade intermodala järnvägstransporter och lämnat förslag på vad som kan göras för att åtgärda dessa. Åtgärderna rör bl.a. regelverk för tåglägestilldelning och innovationsupphandling. I budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1 utg.omr. 22) bedömde regeringen att det behövdes en fortsättning på miljökompensationen för fler intermodala järnvägstransporter 2021–2025. Efter förslag i propositionen avsattes 400 miljoner kronor årligen 2021–2023 (bet. 2020/21:TU1, rskr. 2020/21:131). I vårandringsbudgeten för 2021 (prop. 2020/21:99) har regeringen föreslagit att miljökompensationen utökas med 150 miljoner kronor per år. Utskottet konstaterar att stödet förutsätter godkännande av Europeiska kommissionen.

Utskottet vill vidare hänvisa till att infrastrukturministern också i oktober 2020 i sitt svar på fråga 2020/21:197 framförde att många delar av godstransportstrategin genomförs. Statsrådet informerade bl.a. om att Trafikverket för sitt interna arbete har tagit fram en färdplan där man identifierar, prioriterar och tidsplanerar åtgärder för ökad överflyttning av godstransporter till sjöfart och järnväg. Uppföljningen av Trafikverkets arbete ska återrapporteras till Regeringskansliet. Trafikverket har vidare redovisat hur arbetet inom ramen för befintlig ekonomisk och fysisk infrastrukturplanering, i fråga om längre och tyngre tåg fortskrider. Förslaget om att längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet, och var, har remitterats och bereds inom Regeringskansliet. Statsrådet framförde vidare att det förs en utvecklande och konstruktiv dialog inom Nationella godstransportrådet. Regeringen har bl.a. utifrån arbetet i rådet vidtagit ett flertal åtgärder för att skapa förutsättningar för fler intermodala transporter. Utskottet välkomnar statsrådets besked om att det samlade arbetet har skapat möjligheter för transportbranschen och näringslivet att vidareutveckla och satsa på intermodala transporter.

Utskottet konstaterar vidare att Trafikverket i en rapport från september 2019 om åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg framför att flera olika åtgärder kan vidtas för att öka kapaciteten och nyttjandegraden för godståg i järnvägssystem, bl.a. att öka kapaciteten genom

att bygga ut fler spår (dubbelspår eller fyrsår), mötesstationer och förbifångsspår, att öka kapaciteten genom att bygga ut längre mötes- och förbifångsspår, att utöka lastprofilen, att öka axellasten och hastigheten för godståg, att öka fyllnadsgraden i godstransporterna, att förbättra punktligheten för godstrafiken, att utveckla arbetet med kapacitetstilldelning och tågplan och att utveckla lok och vagnar.

Utskottet vill även påminna om att Trafikanalys har regeringens uppdrag att följa upp och utvärdera genomförandet av den nationella godstransportstrategin. Den första rapporten publicerades i mars 2019, och av denna framgår bl.a. att strategin initialt har haft ett stort genomslag. Sammanfattningsvis är aktörerna positiva till strategin och flera av insatserna och samverkan inom det nationella godstransportrådet. Flera aktörer ser samverkan som avgörande för att verkställa de ambitioner som beskrivs i strategin. Trots den relativt korta tidsrymden sedan strategin antogs har ett stort antal av insatserna som nämns i strategin startats. Trafikanalys uppger att de konkreta resultaten i termer av effekter på strategins mål är begränsade, vilket är naturligt med tanke på både den korta tiden och den huvudsakliga inriktningen på de hittills aktiverade insatserna. Vidare kan nämnas att Trafikanalys i december 2020 lämnade en halvtidsutvärdering.

Utskottet vill dessutom lyfta fram att regeringen i april 2019 beslutade att ändra förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer så att stadsmiljöavtalen breddas till att även omfatta åtgärder för godstransportlösningar. Kommuner och regioner som har beviljats stöd ska genomföra motprestationer som bidrar till en ökad andel hållbara transporter eller ett ökat bostadsbyggande.

Utskottet välkomnar vidare regeringens uttalanden om att investeringarna i sjöfartens infrastruktur behöver öka för att stärka en effektiv och hållbar godstrafik och främja överflyttning till sjöfarten. I regeringens godstransportstrategi anges att investeringarna i sjöfartens infrastruktur behöver öka, och regeringen uppger att den avser att fortsätta arbetet med att bättre integrera sjöfarten i infrastrukturplaneringen och arbeta för att stärka anslutningarna till hamnar som är kopplade till det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T). Utskottet konstaterar vidare att infrastrukturministern i oktober 2020 i sitt svar på fråga 2020/21:197 framförde att den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart har tagit fram en handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart med 62 punkter som myndigheterna är överens om att genomföra. Arbetet med genomförandet pågår och återrapporteras årligen till Regeringskansliet. Utskottet vill även uppmärksamma att regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att verka för ett utökat och breddat stöd till forskning och innovation på sjöfartsområdet.

Det kan i sammanhanget dessutom nämnas att regeringen har gett Boverket i uppdrag att kartlägga hanteringen av godsrelaterade transporter i den fysiska planeringen och att efter en analys föreslå eventuella åtgärder. I uppdraget ingår även att ta fram en nationell vägledning för en utvecklad planering och samordning av godstransporter som riktar sig till kommuner, länsstyrelser

samt regionala organ och som tar sikte på att underlätta den lokala och regionala infrastrukturplaneringen. Inom ramen för uppdraget ska goda exempel på hur godstransporter kan beaktas i samhällsplaneringen sammanställas och lyftas fram, och kommuner och regionala aktörer ska ges möjlighet till erfarenhetsutbyte. Detta kan även inkludera planering för samordningslösningar av transporter vid större bygg- och anläggningsprojekt för att effektivisera och minska transporter under genomförandet.

När det gäller motionsförslag om längre och tyngre tåg vill utskottet peka på att Trafikverket i dag tillåter 630 meter långa tåg på de flesta godsstråken. Ett undantag är Malmbanan mellan Luleå och Narvik där godstågen får vara 750 meter långa. Trafikverket fick i regleringsbrevet för 2020 i uppdrag att redovisa hur arbetet inom ramen för befintlig ekonomisk och fysisk infrastrukturplanering i fråga om längre och tyngre tåg fortskrider. Uppdraget redovisades till Regeringskansliet i september 2020. Trafikverket pekar i sin rapport på att det i den nationella planen för transportsystemet 2018–2029 beslutades om två objekt relaterade till långa tåg. När det gäller tyngre tåg framhåller Trafikverket att det i dag går att framföra tåg med stax 25 (största tillåtna axellast) på stora delar av det svenska järnvägsnätet där det i dag bedrivs godstrafik, vilket i en internationell jämförelse uppges vara en hög nivå. Utskottet vill även peka på att regeringen i infrastrukturpropositionen framhåller att konkurrenskraften för godstransporter på järnväg ökar när det blir möjligt att trafikera med längre, tyngre och större tåg. För att möjliggöra detta krävs en stor mängd förlängningar av s.k. förbigångsspår längs järnvägarna, men även åtgärder på bangårdar. Regeringen lyfter vidare fram att järnvägsanläggningarna är ålderstigna och inte fullt ut dimensionerade för dagens trafik och den efterfrågan som finns på kapacitetsstarka och tyngre transporter.

Hamnverksamhet

Sveriges hamnar är kommunala och privata. Utskottet kan konstatera att det i Sverige finns över 100 hamnar, både allmänna hamnar och industrihamnar av varierande storlek, som hanterar gods och som fungerar som kombiterminaler för omlastning mellan sjöfart, väg och järnväg. Utskottet vill påminna om att regeringen i sin godstransportstrategi framför att Sveriges hamnar fungerar som internationella, nationella eller regionala logistiknoder och används av flera trafikslag för omlastning och mellanlagring. Vidare har EU pekat ut kärnhamnar i TEN-T som anses vara strategiskt viktiga och särskilt prioriterade och som knyter an till det europeiska stamnätverkets nio korridorer. Utskottet menar att sjöfarten spelar en avgörande roll för den svenska utrikeshandeln och för Sveriges varuförsörjning. Utskottet välkomnar regeringens syn i budgetpropositionen för 2021 att sjöfartens andel av godstransporterna bör öka då den tack vare sin energieffektivitet därigenom kan bidra till en minskad klimatpåverkan.

Utskottet delar infrastrukturministerns syn att hamnarna i Sverige spelar en central roll för att transportflödena till och från Sverige ska fungera året om. De har en nyckelposition i det svenska transportsystemet framöver och statsrådet uppgav i april 2021 i en interpellationsdebatt (ip. 2020/21:646) att det inte är läge att förstatliga hamnar utan påminde bl.a. om att stamnätshamnarna (corehamnarna) har möjligheter att söka medfinansiering från EU för att utveckla transportsystemet inom ramen för TEN-T.

Utskottet betonar att överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart kan bidra till att transporteffektiviteten ökar och att utsläppen av växthusgaser kan minska. Utskottet delar regeringens analys i infrastrukturpropositionen att utvecklingen inom alla trafikslag innebär att gods transporteras med längre, tyngre och större fordon eller fartyg som anlöper allt större hamnar eller terminaler. Utskottet välkomnar därför regeringens syn att detta ställer krav på att infrastrukturen anpassas och vill liksom regeringen framhålla att en förutsättning för intermodala transporter är väl fungerande terminaler, rangerbangårdar och anslutning till hamnar som kan binda ihop trafikslagen till en transportkedja.

Utskottet uppmärksammar att det i regeringens godstransportstrategi anges att investeringarna i sjöfartens infrastruktur behöver öka, och regeringen uppger att den avser att fortsätta arbetet med att bättre integrera sjöfarten i infrastrukturplaneringen och arbeta för att stärka anslutningarna till hamnar som är kopplade till TEN-T. Infrastrukturministern framförde i december 2020 i sitt svar på fråga 2020/21:904 att grundprincipen för investeringsåtgärder i allmänna farleder och slussar bör vara att staten ansvarar för finansiering av investeringsåtgärder fram till hamnområdesgränsen medan hamnägaren ansvarar innanför hamnområdesgränsen. Utskottet delar den bedömningen och välkomnar att regeringen nu genomför en omfattande satsning på sjöfarten, bl.a. genom kraftigt ökade statliga investeringar i farleder och slussar.

Vidare vill utskottet uppmärksamma att Trafikverket i sin rapport från september 2019 om åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg framför att myndigheten sammantaget behöver jobba mer målinriktat, systematiskt och samordnat för att öka andelen godstransporter på järnväg och med fartyg. Trafikverket uppger att verket för att ta ett tydligare och mer samlat grepp i frågan därför kommer att upprätta en färdplan för överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Färdplanen ska beskriva vilka åtgärder Trafikverket kommer att vidta för att andelen godstransporter på järnväg och med sjöfart ska öka. Den kommer också att tydliggöra hur insatserna ska samordnas, genomföras och prioriteras. I rapporten behandlas även frågan om finansiering av åtgärder i anslutning till hamnar och landterminaler. Trafikverket framför bl.a. att åtgärder av brister i anslutande infrastruktur till hamnar och landterminaler ofta omfattas av såväl statliga och kommunala som privata åtaganden. Gränsdragningen mellan statens, kommunernas och de privata aktörernas ansvar går där den statliga infrastrukturen slutar och den kommunala eller privata anläggningen tar vid.

Trafikverket föreslår bl.a. att man förtydligar förutsättningarna för och beaktar möjligheten att inom ramen för stadsmiljöavtal ge stöd till projekt som främjar en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart och att man överväger möjligheten att vid åtgärder i statlig infrastruktur som ansluter till hamnar och terminaler ingå överenskommelser med berörda aktörer som inkluderar åtgärder som främjar en ökad andel järnvägs- och sjötransporter.

Besöksnäringens behov

Utskottet noterar att flera motioner tar upp besöksnäringens behov av en god infrastruktur. Utskottet kan konstatera att besöksnäringen är en växande sektor som ger konsumtion i flera branscher, såsom hotell och logi, restaurang, detaljhandel, transporter och aktivitetsföretag. Besöksnäringen finns i hela landet och har betydelse för hållbar tillväxt och sysselsättning i alla svenska regioner. Utskottet vill påminna om att Tillväxtverket tillsammans med näringen och andra myndigheter arbetar för att skapa insikt om hur besöksnäringen kan utvecklas och integreras med andra näringar.

Utskottet konstaterar att regeringen i budgetpropositionen för 2021 föreslår satsningar på en hållbar besöksnäring i hela landet för att stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag över hela landet. Vidare betonar regeringen i infrastrukturpropositionen att en väl fungerande väginfrastruktur ökar landsbygdens tillgänglighet och konkurrenskraft men också säkrar väl fungerande vägtransporter i hela landet, vilket är viktigt för såväl den nationella som den regionala tillväxten. I den förra infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) anförde regeringen att brister i tillgängligheten riskerar att leda till att pendlare och turister inte når sina målpunkter. Utskottet konstaterar att åtgärderna i den nationella planen syftar till att ha en utjämnande effekt på tillgängligheten i Sverige.

Transporter på landsbygden

Utskottet välkomnar att regeringen i infrastrukturpropositionen betonar att hela Sverige ska växa, leva och utvecklas. För att få en bred uppslutning bakom den omställning som transportsektorn står inför måste det finnas en förståelse för städernas och landsbygdens olika förutsättningar.

När det gäller frågan om transporter på landsbygden vill utskottet vidare påminna om att regeringen i propositionen En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop (prop. 2017/18:179) lämnade förslag till en sammanhållen politik för Sveriges landsbygder. Det övergripande målet för den sammanhållna landsbygdspolitikerna är en livskraftig landsbygd med likvärdiga möjligheter till företagande, arbete, boende och välfärd som leder till en långsiktigt hållbar utveckling i hela landet. I propositionen lyfte regeringen bl.a. fram att det behövs nya tillvägagångssätt för att förbättra transportmöjligheterna på landsbygden. Regeringen pekade på att kollektivtrafiken på landsbygden är svagt utvecklad och turtätheten ofta

låg. I sitt yttrande till näringsutskottet (ytr. 2017/18:TU7y) instämde utskottet med regeringen i att en väl fungerande transportinfrastruktur på landsbygden är en viktig förutsättning för jobb, regional utveckling, tillgänglighet, delaktighet och hållbar tillväxt i hela landet. Ett väl fungerande transportsystem är också en förutsättning för att företagen ska kunna verka i hela landet. Utskottet underströk vidare att behoven av infrastruktur i städer och på landsbygden ser olika ut och därför behöver mötas med olika åtgärder. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga.

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

Utskottet vill även uppmärksamma att regeringen i budgetpropositionen för 2021 konstaterar att vägnätet ofta är avgörande för tillgängligheten på landsbygden. För att bidra till möjligheterna att leva och verka på landsbygden föreslår regeringen att extra medel tillförs för underhållet av vägar, med fokus på bl.a. det finmaskiga vägnätet på landsbygden. Regeringen konstaterar att genomförda undersökningar av det lokala företagsklimatet visar att företag i storstadskommuner och tätbefolkade kommuner nära en större stad är mer nöjda med vägnät och tåg- och flygförbindelser än vad företagarna generellt är i riket. Det är också tydligt att företag i avlägsna landsbygdskommuner är minst nöjda. Även om resultaten per kommungrupp uppvisar en viss variation över åren är det enligt regeringen svårt att se en tydlig trend.

När det gäller frågan om en lägsta godtagbar standard för allmänna vägar vill utskottet uppmärksamma att infrastrukturministern i december 2020 i sitt svar på fråga 2020/21:790 framförde att medlen i länsplanerna finansierar viktiga åtgärder över hela landet. Medlen används dock inte för vägunderhåll. Trafikverket ansvarar för underhåll av samtliga statliga vägar. Huvudinriktningen för Trafikverkets genomförande av vägunderhållet är att verksamheten ska bidra till att upprätthålla funktionella och säkra vägar. För belagda vägar tillämpar Trafikverket en fastställd underhållsstandard för det lägsta tekniska tillstånd som accepteras för vägytan. Underhållsstandard baseras på samhällsekonomiska bedömningar. Vilket tillstånd som accepteras varierar med olika vägtyper, bl.a. beroende på trafikmängden och vilken den högsta tillåtna hastigheten är. Majoriteten av det statliga vägnätet uppfyller enligt statsrådet standardens krav, och avvikelser för vägar utanför storstadsområden var under 2019 i storleksordningen 2–6 procent, med viss variation mellan olika vägtyper. För storstadsvägar låg avvikelser under 2019 på ungefär 10 procent. I budgetpropositionen för 2021 konstaterar regeringen att det under 2019 utfördes arbeten för 3,2 miljarder kronor. Trafikverkets underhållsstandard utgör ett verktyg för verksamhetsplaneringen. Målet är att en så liten andel som möjligt av vägnätet ska avvika från beslutad standard.

Länsplanerna och den regionala transportinfrastrukturen

Utskottet konstaterar att länsplanerna domineras av åtgärder på statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet men att de även kan innehålla samfinansiering av åtgärder i nationell plan, exempelvis på järnväg, liksom medfinansiering av regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Från de 21 länsplanerna kan statlig medfinansiering av kommunala åtgärder ske, t.ex. trafiksäkerhets- och miljöåtgärder samt kommunala gång- och cykelvägar.

I infrastrukturpropositionen betonar regeringen att en god samordning mellan länsplaner och den nationella planen i många fall är avgörande för att den samlade nyttan av åtgärderna ska bli så stor som möjligt. Utskottet delar denna bedömning och vill liksom regeringen betona att åtgärder på det regionala vägnätet som förbättrar både tillgänglighet och trafiksäkerhet för såväl person- och godstransporter på vägen som de oskyddade trafikanterna behöver vidtas även framöver. Det kan handla om mötesseparering, men även andra åtgärder kan komma i fråga där möjligheten att tillämpa innovativa tekniska lösningar bör övervägas. Länsplanerna är viktiga för alla typer av regioner, oavsett om de kännetecknas av gles- och landsbygd, tätorter eller små eller stora städer, och utskottet vill betona att det behövs en förståelse för att geografiska områden har olika förutsättningar och behov. Medel från länsplanerna kan bidra till lösningar som är väl anpassade till dessa skillnader i förutsättningar och behov. Medel från länsplanerna till regionala kollektivtrafikanläggningar kan också ha stor betydelse för att bidra till en effektiv och hållbar pendling med kollektivtrafik och cykel.

Utskottet vill påminna om att Trafikverket har i uppdrag att årligen göra en samlad redovisning av länsplanerna för regional transportinfrastruktur, av vilken det ska framgå hur stor andel av respektive länsplan som har genomförts och fördelningen totalt sett inom landet mellan olika infrastrukturåtgärder, statsbidrag och medfinansiering för olika ändamål i länsplanerna.

När det gäller motioner om fördelningsmodellen för länsplanerna för den regionala transportinfrastrukturen vill utskottet påminna om att regeringen i sin skrivelse 2017/18:278 om nationell planering för transportinfrastrukturen redovisade de definitiva ekonomiska ramarna för planerna 2018–2029 för varje län. Utskottet konstaterar att regeringen har fastställt de sammanlagda ekonomiska ramarna för planerna till ca 36,6 miljarder kronor för innevarande period 2018–2029. Länsplaneupprättarna överlämnade i januari 2018 sina förslag till trafikslagsövergripande länsplaner, och dessa förslag samt tillhörande miljökonsekvensbeskrivningar m.m. utgjorde underlag för regeringens beslut om de definitiva ekonomiska ramarna.

Utskottet vill vidare uppmärksamma att infrastrukturministern i sitt svar på skriftlig fråga 2020/21:2546 från april 2021 om infrastrukturmedelstillsdelningen till länen har framfört att en god tillgänglighet i hela Sverige är nödvändig för att det ska vara möjligt att bo, leva och verka i alla delar av landet samt för att få ett Sverige som håller ihop. Statsrådet betonade att det är många avvägningar som ska göras under processen, men de transportpolitiska målen är alltid utgångspunkten och vägledande vid fördelning av resurser,

vilket utskottet välkomnar. Målsättningen är att bidra till tillgängligheten, klimatarbetet, vidgade arbetsmarknadsregioner, regional utveckling, stärkt totalförsvaret, sammanhållning och Sveriges konkurrenskraft i hela landet.

Utskottet vill även hänvisa till att infrastrukturministern i oktober 2019 i sitt svar på skriftlig fråga 2019/20:204 framförde att den formella fysiska planeringen av olika infrastrukturåtgärder bör föregås av en förberedande studie som innebär en förutsättningslös trafikslagsövergripande analys. Statsrådet pekade på att det i ett sådant arbete är viktigt att lyssna in såväl lokala som regionala prioriteringar. Statsrådet påminde om att Trafikverket har utarbetat ett arbetssätt för sådana åtgärdsvalsstudier som lägger stor vikt vid dialog mellan olika aktörer och intressenter. I sammanhanget kan även nämnas att regeringen i fastställelsebeslutet om den nationella planen har gett Trafikverket i uppdrag att i arbetet med planen ta hänsyn till regionala mål för tågtrafiken och godstransportstrategier för järnväg som respektive region beslutat om samt, kopplat till dessa, vilka sträckor i järnvägsnätet regioner pekar ut som prioriterade för åtgärder genom avsatta medel i länsplanerna.

När det gäller motionsförslag om bl.a. regionala järnvägsnät kan utskottet konstatera att kommuner, regioner och län ansvarar för den regionala kollektivtrafiken medan den långväga trafiken bedrivs kommersiellt. På en del platser, främst i norra Sverige, finns det brister i trafiken mellan regionerna eftersom det inte är lönsamt att köra kollektivtrafik där. Trafikverket har därför ett uppdrag att minska bristerna och bidra till en grundläggande tillgänglighet genom att teckna trafikavtal. Trafikavtal finns för tåg-, flyg- och busstrafik samt för färjetrafik till Gotland. För nattåg, Gotlandsfärjan och flyg avtalar Trafikverket direkt med en operatör och för övriga trafikavtal samverkar Trafikverket med regionala kollektivtrafikmyndigheter. Enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik ansvarar regionen och kommunerna inom ett län gemensamt för den regionala kollektivtrafiken. I varje län ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har det övergripande ansvaret för all regional kollektivtrafik i respektive län. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i respektive län.

När det gäller frågan om stationer vill utskottet peka på att Trafikverket betonar att stationer är en viktig komponent i järnvägssystemet. Jernhusen äger de flesta av järnvägsstationerna i Sverige medan Trafikverket äger perronger och några mindre stationer. Jernhusen är ett statligt bolag som äger 37 stationer av olika storlek. Jernhusen sköter även väntsalar på ca 100 stationer som har andra ägare. Det finns enligt Trafikverket olika principer för var en station kan placeras. Trafikverket menar att olika stationslägen på olika sätt kan bidra till att uppfylla målet att möjliggöra hög tillgänglighet och ge stöd åt ett stort tågresande. Det finns ibland flera ägare i en stationsmiljö. Utskottet konstaterar att Trafikverket råder över vissa delar, som t.ex. plattformar.

Rastplatser

När det slutligen gäller motionsförslag om rastplatser vill utskottet peka på att regeringen i juli 2018 gav Trafikverket i uppdrag att göra en översyn av hur bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar kan avhjälpas. Uppdraget ska genomföras i nära samarbete med andra berörda myndigheter samt försäkrings- och branschföreträdare. En samlad uppföljning av uppdragets genomförande ska ske genom att Trafikverket i anslutning till årsredovisningen årligen redogör för hur arbetet har planerats, genomförs och fortskrider. Uppdraget ska slutredovisas till Regeringskansliet vid utgången av den nationella infrastrukturplanen för perioden 2018–2029.

Utskottet vill också lyfta fram att infrastrukturministern i januari 2020 i sitt svar på fråga 2019/20:774 om säkra rastplatser för yrkeschaufförer betonade att det inte är acceptabelt att yrkesförare känner en oro för att utsättas för brott. Det är viktigt att det finns trygga och säkra uppställningsplatser där föraren kan parkera för att ta sin rast eller vila. Utskottet delar denna bedömning. I uppdraget till Trafikverket ingår bl.a. att i samband med planering av ny infrastruktur och ombyggnationer samt i samband med trimningsåtgärder i vägnätet planera för åtgärder som underlättar en privat etablering av säkra uppställningsplatser i anslutning till vägnätet. Trafikverket ska även göra en översyn av åtgärder som bidrar till att höja säkerheten på övriga rast- och uppställningsplatser efter vägnätet samt vilka utökade möjligheter den nya kamerabevakningslagen har att bidra till en ökad säkerhet i detta sammanhang. Statsrådet informerade även om att Polismyndigheten och Trafikverket har gjort en omfattande inventering av landets trafikkontrollplatser. Detta har resulterat i att Trafikverket har påbörjat en upprustning av 20 prioriterade kontrollplatser. Statsrådet framförde att han kommer att fortsätta följa frågan för att kunna agera vid behov, vilket utskottet välkomnar.

Vidare kan utskottet konstatera att infrastrukturministern i december 2020 i sitt svar på fråga 2020/21:1015 framförde att det är viktigt för trafik-säkerheten och förarnas arbetsmiljö att yrkesförare kan ta paus och rast på ett säkert sätt. Statsrådet uppgav att Trafikverket genomför uppdraget från 2018 i nära samverkan med relevanta branschorganisationer och övriga myndigheter och avrapporterar arbetet årligen. Hittills har det inom ramen för uppdraget genomförts en utbudsanalys och behovet av uppställningsplatser har studerats närmare. Trafikverket avser att under 2021 kunna presentera en strategi för hur bristen på säkra uppställningsplatser ska kunna avhjälpas.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet vill sammanfattningsvis understryka att hela Sverige ska ges goda förutsättningar att växa, leva och utvecklas och att transportsystemet är en viktig förutsättning för det. En god regional, nationell och internationell tillgänglighet har stor betydelse för såväl invånare som företag. Utskottet konstaterar att regeringen har tagit många initiativ när det gäller transportinfrastrukturen och att många delar av godstransportstrategin genomförs.

Utskottet menar att arbetet med att öka tillgängligheten för godstransporter behöver fortsätta och att transportinfrastrukturen behöver både underhållas och utvecklas och bli ännu mer robust för att näringslivets konkurrenskraft ska kunna fortsätta att stärkas. Utskottet lyfter fram att hamnarna spelar en central roll för att transportflödena till och från Sverige ska fungera och betonar att en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart kan bidra till ökad transporteffektivitet och minskade utsläpp av växthusgaser. Utskottet betonar att en god samordning mellan länsplaner och den nationella planen i många fall är avgörande för att den samlade nyttan av åtgärderna ska bli så stor som möjligt.

Utskottet konstaterar att regeringen arbetar aktivt med frågor om infrastruktur för medborgare och näringsliv i hela landet, och mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:476 (C) yrkande 3, 2020/21:635 (C), 2020/21:660 (SD) yrkande 2, 2020/21:663 (SD) yrkande 10, 2020/21:700 (SD) yrkande 1, 2020/21:701 (SD) yrkande 2, 2020/21:705 (SD) yrkande 3, 2020/21:1638 (S), 2020/21:1808 (S), 2020/21:1838 (S) yrkandena 1 och 2, 2020/21:1879 (M), 2020/21:2040 (S), 2020/21:2211 (SD) yrkande 9, 2020/21:2217 (SD) yrkandena 13, 14, 16, 30 och 31, 2020/21:2218 (SD) yrkandena 14, 21 och 72, 2020/21:2544 (C), 2020/21:2809 (KD) yrkandena 21 och 37, 2020/21:2851 (M), 2020/21:2926 (C) yrkande 10, 2020/21:2948 (C) yrkandena 3, 8 och 11, 2020/21:2949 (C) yrkande 3, 2020/21:3172 (C) yrkandena 19, 20, 27, 29 och 40, 2020/21:3235 (L) yrkandena 1 och 9, 2020/21:3262 (L) yrkande 11, 2020/21:3467 (M) yrkande 12, 2020/21:3469 (M) yrkande 4, 2020/21:3499 (KD) yrkandena 13–16 samt 2020/21:4042 (M) yrkandena 15, 18 och 25.

Ett jämställt transportsystem

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om hur arbetet för ett jämställt transportsystem ska bedrivas. Utskottet välkomnar att jämställdhet finns med i politikens utformning och förutsätter att frågorna kommer att ha fortsatt hög prioritet för regeringen. Utskottet understryker att transportsystemet ska svara likvärdigt mot kvinnors och mäns olika behov och förutsätter att det bedrivs ett aktivt arbete för att jämställdhetsperspektivet ska genomsyra transportsektorns beslutsprocesser och underlag.

Jämför reservation 6 (C).

Bakgrund

Det transportpolitiska funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande

tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Det övergripande målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Regeringen har sex delmål för att uppnå det övergripande målet.

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

Motionen

I kommittémotion 2020/21:3172 betonar Anders Åkesson m.fl. (C) vikten av att beakta trygga och tillgängliga trafikmiljöer i planeringsarbetet för infrastrukturinvesteringar (yrkande 3). Motionärerna konstaterar att särskilt kvinnor känner oro inför att vistas i det offentliga rummet, och detta bör beaktas i planeringsarbetet när det gäller t.ex. utformning och ljussättning av gångtunnlar, återvändsgränder, grönområden och andra platser med begränsad insyn. Vidare framhåller motionärerna att kvinnor och män ska ha samma möjlighet att påverka planeringen av transporter och transportinfrastruktur (yrkande 14). Motionärerna understryker att transportsystemet ska vara likvärdigt i förhållande till kvinnors respektive mäns olika behov och betonar vikten av att både kvinnor och män deltar i samtal och beslut som rör transportsystemet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att transportsystemet ska vara jämställt. Det innebär att både män och kvinnor och flickor och pojkar ska ha likvärdig tillgång till olika färdstätt, men också kunna välja färdstätt utan att begränsas av attityder, normer, värderingar och ideal som påverkar livsvillkoren.

I infrastrukturpropositionen konstaterar regeringen att en del av skillnaderna i kvinnors och mäns olika transportmönster kan förklaras med ekonomisk fördelning av resurser och traditionella könsrollsmönster, men det kan också finnas förklaringar i t.ex. hur planeringen av transportsystemet genomförs samt vilken vikt mäns och kvinnors syn på transportsystemets utveckling tillmäts i olika sammanhang. För att transportsystemet ska utvecklas och bli mer jämställt behövs enligt regeringen ökad kunskap om hur ett jämställt transportsystem kan skapas men även om hur olika innovationer kan bidra. Utskottet delar denna bedömning och vill betona vikten av att ett inkluderande transportsystem tillgodoser alla gruppers förutsättningar och bidrar till bättre integrering och delaktighet i samhället. Forsknings- och

innovationsinsatser ska bidra till att stärka olika gruppers möjligheter till mobilitet, oavsett socioekonomisk bakgrund, kön, ålder, funktionsnedsättning eller geografisk hemvist. Utskottet välkomnar att regeringen bedriver ett aktivt arbete för att minska klyftorna i samhället och uppnå det övergripande jämställdhetspolitiska målet. Transportinfrastrukturen kan genom sin utformning bidra till det. Utskottet kan konstatera att Sverige har lång erfarenhet av att arbeta med ett jämställdhetsperspektiv inom transportpolitiken.

Utskottet konstaterar vidare att det i regeringens senaste skrivelse om den nationella planen för transportinfrastrukturen (skr. 2017/18:278) framhålls att infrastrukturen genom sin utformning kan bidra till ett mer sammanhållet samhälle där tillgänglighet värnas och där transportsystemet likvärdigt svarar mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Utskottet delar den bedömningen och vill också uppmärksamma att regeringen har tagit upp dessa frågor i de senaste budgetpropositionerna.

Av budgetpropositionen för 2020 framgår att tidigare uppföljningar av de transportpolitiska målen visar att det finns skillnader i mäns och kvinnors resmönster. I budgetpropositionen anförs att uppföljningarna sammantaget har visat att män kör mer bil än kvinnor men att skillnaderna minskar. Kvinnor reser troligen något mer med kollektivtrafik, men skillnaderna mellan mäns och kvinnors resor med kollektivtrafik är inte statistiskt säkerställda. Vidare framgår att eftersom det finns skillnader mellan mäns och kvinnors resmönster är det viktigt att fånga upp både mäns och kvinnors erfarenheter i de beslutsprocesser som styr transportsystemets utveckling. I transportsystemets beslutande församlingar bör en jämn representation av män och kvinnor eftersträvas, dels för att tjäna som förebild i meningen att visa att det finns möjlighet för både kvinnor och män att göra yrkeskarriär inom transportsektorn, dels för att bidra till en jämställd verksamhet. En jämn representation är dock inte tillräckligt för att bidra till jämställdhetsintegreringen. Det krävs dessutom att man försäkras sig om att både mäns och kvinnors erfarenheter vägs in i alla beslutsled inom transportsektorn. Även i budgetpropositionen för 2021 uppmärksammar regeringen att det finns skillnader mellan kvinnors och mäns resmönster, vilket ofta bottnar i orsaker utanför transportsystemet. Kvinnor och män berörs i lika stor utsträckning av beslut inom transportsektorn. I beslutande församlingar relaterade till transportsektorn på regional respektive lokal nivå är dock kvinnor underrepresenterade.

I budgetpropositionen för 2020 uppges vidare att andelen personer (16–84 år) som upplever otrygghet i kollektivtrafiken har ökat de senaste åren. De senaste tre åren har den upplevda otryggheten varit stabil på en nivå som är högre än tidigare. Den upplevda otryggheten i kollektivtrafiken en sen kväll har ökat med ungefär 6 procentenheter 2018 jämfört med 2012. Ökningen är störst för kvinnor. En större andel av kvinnorna, omkring 17 procentenheter, upplever otrygghet i kollektivtrafiken en sen kväll jämfört med männen. Utskottet anser att det är oroande att otryggheten i kollektivtrafiken ökar och

förutsätter att det görs ett beslutsamt arbete för att åstadkomma en trygg kollektivtrafik för alla.

Utskottet ser sammanfattningsvis med tillfredsställelse på regeringens uttalanden och att jämställdhet finns med i politikens utformning på bred front. Utskottet förutsätter att frågorna kommer att ha fortsatt hög prioritet för regeringen. Utskottet vill understryka att vårt transportsystem ska svara likvärdigt mot kvinnors och mäns olika behov. Transporter är grundläggande för vår vardag, och jämställda transporter handlar om att ge kvinnor och män lika förutsättningar. Utskottet förutsätter att det bedrivs ett aktivt arbete för att jämställdhetsperspektivet ska genomsyra transportsektorns beslutsprocesser och underlag. Utskottet kommer att fortsätta följa utvecklingen noga. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motion 2020/21:3172 (C) yrkandena 3 och 14.

Ett långsiktigt hållbart transportsystem

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om hur arbetet för ett långsiktigt hållbart transportsystem ska bedrivas. Utskottet betonar att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningar som transportpolitiken står inför och att dess utformning har stor betydelse för en långsiktigt hållbar utveckling. Utskottet välkomnar att frågan om hållbara transporter har mycket hög prioritet för regeringen och ser mycket positivt på regeringens ambition att kraftigt minska transportsektorns miljöpåverkan och utsläpp.

Jämför reservation 7 (M), 8 (SD), 9 (C), 10 (V), 11 (KD) och 12 (L).

Bakgrund

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål – tillgänglighet – och ett hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257).

Det transportpolitiska hänsynsmålet innebär bl.a. att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. I regeringens proposition En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat (prop. 2008/09:162) redogörs för den långsiktiga prioriteringen att Sverige 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen samt för visionen att Sverige 2050 ska ha en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning utan nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären. Prioriteringen när det gäller en

fossiloberoende fordonsflotta ska ses som ett steg på vägen mot visionen för 2050.

Regeringen överlämnade i mars 2017 en proposition om ett klimatpolitiskt ramverk som antogs av riksdagen. Ramverket består av nya klimatmål, en klimatlag och ett klimatpolitiskt råd. Som ett nytt långsiktigt klimatmål ska Sverige senast 2045 inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Riksdagen beslutade bl.a. att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17:MJU24, rskr. 2016/17:320). Klimatlagen (2017:720) trädde i kraft den 1 januari 2018. Enligt klimatlagen ska regeringen vart fjärde år ta fram en klimatpolitisk handlingsplan. Regeringen lämnade sin första handlingsplan i december 2019. I handlingsplanen presenteras vilka åtgärder regeringen avser att vidta dels på tvärsektoriell nivå, dels för olika utsläppssektorer med ett särskilt fokus på transportsektorn.

Motionerna

I motion 2020/21:863 understryker Magnus Manhammar och Mattias Vepsä (båda S) behovet av ett hållbart och effektivt transportsystem. Motionärerna konstaterar att det krävs stora ansträngningar för att minska utsläppen men att det mesta av tekniken redan finns i dag. Trafikverket bör få i uppdrag att dels se över sin modell för transportplanering, dels samordna arbetet med regioner och kommuner för att ta fram ett nationellt scenario för ett hållbart transportsystem som kan brytas ned på regional och kommunal nivå.

I kommittémotion 2020/21:1313 framför Jens Holm m.fl. (V) att regeringen bör genomföra en omprövning av projekt inom nuvarande investeringsplaner för transportsystemet 2018–2029 med utgångspunkten att klimatmålet för transportsektorn ska nås (yrkande 1). Motionärerna menar att transportinfrastruktur som är beslutad men inte färdigbyggd bör ingå i omprövningen, och planeringen bör så långt som möjligt modifieras för att sektorsmålet till 2030 ska nås. Vidare föreslår motionärerna att regeringen senast 2021 ska återkomma till riksdagen med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att nå fossilfria transporter senast 2035 (yrkande 3). Motionärerna anser att det är nödvändigt med en tidsbestämd handlingsplan och menar att Sverige bör nå nollutsläpp senast 2040, vilket innebär att transportsektorn bör vara fossilfri senast 2035. Motionärerna anför dessutom att regeringen bör anta ett kompletterande etappmål om hållbar stadsutveckling som innebär att framtida trafikökningar ska ske genom andra trafikslag än biltrafik (yrkande 8). Motionärerna menar att det nuvarande etappmålet för hållbart resande i städer behöver kompletteras eftersom det inte med nödvändighet leder till att transporterernas energianvändning och klimatpåverkan minskar. Motionärerna anser vidare att regeringen senast 2021 bör återkomma med förslag på lagstiftning som möjliggör för kommunerna att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnader (yrkande 12). Motionärerna konstaterar att sådana planer är ett

sätt att minska bil- och lastbilstrafiken och de kan sålunda fungera som ett effektivt styrmedel för att binda samman trafikplanering med stadsplanering för hållbara resor och godsleveranser med låg klimatpåverkan. Slutligen framför motionärerna att regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel för att stimulera mobilitetstjänster som främjar ett minskat behov av att äga en egen bil samt ökar det hållbara resandet med kollektivtrafik och cykel (yrkande 16). Motionärerna konstaterar att mobilitetstjänster kan bidra till ökad valfrihet och minskat behov av att äga en egen bil. Enligt motionärerna är dessa mobilitetstjänster exempel på lämpliga steg 1- och steg 2-åtgärder och borde vara en del i den nationella transportinfrastrukturplaneringen med möjlighet till statlig medfinansiering.

I kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 7 uppmärksammar Thomas Morell m.fl. (SD) stadsmiljöavtalen. Motionärerna menar att det är positivt att kommuner kan söka stöd för att stärka kollektivtrafik och exempelvis satsa på ökat cyklande, men däremot bör avtalen riktas mot mer realistiska trafikåtgärder som förbättrar framkomligheten i stället för motprestationer i form av bostadsbyggande.

I motion 2020/21:2695 påtalar Emma Berginger (MP) behovet av en handlingsplan för effektivisering av transportsektorn (yrkande 1). Motionären påminner om att Sverige har som mål att vi ska ha nettonollutsläpp 2045. Enligt motionären är effektivisering en bärande del för att nå klimatmålen, men det är också ett område som än så länge saknar tydliga åtgärder, och därför behövs det en handlingsplan. Motionären uppmärksammar även behovet av att utveckla styrmedel som leder till överflyttning till de mer energieffektiva transportslagen (yrkande 2). För att motivera en sådan överflyttning av både person- och godstransporter menar motionären att det krävs incitament, och därför behöver alla transportslag bära sina kostnader för miljön, klimatet och slitage på infrastrukturen.

I kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 15 menar Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att Sverige bör ta fram en strategi för hur vätgas kan användas för transporter och inom industrin. Motionärerna konstaterar att det pågår flera försök och applikationer där man använder vätgas som drivmedel inom fordonsflottan, flyget och industrin.

I kommittémotion 2020/21:2922 yrkande 11 framhåller Rickard Nordin m.fl. (C) att efterlevnad av transportsektorns utsläppsminskningmål till 2030 kräver ett brett spektrum av resultatnriktade politiska incitament för att främja ökad användning av klimateffektiva biodrivmedel, utökad elektrifiering och mer effektiva transportlösningar. Motionärerna lyfter bl.a. fram att det krävs mer energieffektiva fordon, en ökad biodrivmedelsanvändning, fordon med nollutsläpp, bilpooler, smarta digitala mobilitets- och delningstjänster och att den nationella elektrifieringsstrategin ska inkludera bl.a. satsningar på alternativa drivmedelsstationer, förenklade byggregler för laddstolpar, satsningar på forskning om och demonstration av elvägar och elektrifiering av gods- och busstrafik.

I motion 2020/21:3048 yrkande 2 anser Emma Berginger och Janine Alm Ericson (båda MP) att ekobonusen behöver utvecklas till en breddad ekobonus. Motionärerna menar att arbetet nu behöver växlas upp genom att en breddad ekobonus också ska inkludera järnväg och intermodala transporter.

I kommittémotion 2020/21:3055 föreslår Emma Hult m.fl. (MP) att kommuner ska ges möjlighet att införa s.k. transportplaner för ökad möjlighet att strukturerat planera för minskad negativ klimatpåverkan (yrkande 36). Motionärerna föreslår även att investeringar i cykelinfrastruktur, spårvägar och annan kapacitetsstark kollektivtrafik ska fortsätta genom stadsmiljöavtalen (yrkande 40).

I kommittémotion 2020/21:3171 betonar Anders Åkesson m.fl. (C) att starkare incitament och resultatfokuserad politik krävs för att nå målet om 70 procent minskade utsläpp från transportsektorn till 2030 (yrkande 1). Motionärerna menar att nya effektiva styrmedel bör formuleras och befintliga styrmedel behöver ses över för att bli mer resultatinkriktade med tydligt fokus på att minska utsläppen i transportsektorn. Motionärerna menar vidare att regeringen bör se över formerna för stadsmiljöavtal så att det stödet går att söka även för hamnarna (yrkande 18). Motionärerna betonar att svenska hamnar är viktiga för den gröna omställningen men konstaterar att stadsmiljöavtalen inte är anpassade för hamnar, varför det bör bli enklare för hamnarna, oaktat ägarskap, att söka dessa stöd. Dessutom framför motionärerna att Sverige bör ta fram en ambitiös nationell handlingsplan i enlighet med direktivet om infrastruktur för alternativa drivmedel (DAFI-direktivet) för att möjliggöra EU-stöd till fossilfri infrastruktur (yrkande 29). Motionärerna menar att staten bör ta ett fortsatt stort ansvar för att bygga ut infrastrukturen för fossilfri tankning och laddning.

Även i kommittémotion 2020/21:3172 framför Anders Åkesson m.fl. (C) att regeringen bör se över formerna för stadsmiljöavtal så att även hamnarna kan söka det stödet (yrkande 21). Vidare anför motionärerna att regeringen bör ta fram en grön svensk kustfartsstrategi som lyfter fram både den svenska maritima strategin och den nationella godshandlingsplanen (yrkande 23). Motionärerna hänvisar till att Norge nyligen har antagit en grön kustfartsstrategi som syftar till att minska koldioxidutsläpp, skapa gröna arbetsplatser och stimulera grön teknikutveckling.

I motion 2020/21:3612 yrkande 4 framför Cecilia Widegren (M) att det bör övervägas att låta trafikavgifter spegla samhällsnytta och hållbara och klimatsmarta transportsystem. Motionären menar att avgifter bör justeras på ett sätt som speglar utvecklingen av ett hållbart transportsystem, inte minst för att nå ambitionerna om att flytta gods till sjöfart.

I partimotion 2020/21:3679 yrkande 2 pekar Johan Pehrson m.fl. (L) på behovet av att underlätta överflyttning av godstransporter från väg till fartyg och järnväg. Motionärerna framhåller att godstransporter på järnväg och till sjöss har betydligt bättre klimatprestanda än vägtransporter och menar att det finns en rad åtgärder som skulle göra det enklare att flytta över gods till järnväg och sjöfart.

I kommittémotion 2020/21:4037 framför Jens Holm m.fl. (V) att regeringen bör återkomma med förslag om införande av en transporthierarki som ska genomsyra alla beslut om transportplanering (yrkande 5). Motionärerna menar att grunden för en sådan hierarki är att de olika transportslagens klimatpåverkan ska leda mot de övergripande klimatmålen. Vidare tar motionärerna upp frågan om en hållbar samhällsplanering (yrkande 8). De betonar att det inom samhällsplaneringen finns stora möjligheter att minska transportsektorns klimat- och miljöpåverkan genom att bl.a. minska behovet av långväga fysiska transporter och att bygga på mer energisnåla och miljövänliga transporter. Med en förbättrad samverkan mellan transportslagen kan transporter effektiviseras. Därutöver föreslår motionärerna att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att utveckla metodik och samverkansformer där man i samråd med regioner och kommuner kan identifiera tidigare beslutade objekt som inte uppfyller dagens krav i enlighet med klimat- och miljömål (yrkande 10). I kommittémotionen föreslås vidare att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att omförhandla i syfte att ta bort de beslutade vägprojekt, i såväl befintlig nationell plan som kommande nationell plan, som bidrar till att det av riksdagen beslutade klimatmålet inte nås (yrkande 11).

I kommittémotion 2020/21:4042 betonar Maria Stockhaus m.fl. (M) att Sverige ska vara världsledande när det gäller elektrifiering av fordonsparken (yrkande 39). Motionärerna konstaterar att 89 procent av alla bilar fortfarande går på fossilt bränsle, och bland nyregistreringarna avser alltså 60 procent en fossilt driven bil. Det sker mycket innovation och utveckling på området, och motionärerna vill bejaka utvecklingen och att staten säkerställer de grundläggande förutsättningarna för en marknadsdriven omställning.

Utskottets ställningstagande

Hållbara transporter

Utskottet vill inledningsvis betona att alla samhällssektorer på alla nivåer behöver bidra till en hållbar och fossilfri utveckling. Utskottet understryker att transportsystemets utformning som helhet har stor betydelse för en långsiktigt hållbar utveckling. Transportinfrastrukturen är en del i detta tillsammans med bl.a. regelutveckling, ekonomiska styrmedel och teknisk utveckling av fordon, bränslen och digitala system. I infrastrukturpropositionen betonar regeringen att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Utskottet välkomnar detta och att regeringen därför intensifierar arbetet med att minska utsläppen från transportsektorn. Utskottet delar regeringens bedömning att kraftfulla åtgärder behövs för att utsläppen från transporter ska minska i snabbare takt än hittills, för att i princip vara nere på noll 2045. Graden av elektrifiering, energieffektivisering, andelen hållbara förnybara drivmedel och trafikarbetets utveckling är de faktorer som har störst betydelse för hur utsläppen av växthusgaser från transportsektorn utvecklas till 2030 och 2045. Därför

behövs kraftfulla åtgärder inom alla dessa områden för att nå klimatmålen, inte minst inom elektrifiering och hållbara förnybara drivmedel.

Utskottet konstaterar att Trafikverket i inriktningsunderlaget som togs fram inför framtagandet av infrastrukturpropositionen anger att åtgärder i den gällande nationella och de gällande länsvisa infrastrukturplanerna för 2018–2029 tillsammans med beslutade skatter och avgifter inte leder till att klimatmålet nås. För det krävs enligt Trafikverket ytterligare styrmedel och åtgärder. Trafikverket har analyserat ett antal olika kombinationer av styrmedel och åtgärder för att nå målen. I det scenario som Trafikverket har valt som basprognos och som scenario för inriktningsunderlaget har Trafikverket antagit en kombination av elektrifiering, reduktionsplikt och minskad bränsle driven trafik som leder till att klimatmålen nås. Det totala persontransportarbetet förväntas, enligt Trafikverkets basprognos, öka med 28 procent mellan 2017 och 2040. Under perioden förväntas inrikes godstransportarbete öka med ca 50 procent.

Utskottet vill vidare lyfta fram att Europeiska kommissionen i december 2020 presenterade en ny strategi för hållbar och smart mobilitet (COM(2020) 789) baserad på den europeiska gröna given. Kommissionen aviserar här ett flertal initiativ för att driva på transportsystemets omställning. Utskottet konstaterar att strategin kommer att få en betydande inverkan på EU:s transportpolitik, men även på den nationella politiken.

Vidare påminner utskottet om att regeringen i den klimatpolitiska handlingsplanen redovisar hur det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden inklusive de beslutade och planerade åtgärder som bidrar till att nå de nationella och globala klimatmålen (prop. 2019/20:65, bet. 2019/20:MJU16, rskr. 2019/20:314). Regeringen konstaterar att transporter- nas växthusgasutsläpp har minskat över tid men att minskningstakten behöver öka för att etappmålet för inrikes transporter ska nås. Utskottet välkomnar att regeringen därför intensifierar arbetet med att ställa om transportsektorn till fossilfrihet och betonar att utsläppen måste minska i betydligt snabbare takt fram till 2030. Transportsektorn ska, utöver att nå etappmålet för inrikes transporter till 2030, även bidra till det långsiktiga klimatmålet om nettonollutsläpp 2045. Därför bör de åtgärder som vidtas i syfte att nå etappmålet för inrikes transporter beakta att även det långsiktiga klimatmålet ska kunna nås på ett så effektivt sätt som möjligt. Transportsektorn har jämförelsevis goda förutsättningar att minska utsläppen genom ökad transporteffektivitet, effektivare fordon och fartyg, elektrifiering och en övergång från fossila till hållbara förnybara drivmedel. För att transportsektorn ska bidra till nettonollutsläpp 2045 går det inte att styra ensidigt mot målet till 2030. En politik som siktar mot 2045 behöver på ett tydligare sätt väga in långsiktiga perspektiv som planering av bostäder, bebyggelse och infrastruktur. Utöver det behöver förutsättningar skapas för en snabb elektrifiering av transporter och överflyttning av transporter till energieffektiva transportsätt. Även arbetet med innovationer på transportområdet är viktigt för möjligheterna att nå klimatmålen.

Utskottet vill peka på att regeringen i sin skrivelse om en klimatstrategi för Sverige (skr. 2017/18:238) bl.a. redovisar en handlingsplan för fossilfria transporter och elektrifiering utifrån etappmålet om att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (utom flyget) senast 2030 ska vara minst 70 procent lägre än 2010. I handlingsplanen framhåller regeringen att Sverige behöver bli ett transporteffektivt samhälle genom samhällsplanering, fossilfria och energieffektiva fordon, fartyg och flyg som går på hållbara drivmedel samt överflyttning av transporter till järnväg och sjöfart. Utskottet vill i sammanhanget framhålla att regeringen i beslutet om den nationella planen har gett Trafikverket i uppdrag att årligen i samband med årsredovisningen, på en övergripande nivå, redovisa vilka åtgärder som vidtagits under året för att verksamheten aktivt ska bidra till att miljö kvalitetsmålen nås. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill i sammanhanget även påminna om att utskottets arbetsgrupp för forskningsfrågor har genomfört en studie i syfte att identifiera de mest realistiska alternativen för att öka andelen icke-fossila drivmedel i Sverige de närmaste åren (2017/18:RFR13). Syftet med studien var att identifiera alternativ för att öka andelen icke-fossila drivmedel i Sverige de närmaste åren med målet att åstadkomma 70 procent minskade växthusgasutsläpp till 2030. Studien täckte såväl vägtrafik som bantrafik, sjöfart och luftfart.

Vidare vill utskottet uppmärksamma regeringens initiativ Fossilfritt Sverige där hittills 22 branscher har lämnat in färdplaner för att respektive bransch ska bli fossilfri. Flygbranschen, fordonsindustrin, sjöfartsnäringen och åkerinäringen är några av dessa branscher.

Utskottet vill dessutom understryka att regeringen på olika sätt arbetar med att främja cykling. Av t.ex. regeringens skrivelse om den nationella planen framgår det att regeringen vill främja cykling. Utskottet konstaterar att den nationella planen innehåller många större väginvesteringar som inkluderar åtgärder för cyklisterna och att det inom de s.k. trimnings- och miljöåtgärderna görs särskilda satsningar på cykelbanor och vägar utmed det allmänna vägnätet som förbättrar möjligheten till arbetspendling i större tätorterregioner samt andra typer av åtgärder för att öka cyklisters säkerhet och tillgänglighet, t.ex. cykelportar och parkering.

Vid utskottssammanträdet den 23 februari 2021 informerade IVL Svenska Miljöinstitutet om miljömålets roll för transportplaneringen, bl.a. om projektet Stafetten. I projektet konstateras att miljömålen har ökat i betydelse, men trots förbättringar är det långt kvar till uppfyllda miljömål. Projektet visar bl.a. att det görs stora satsningar på järnväg i den nationella planen och att miljömålen kommer in tidigare i framtagnandet av denna. Samtidigt är det enligt projektet svårt att finna belägg för att transportplaneringen har ändrat inriktning, och i de regionala transportplanerna ligger många stora vägobjekt kvar sedan tidigare planomgångar trots att de inte uppfattas som prioriterade av planerna. I projektet framkommer att miljömålen upplevs som otydliga och att andra mål har högre prioritet, t.ex. tillgänglighet och trafiksäkerhet, regionförstoring, bostadsbyggande och arbetstillfällen. Projektet menar bl.a.

att miljömålen och Trafikverkets uppdrag bör förtydligas och att det behöver utvecklas metoder för att ompröva beslutade objekt som inte uppfyller dagens krav. Detta är frågor som enligt utskottet är viktiga att lyfta fram.

När det gäller frågan om att ompröva infrastrukturobjekt med hänsyn till miljömålen vill utskottet uppmärksamma att infrastrukturministern i en interpellationsdebatt (ip. 2020/21:82) i december 2020 framförde att det inte händer så ofta att infrastrukturobjekt rivs upp och omprövas med hänsyn till miljömålen. Statsrådet anförde att de gånger man lyfter ut objekt ur en nationell plan skapar det stora konvulsioner eftersom hela tanken är att det är en långsiktig planering så att det ska finnas förutsägbarhet, inte minst för kommuner och regioner. Statsrådet betonade att man ska vara mycket försiktig med att förändra förutsättningar när det finns en vikt i förutsägbarhet. Detta är en bedömning som delas av utskottet. Samtidigt framförde han att varje nationell plan är en ny nationell plan och att Trafikverket gör ett gediget arbete i att beskriva de utmaningar som klimatomställningen innebär för hela infrastrukturen.

När det gäller motionsförslag om etappmål för hållbar stadsutveckling vill utskottet påminna om att etappmålen inom miljömålssystemet ska förbättra möjligheterna att nå generationsmålet och miljökvalitetsmålen. Ett trettiotal etappmål har antagits av regeringen genom åren, varav enligt Naturvårdsverket ett tjugotal fortfarande är aktuella. Vad gäller hållbar stadsutveckling finns etappmål för andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik, integrering av stadsgrönka och ekosystemtjänster i urbana miljöer, metod för stadsgrönka och ekosystemtjänster i urbana miljöer samt dagvattenhantering i befintlig respektive ny eller ändrad bebyggelse. Utskottet vill också uppmärksamma att regeringen 2018 slog fast ett etappmål i miljömålssystemet om att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik. Utskottet välkomnar att regeringen i infrastrukturpropositionen aviserar att man avser att ta fram mål för ökad cykling.

När det gäller motionsförslag om mobilitetstjänster vill utskottet uppmärksamma att Trafikverket i mars 2019 fick ett regeringsuppdrag att genomföra informations- och kunskapshöjande insatser inom området mobilitet som tjänst. Uppdraget ska genomföras i nära samverkan med den nationella färdplanen för kombinerad mobilitet (Kompis), vilket är ett projekt under Drive Sweden som finansieras av Verket för innovationssystem (Vinnova) och syftar till att främja framväxten av kombinerad mobilitet i Sverige. Det är initierat av regeringens samverkansgrupp för nästa generations resor och transporter. Regeringens uppdrag till Trafikverket består av två delprojekt: dels att utreda möjligheten till en gemensam nationell åtkomstpunkt för kombinerade mobilitetstjänster, dels att genomföra ett demonstrationsprojekt av minst en bytespunkt som stöder kombinerad mobilitet som tjänst. Trafikverket ska årligen redovisa en lägesrapport från uppdraget. I slutredovisningen i december 2023 ska Trafikverket redovisa resultatet av det

genomförda demonstrationsprojektet och bl.a. en bedömning av vad som bör vara det statliga åtagandet. Vidare ska Trafikverket redovisa resultatet av arbetet med en gemensam nationell åtkomstpunkt med förslag till harmoniserade tekniska och affärsmässiga lösningar för mobilitetstjänster samt en sammanfattning av läget för utvecklingen på området.

Utskottet vill även uppmärksamma att EU i oktober 2014 antog ett direktiv med bestämmelser om utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen, Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU. I direktivet fastställs en gemensam åtgärdsram för utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen i unionen i syfte att minimera transporterernas oljeberoende och minska deras inverkan på miljön. I direktivet fastställs minimikrav för uppbyggnaden av en infrastruktur för alternativa bränslen, inklusive laddstationer för elfordon och tankstationer för naturgas och väte, som ska verkställas genom medlemsstaternas nationella handlingsprogram samt gemensamma tekniska specifikationer för sådana ladd- och tankstationer samt krav på användarinformation.

Elektrifiering av transporter

Utskottet understryker att åtgärder behöver vidtas på flera plan för att ställa om till fossilfria transporter. Utskottet vill lyfta fram att regeringen i december 2019 beslutade om en klimatpolitisk handlingsplan. Där utvecklas inriktningen för arbetet med att nå transportsektorns klimatmål till 2030 och det långsiktiga klimatmålet till 2045 (prop. 2019/20:65).

Vidare vill utskottet lyfta fram att regeringen i infrastrukturpropositionen framför att elektrifiering är en viktig del i arbetet för en långsiktigt hållbar utveckling. Utskottet delar regeringens bedömning att denna elektrifiering dessutom ger andra positiva effekter för människors hälsa och miljön samt att den är ett viktigt bidrag för att Sverige ska klara sina bindande åtaganden gentemot EU när det gäller utsläpp av kväveoxid.

Utskottet välkomnar att regeringen har vidtagit olika åtgärder i dessa frågor. I oktober 2020 inrättades en elektrifieringskommission som ska identifiera åtgärder som kan öka takten i elektrifieringen på transportområdet. Kommissionens arbete omfattar såväl person- som godstransporter och alla trafikslag. Kommissionen ska bl.a. belysa finansieringsfrågor, möjliga affärsmodeller och hur el vid behov snabbt kan dras fram till elvägar. Kommissionen ska även undersöka hur elektrifiering via vätgasdrift kan medverka till en elektrifiering av transportsektorn och vilka effekter elektrifieringen av transportsektorn har på elförsörjningen. Den ska också tillsammans med näringslivet och berörda aktörer skyndsamt ta fram en handlingsplan för elektrifiering av de mest trafikerade vägarna i Sverige samt i övrigt genomlysna andra möjligheter till elektrifiering. Utskottet noterar att regeringen bedömer att vätgasteknik är en av flera tekniker som på sikt kommer att kunna hantera de svåraste utmaningarna för att uppnå klimatneutralitet. Hösten 2020 inleddes även arbetet med att ta fram en

nationell strategi för elektrifiering, som ska ta ett helhetsgrepp kring förutsättningarna i energisektorn för ökad elektrifiering. Vidare ska en plan för att hantera eventuella hinder för en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering redovisas. Utskottet ser fram emot detta med stort intresse.

Utskottet vill vidare uppmärksamma att regeringen i den nationella godstransportstrategin bedömer att elvägar kan bidra till att effektivisera godstransporterna och minska utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar. Regeringen gav 2017 Trafikverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för att elvägar på sikt ska kunna vara en del av det svenska transportsystemet, och verket redovisade därefter en nationell färdplan för elvägar (TRV 2017-11-29). Inom ramen för Trafikverkets arbete med forskning och innovation tas det fram demonstrationsanläggningar för elvägar. Av regeringens fastställelsebeslut om den nationella planen framgår att Trafikverket under planperioden ska bygga och driftsätta en elväg som en pilotsträcka. Utgångspunkten bör vara att pilotsträckan kan tas i drift 2021. Regeringen framhåller att den nationella planen bidrar till detta med finansiering av åtgärder som gör att infrastrukturen kan användas på ett mer hållbart sätt. Utskottet delar regeringens bedömning av vikten av en snabb introduktion av elvägar och konstaterar att Trafikverket i februari 2021 redovisade uppdraget att planera för en utbyggnad av elvägar längs det statliga vägnätet. Inom ramen för uppdraget har Trafikverket tagit fram ett förslag till en plan för samhällsekonomiskt lönsam elektrifiering av delar av det statliga vägnätet fram till 2030 och med sikte på 2040. Det övergripande syftet är att kraftigt minska utsläppen från vägtrafik för att klimatmålen ska kunna nås.

Vidare har en särskild utredare fått i uppdrag att analysera och föreslå hur en reglering av elvägar kan utformas och hur drift och underhåll av elvägar kan finansieras (dir. 2020:105). Uppdraget ska redovisas senast den 1 september 2021.

Utskottet vill även påminna om att Sverige sedan januari 2017 har ett innovationspartnerskap med Tyskland, där elvägar utgör ett av sex samarbetsområden. Sverige har också ett innovationspartnerskap med Frankrike som omfattar flera prioriterade områden, bl.a. gröna lösningar för transporter och smarta städer. Där är målet att fokusera på att utveckla innovativa lösningar som städer och samhällen kan använda för att ta itu med nya miljöförhållanden. Det arbete som kommer att genomföras kring elvägar inom ramen för det fransk-svenska innovationspartnerskapet samordnas med arbetet med elvägar inom ramen för det tysk-svenska innovationspartnerskapet som ett trepartssamarbete. Utskottet ser positivt på detta och noterar att arbetet samordnas av Trafikverket i de delar som avser elvägar.

När det gäller frågor om laddinfrastruktur återkommer utskottet till detta i ett särskilt avsnitt nedan.

Överflyttning av transporter från väg till järnväg och sjöfart

När det gäller motionerna om åtgärder för att underlätta en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart vill utskottet inledningsvis hänvisa till regeringens godstransportstrategi där det bl.a. görs tydligt att klimatet är en av regeringens högst prioriterade frågor. När det gäller godstransporterna inriktas arbetet på att öka transporteffektiviteten, bl.a. genom samordning och samhällsplanering, men också på att genomföra övergången till förnybara drivmedel och utveckla energieffektivare fordon. Regeringen anger vidare att innovationer som utgör delar av lösningen på klimatfrågan även ska användas i transportsystemet och därigenom också visas upp i den permanenta världsutställning som det svenska transportsystemet ska vara. I strategin framhåller regeringen också att de ekonomiska styrmedlen i möjligaste mån bör stödja en utveckling mot att bryta fossilberoendet i transportsektorn.

Utskottet konstaterar att regeringens arbete med att genomföra den nationella godstransportstrategin och att främja en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart pågår. I augusti 2018 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att bl.a. inventera vilka åtgärder myndigheten kan vidta som skapar förutsättningar för fler godstransporter på järnväg och med fartyg och därigenom leder till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart och för att intensiviera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter i syfte att öka andelen godstransporter på järnväg. Regeringen har även gett Trafikverket i uppdrag att i dialog med berörda aktörer, som transportföretag, fordonstillverkare och transportköpare, utarbeta förslag på system för informationsutbyte och öppna data för horisontell samordning och ökad transporteffektivitet och minskad klimatpåverkan, t.ex. genom minskade tomtransporter och ökad fyllnadsgrad. Trafikverket överlämnade rapporten Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg i september 2019 och framförde bl.a. att myndigheten sammantaget behöver arbeta mer målinriktat, systematiskt och samordnat för att öka andelen godstransporter på järnväg och med fartyg. Trafikverket uppgav att verket för att ta ett tydligare och mer samlat grepp i frågan därför skulle upprätta en färdplan för överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart (se nedan). Trafikverket föreslog bl.a. att man förtydligar förutsättningarna för och beaktar möjligheten att inom ramen för stadsmiljöavtal ge stöd till projekt som främjar en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart och att man överväger möjligheten att vid åtgärder i statlig infrastruktur som ansluter till hamnar och terminaler ingå överenskommelser med berörda aktörer som inkluderar åtgärder som främjar en ökad andel järnvägs- och sjötransporter.

Utskottet lyfter fram Trafikverkets färdplan för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart (2020/7472) som presenterades i maj 2020. Färdplanen ska på ett övergripande sätt beskriva hur Trafikverket prioriterar och genomför de åtgärder som tagits fram i tre regeringsuppdrag och som främjar en överflyttning av godstransporter från

väg till järnväg och sjöfart. Huvudsyftet är att färdplanen ska vara ett kommunikationsunderlag inom Trafikverket som översiktligt beskriver hur Trafikverket kommer att prioritera och genomföra åtgärderna samt ett styr- och planeringsunderlag för Trafikverkets verksamhet som tydliggör vilka aktiviteter som ska genomföras, när de ska vara klara och var ansvaret ligger.

Vidare vill utskottet peka på att Trafikverket inom ramen för den nationella godstransportstrategin har tillsatt en nationell samordnare för sjöfart. Samordnaren ska bl.a. förbättra förutsättningarna för överflyttning av godstransporter från väg.

Stadsmiljöavtal

För att främja hållbara stadsmiljöer får Trafikverket enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer ge stöd till kommuner och regioner för åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik eller till hållbara godstransportlösningar. Utskottet konstaterar att åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö nås. Stödet bör särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik, cykeltrafik eller godstransporter.

Utskottet välkomnar att stadsmiljöavtalen sedan maj 2019 även omfattar godstransportlösningar. I gällande plan finns 1 miljard kronor avsatta per år för stadsmiljöavtalen. Utöver det har stadsmiljöavtalen getts en tillfällig förstärkning med särskilt fokus på cykling för 2021 och 2022 med 300 miljoner kronor respektive 250 miljoner kronor.

Utskottet noterar att det framgår av budgetpropositionen för 2021 att Trafikverket under 2019 fattade beslut om stöd för stadsmiljöavtal på 575 miljoner kronor, vilket var lägre än regeringens satsning om upp till 1 miljard kronor per år, totalt 12 miljarder kronor under planperioden. År 2018 uppgick summan för stöd för stadsmiljöavtal till 430 miljoner kronor. Under perioden 2015–2019 beviljade Trafikverket stöd om ca 4 miljarder kronor fördelat på 65 olika kommuner och regioner, vilket ger ett genomsnitt på ca 800 miljoner kronor per år. I juni 2019 beviljade Trafikverket ansökningar om stöd för stadsmiljöavtal på ca 1,5 miljarder kronor.

Utskottet konstaterar att kommuner och regioner genom stadsmiljöavtalen kan få upp till 50 procent statlig medfinansiering till infrastruktur för kollektivtrafik och cykling men också till godstransportlösningar, samtidigt som kommunen eller regionen förbinder sig att göra motprestationer i form av åtgärder som kan bidra till ökad andel hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande. Motprestationer kan t.ex. vara införande av parkeringsstrategier, kommunala transportplaner, förtätning av bebyggelse eller ökade satsningar på cykel- och gångtrafik. Regeringen konstaterar i infrastrukturpropositionen att Trafikverket och kommunerna samverkar om innovativa och yteffektiva förbättringar i städernas transportsystem genom stadsmiljöavtalen. Regeringen noterar att det finns en stor och till viss del ojämn spridning över

landet av hur mycket medel Trafikverket har beviljat för stadsmiljöavtal till olika kommuner. Regeringen bedömer att stadsmiljöavtalen behöver utvecklas och effektiviseras. Utskottet delar denna bedömning.

Strategi för vätgas

När det gäller motioner om vätgas vill utskottet inledningsvis uppmärksamma att energi- och digitaliseringsministern i sitt svar på fråga 2020/21:983 i december 2020 framförde att vätgas är en av många energibärare med potential att bidra till minskade växthusgasutsläpp och en viktig pusselbit i att nå nettonollutsläpp till 2045. Statsrådet konstaterade att intresset för vätgas växer inom EU, inte minst i länder med väl utvecklad naturgasinfrastruktur. Flera medlemsstater i EU har också, eller håller på att ta fram, nationella vätgasstrategier. I Sverige har både industrins intresse och statens satsningar fokuserat på vätgastillämpningar där andra fossilfria lösningar inte är ett alternativ. Energimyndigheten stöder vätgasutvecklingen genom både forskning och industriellt orienterade program. Utskottet konstaterar att vätgas dessutom ingår både i den elektrifieringsstrategi som regeringen tar fram och i den elektrifieringskommission som nu är tillsatt. Initiativet Fossilfritt Sverige tog i januari 2021 fram en vätgasstrategi för att identifiera de frågor och utmaningar som kräver nationell samordning så att olika värdekedjor och sektorer ska kunna accelerera utvecklingen mot att göra Sverige till ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Av strategin framgår att vätgas har en stor potential att bidra till klimatomställningen i många branscher på samma gång som det öppnar för nya affärs- och exportmöjligheter. Utskottet vill vidare peka på att energi- och digitaliseringsministern har framfört att han är övertygad om att vätgasteknik också i fortsättningen kommer att vara en av många tekniker som fortsätter utvecklas. Mycket arbete pågår redan, och regeringen analyserar fortlöpande vilka ytterligare åtgärder som kan behövas för att utveckla möjligheterna att tillvarata vätgasens potential.

Utskottet kan konstatera att regeringen i februari 2021 gav Energi-myndigheten i uppdrag att ta fram ett förslag till en övergripande strategi för vätgas. Målet med strategin och åtgärdsförslagen är att utveckla och tillvarata möjligheterna med vätgas och elektrobränslen och underlätta omställningen till fossilfrihet. Energi- och digitaliseringsministern betonade i samband med att uppdraget gavs att Sverige ska öka den inhemska produktionen och ta till vara vätgasens möjligheter för energilagring, gröna transporter och fossilfri stålproduktion. Enligt regeringen är vätgas en av flera tekniker som på sikt kommer att krävas för att uppnå klimatneutralitet. Utskottet konstaterar att regeringens klimatpolitiska handlingsplan anger att vätgas kan komma att få en större roll i framtiden vad gäller bl.a. bränsleceller i fordon. Att framställa, lagra och frakta vätgas på ett hållbart sätt kommer att vara viktigt i flera branscher. I uppdraget till Energimyndigheten ingår att analysera och kvantifiera potentialen för ökad produktion, lagring, transport och användning av vätgas, elektrobränslen och ammoniak i olika sektorer i Sverige och att

översiktligt inventera möjligheterna till samarbete med andra länder och aktörer i Europa. Uppdraget ska redovisas senast den 31 juli 2021.

Transportplaner

När det gäller motionsförslag om transportplaner vill utskottet påminna om att regeringen i december 2017 beslutade om ett kommittédirektiv om samordningen mellan berörda parter i samhällsbyggnadsprocessen i kommuner med särskilt komplexa planeringsförutsättningar (dir. 2017:126). Utredaren redovisade därefter för- och nackdelar med att införa en möjlighet till krav på transportplaner i detaljplanering för nyetablering av bostäder i delbetänkandet om bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling (SOU 2019:17). Utredningen anförde bl.a. att den anser att fördelarna med en sådan lagstadgad rätt för nämnda krav överväger de nackdelar som finns. Enligt utredningens bedömning bör det göras ändringar i plan- och bygglagen (2010:900), förkortad PBL, som bl.a. främjar likvärdig tillgång för olika trafikslag och som stärker översiktsplanernas strategiska betydelse när det gäller transportsystemets koppling till regional och nationell sektorsplanering. Utredningen anförde att kraven på transportplaner bör ställas på kommuner och att det inte är lämpligt att införa en bestämmelse i PBL om kommuners rätt att ställa krav på byggaktörer.

Utskottet har noterat att utredaren i februari 2020 fick i tilläggsuppdrag att även se över delar av PBL för att genom ändringar i regelverket stärka förutsättningarna för transporteffektivitet och tillgänglighet genom hållbara transporter samt utveckla möjligheterna att främja långsiktigt hållbara stadsmiljöer (dir. 2020:15). Syftet med uppdraget var att skapa förutsättningar för en samhällsplanering som främjar hållbara livsmiljöer med minskad miljö- och klimatpåverkan. I uppdraget ingick att lämna nödvändiga författningsförslag. Denna del av uppdraget skulle redovisas senast den 31 mars 2021. I direktiven framhåller regeringen att det finns större förutsättningar att öka transporteffektiviteten och tillgängligheten i en tät och sammanhållen stadsbebyggelse än i en utglesad stadsbebyggelse. Regeringen anser att det är angeläget att samhällsplaneringen i ökad utsträckning främjar en transporteffektiv samhällsstruktur som bidrar till hållbara livsmiljöer med minskad miljö- och klimatpåverkan. Regeringen bedömer att planering i högre grad behöver främja en bebyggelsestruktur som leder till ökad transporteffektivitet. Detta kan ske genom att möjligheterna att gå, cykla och åka kollektivt samt åtgärder som kan påverka behov av transporter och val av transportsätt och som effektiviserar nyttjandet av befintlig infrastruktur uppmärksammas i högre grad vid planläggningen än vad som vanligtvis sker i dag. Den kommunala planeringen bör medverka till att gång-, cykel- och kollektivtrafik samt hållbara godstransporter ges bättre förutsättningar att utvecklas.

I mars 2021 redovisade utredningen sitt betänkande Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23). Där lämnas bl.a. ett antal förslag till

ändringar i PBL som syftar till att stärka förutsättningarna för transport-effektivitet. I utredningsbetänkandet konstateras bl.a. att många kommuner arbetar med trafik- och transportplaner, vilka har som målsättning att förändra fördelningen av andelen personer som reser med olika färdmedel. Tillämpningen varierar dock över landet.

Ekobonus

Slutligen vill utskottet ta upp frågan om ekobonus. Utskottet kan konstatera att ekobonus beviljas i enlighet med förordningen (2018:1867) om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Miljökompensationen riktar sig till redare och ska stimulera till nya sjötransportupplägg och förbättringar i befintliga sjötransportupplägg. Syftet med stödet är att avlasta det svenska vägnätet och minska utsläppen av luftföroreningar och växthusgaser.

Redare kunde fram till den 25 januari 2021 ansöka om miljökompensation för satsningar på transporter på sjön i stället för på väg. Trafikverket har tilldelat fyra sjöfartsprojekt ekobonus för att de bidrar till att gods som i dag går på väg flyttas över till sjöfart. Totalt har ekobonus på 94,5 miljoner kronor beviljats. Trafikverket betonar att transporter på sjön i stället för på väg i många fall medför en betydande miljönytta, och det bidrar till ett bättre energitnyttjande inom transportsektorn. Det innebär också ett minskat slitage på vägarna och ökad trafiksäkerhet i transportsystemet.

Utskottet noterar att Trafikanalys har haft regeringens uppdrag att analysera behovet av att främja intermodala godstransporter och hur det kan ske. I redovisningen av uppdraget (rapport 2019:1) föreslår myndigheten en ny breddad ekobonus för att minska kostnader för omlastning och stimulera till uppstart av nya transportlösningar som bidrar till överflyttning av gods till sjöfart och järnväg.

För att stimulera överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart och minska utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser har riksdagen efter förslag från regeringen förlängt satsningen på en ekobonus till 2022 (prop. 2020/21:1 utg.omr. 22).

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet vill sammanfattningsvis betona att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningar som transportpolitiken står inför. Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Utskottet understryker att transportsystemets utformning har stor betydelse för en långsiktigt hållbar utveckling. Utskottet välkomnar därför att regeringen intensifierar arbetet med att minska utsläppen från transportsektorn. Det behövs kraftfulla åtgärder för att utsläppen från transporter ska minska i snabbare takt än hittills, för att i princip vara nere på noll 2045. Graden av elektrifiering, energieffektivisering, andelen hållbara förnybara drivmedel och trafikarbetets utveckling är de faktorer som har störst betydelse för hur

utsläppen av växthusgaser från transportsektorn utvecklas till 2030 och 2045. Utskottet välkomnar att frågan om hållbara transporter har mycket hög prioritet för regeringen och ser mycket positivt på regeringens ambition att kraftigt minska transportsektorns miljöpåverkan och utsläpp. Utskottet avser att följa utvecklingen mycket noga även i fortsättningen.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:863 (S), 2020/21:1313 (V) yrkandena 1, 3, 8, 12 och 16, 2020/21:2218 (SD) yrkande 7, 2020/21:2695 (MP) yrkandena 1 och 2, 2020/21:2809 (KD) yrkande 15, 2020/21:2922 (C) yrkande 11, 2020/21:3048 (MP) yrkande 2, 2020/21:3055 (MP) yrkandena 36 och 40, 2020/21:3171 (C) yrkandena 1, 18 och 29, 2020/21:3172 (C) yrkandena 21 och 23, 2020/21:3612 (M) yrkande 4, 2020/21:3679 (L) yrkande 2, 2020/21:4037 (V) yrkandena 5, 8, 10 och 11 samt 2020/21:4042 (M) yrkande 39.

Forskning och innovation

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om hur arbetet med forskning och innovation ska bedrivas. Utskottet understryker att arbetet med innovationer på transportområdet är avgörande för möjligheterna att nå klimatmålen och framhåller att ett effektivt och tillgängligt transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar. Utskottet betonar vikten av att Sverige ligger i framkant i utvecklingsfrågor och att detta innebär en stor konkurrensfördel för svenska företag. Utskottet lyfter fram att digitaliseringen påverkar hela samhället och konstaterar att utvecklingen går fort också inom fordons- och transportindustrin.

Jämför reservation 13 (M), 14 (SD), 15 (C) och 16 (L).

Bakgrund

Trafikverket ska genom sin forsknings- och innovationsverksamhet bidra till att stärka svensk forskning och innovation inom transportområdet så att dessa bidrar till att de transportpolitiska målen inklusive klimatmålen kan nås. Trafikverkets forsknings- och innovationsplan beskriver de övergripande målsättningarna, de aktuella prioriteringarna och de processer och regler som gäller. Enligt den innevarande nationella planen för transportsystemet 2018–2029 avsätts ca 8 miljarder kronor för transportforskning och innovation. Trafikverket beräknar att den årliga budgeten uppgår till 600–700 miljoner kronor.

Horisont Europa är EU:s nionde ramprogram för forskning och innovation för 2021–2027. Syftet med programmet är att skapa tillväxt och nya jobb i Europa genom att öka vetenskaplig kunskap inom EU, hitta lösningar på globala utmaningar, stärka industrins konkurrenskraft och stödja utveckling av

ny teknologi och innovationer. Horisont Europa har en budget på ca 80 miljarder euro.

Motionerna

I motion 2020/21:1088 anför Lars Hjalmered (M) att möjligheterna att genomföra ett fullskaletest med moderna transportlösningar i någon eller några av landets större städer bör övervägas. Motionären pekar på att Sverige ligger i framkant av fordonsutvecklingen och nämner bl.a. utvecklingen av självkörande fordon och utmaningar med artificiell intelligens (AI) inom transportområdet.

I kommittémotion 2020/21:2217 lyfter Patrik Jönsson m.fl. (SD) fram att utvecklingen av nya byggmetoder för järnväg bör öka (yrkande 56). Motionärerna pekar på att järnväg kan byggas på bropelare för att nyttja marken runt järnvägen mer effektivt och bl.a. slippa barriäreffekter. Denna teknik bör beaktas vid planering av nya stambanor i Sverige. Motionärerna menar dessutom att utvecklingen inom sektorn förarlösa tåg bör uppmuntras (yrkande 57). Utvecklingen av förarlösa tåg bör enligt motionärerna fortskrida, och förarlösa tåg kan på sikt sänka kostnaderna för tågoperatörerna och därmed även för resenärerna. Vidare framför motionärerna att utvecklingen i fråga om maglevtåg bör bevakas (yrkande 58). Motionärerna konstaterar att allteftersom tekniken har blivit billigare har kostnaden för maglevtåg minskat. Motionärerna begär dessutom att utvecklingen i fråga om hyperloop bör bevakas (yrkande 59).

I kommittémotion 2020/21:3172 yrkande 46 pekar Anders Åkesson m.fl. (C) på behovet av åtgärder för att främja autonomi och teknikutveckling inom transportsystemet, förbättra mobilitetstjänster över hela landet samt att lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas på funktionalitet framför tekniks specifika krav. Motionärerna menar att utvecklingen med autonoma fordon och en ökad digitalisering kan få en genomgripande effekt på hela transportsystemet. För att säkerställa att Sverige ligger i framkant och för att främja samhällsutvecklingen bör det tas fram en nationell strategi för autonoma fordon och transporter, och det är viktigt att lagstiftningen inte hindrar teknikutvecklingen utan inriktas mer på funktionalitet i stället för att ställa tekniks specifika krav som lätt blir omoderna.

I kommittémotion 2020/21:3235 framhåller Helena Gellerman m.fl. (L) att lagstiftningen bör göras teknikneutral och inriktas på funktionalitet (yrkande 2). Motionärerna pekar på tydliga trender inom framtidens teknik för infrastrukturen – elektrifiering, klimathänsyn, digitalisering och uppkoppling, delningsekonomi, autonomi och nya affärsmodeller – och understryker vikten av att lagstiftningen är teknikneutral och inte hindrar teknikutvecklingen samt att funktionalitet måste gå före krav på specifik utrustning. Vidare lyfter motionärerna fram att man i större utsträckning bör använda geostaket (geofencing) för att kunna utnyttja vägnätet mer effektivt (yrkande 27). Motionärerna menar att metoden bör utvärderas för t.ex. tillämpningar där

olika väganvändare kan få prioriterat tillträde till en och samma plats under olika delar av dygnet för att därigenom få ett mer effektivt utnyttjande av vår befintliga infrastruktur.

I kommittémotion 2020/21:3243 påtalar Helena Gellerman m.fl. (L) behovet av att påskynda utvecklingen av digitala lösningar för ett effektivare, mer trafiksäkert och klimatvänligt utnyttjande av infrastrukturen inom transportområdet (yrkande 10). Motionärerna menar att det är viktigt att politiken tar hänsyn till ny teknik och utvecklar en lagstiftning som anpassas därefter. Vidare framför motionärerna att det bör utredas vilka data som är högst prioriterade för att underlätta effektiv planering av nya infrastrukturprojekt samt för infrastrukturens underhåll (yrkande 11). Motionärerna påminner om att digitaliseringen möjliggör lösningar som gör trafiken mer användarvänlig och hållbar och betonar att framtidens infrastruktur i högre utsträckning bör kunna planeras utifrån smarta data, vilket skulle kunna sänka kostnader och förkorta tiden för nya infrastrukturprojekt.

I kommittémotion 2020/21:3467 yrkande 6 understryker Maria Stockhaus m.fl. (M) behovet av att inkludera ny transportteknik i den framtida infrastrukturplaneringen. Motionärerna betonar att produktiviteten ska öka, att forskning och innovation på ett tydligare sätt ska inkluderas och att arbetet med att fasa ut fossila bränslen ska intensifieras. Trafikverket bör därför få i uppdrag att kartlägga möjligheter och utmaningar med framtida transportlösningar i syfte att snabbt inkludera ny transportteknik i den framtida infrastrukturplaneringen.

I kommittémotion 2020/21:3468 yrkande 9 begär Maria Stockhaus m.fl. (M) en utredning av hur Sveriges transportsystem kan användas mer effektivt. Motionärerna uppmärksammar att de tekniska framstegen innebär nya och förbättrade möjligheter att nyttja vägarna på ett effektivare sätt. Långsiktigt behöver svenska vägar nyttjas bättre under dygnets alla timmar, vilket förutsätter en genomarbetad strategi.

I kommittémotion 2020/21:4042 uppmärksammar Maria Stockhaus m.fl. (M) vikten av ett effektivt och hållbart transportsystem som inkluderar alla trafikslag (yrkande 9). Motionärerna menar att de transportpolitiska målen måste förstås och värderas utifrån pågående tekniska framsteg, bl.a. vad gäller elbilar, elflygplan och vätgasbatterier, och framhåller att forskning och innovation kommer att göra alla färdslag fossilfria och därmed klimatneutrala. Motionärerna framför vidare att ny transportteknik behöver inkluderas i den framtida infrastrukturplaneringen (yrkande 37). Motionärerna menar att Sverige ska ligga i framkant när det gäller att anamma teknikutveckling och innovation. Slutligen pekar motionärerna på behovet av att bejaka möjligheterna och förebygga riskerna med autonoma fordon (yrkande 44). Motionärerna betonar att den tekniska utvecklingen med ökad automatisering innebär stora möjligheter, men forskare varnar också för att förarlösa fordon innebär risker i form av förändrat beteende i trafiken. En utredning som brett tittar på alla aspekter av frågan med dess möjligheter och utmaningar bör därför tillsättas.

Utskottets ställningstagande

Forskning och innovation inom transportområdet

Utskottet vill inledningsvis slå fast att arbetet med innovationer på transportområdet är avgörande för möjligheterna att nå klimatmålen. Ny kunskap behövs för att Sverige ska kunna bli världens första fossilfria välfärdsland, och en omställning av transportsektorn spelar då en central roll. I infrastrukturpropositionen betonar regeringen att det behövs forskning och innovation i fråga om alla de tre ben som omställningen behöver stå på: ett mer transporteffektivt samhälle, energieffektiva fordon och farkoster samt högre andel förnybara drivmedel. Trafikverket ska genom sin forsknings- och innovationsverksamhet bidra till att stärka svensk forskning och innovation inom transportområdet. Regeringen redovisar att teknikutvecklingen enligt Trafikverket förväntas leda till mer kostnads- och energieffektiva, tillgängliga transportlösningar med mindre miljöpåverkan, vilket ytterligare kan driva på transportefterfrågan. Samtidigt beskriver Trafikverket att framför allt digitaliseringen kan leda till en minskad efterfrågan på vissa typer av transporter. Trafikverket noterar att forskningsläget visar att det råder stor osäkerhet om vilka systemeffekter den tekniska och digitala utvecklingen kan leda till. Vidare nämner regeringen bl.a. att den har gett Trafikverket i uppdrag att verka för ett utökat och breddat stöd till forskning och innovation på sjöfartsområdet, vilket utskottet välkomnar.

Utskottet delar regeringens bedömning att användningen av ny teknik som uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, fartyg och system, liksom en utbyggnad av elvägar, kommer att medföra förändrade krav på transportinfrastrukturen. Ett väl fungerande och effektivt transportsystem innebär att trafikslagen samverkar och rätt transportsätt används för varje del av transportkedjan.

Utskottet vill påminna om att regeringen i proposition 2020/21:60 *Forskning, frihet, framtid – kunskap och innovation för Sverige* presenterar forskningspolitiken för 2021–2024. När det gäller samhällsutmaningen klimat och miljö betonar regeringen att klimatförändringarna är vår tids ödesfråga och att Sverige ska vara ledande i klimatomställningen och bli ett fossilfritt föregångsland. Regeringen lyfter fram att utmaningarna är stora inom bl.a. transportsektorn. När det gäller olika satsningar på innovation framför regeringen att innovationssystemet ska stärkas. Regeringen betonar att Sverige är ett av världens mest innovativa länder men att det behövs fortsatta investeringar för att behålla och utveckla innovationssystemet och konkurrenskraften. I propositionen nämns flera olika satsningar, varav flera återfinns inom transportområdet. Ett exempel är de strategiska innovationsprogrammen, och ambitionen är att nästa generations program i större omfattning ska ta sig an områden med bred samhällsrelevans utifrån Agenda 2030, bl.a. med tydligare fokus på fossilfrihet. Ett annat exempel är programmet *Fordonsstrategisk forskning och innovation (FFI)* som är en avtalsreglerad samverkan mellan fordonsindustrin och staten genom Vinnova.

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

Utskottet vill även lyfta fram regeringens nationella godstransportstrategi från 2018 där vikten av forskning och innovation också betonas. Regeringen framhåller här att fortsatta satsningar ska göras på forskning och innovation inom svenska styrkeområden. Det ska vara möjligt för innovationer att efter test och utvärdering snabbt gå från pilot till verklighet och bli en del av den permanenta världsutställningen och av godstransportsystemet. I strategin uppges även att det på transportområdet sker en utveckling som innebär att transportsystemet digitaliseras, automatiseras och elektrifieras. Utvecklingen kan med rätt styrmedel skapa lösningar som kan bidra till att klimatmålet nås och att konkurrenskraften för svenskt näringsliv stärks.

Utskottet konstaterar att det även finns förslag på åtgärder inom forskning och innovation i handlingsplanen från 2018 för att stärka svensk sjöfart (TRV 2018/93261). Där konstateras att Sverige behöver forskning inom både miljö och klimat men också säkerhet och social hållbarhet för att svenska rederier ska kunna behålla en ledande position inom dessa områden. Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att bredda och utöka stödet till forskning och innovation på sjöfartsområdet för att underlätta en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart och minska utsläpp av växthusgaser. Enligt handlingsplanen ska Trafikverket, Vinnova och Energimyndigheten bl.a. se över sina utlysningar till forskning och innovation så att de styr mot målet om ökad överflyttning till sjöfart.

Vidare vill utskottet lyfta fram att Trafikverket i inriktningsunderlaget inför transportinfrastrukturplaneringen för kommande period uppmärksammar att helhetsbilden för finansiering av transportinriktad forskning och innovation

har förändrats märkbart de senaste åren. Transportsektorns aktörer går enligt Trafikverket allt oftare in aktivt och finansierar kompetensförstärkning och kunskapsuppbyggande på svenska lärosäten, främst för att lösa samhällets och branschens stora utmaningar, men även för branschens kompetensförsörjning. Trafikverket menar att transportforskning ofta har svårt att hävda sig i den interna konkurrensen om fakultetsmedlen på flera lärosäten. Trots att transportforskning har hög samhällsrelevans premieras området inte alltid i akademiska rankingar. Därför är de statliga transportforskningsmedlen enligt Trafikverket viktiga för att tillgodose framtidens kunskapsbehov.

Trafikverket föreslår att årliga resurser för forskning och innovation, planering, stöd och myndighetsutövning minst ska uppgå till dagens nivåer. Trafikverket menar att forsknings- och innovationsinsatserna behöver fokusera på att minska klimatpåverkande utsläpp, bl.a. genom lösningar som bidrar till snabb elektrifiering i alla trafikslagen. Transportområdet genomgår ett paradigmskifte där digitalisering genomsyrar all utveckling. Framtida forskning inom infrastrukturområdet behöver enligt Trafikverket i större utsträckning än hittills bedrivas ur ett livscykelperspektiv. Trafikverket för fram att tvärvetenskaplig forskning och innovation som beaktar olika sociala gruppers behov och tar ett bredare grepp kring mobilitet, bostadsbyggande och planering är av stor betydelse för att öka kunskapen om hur transportplanering kan bidra till ett mer tillgängligt och inkluderande Sverige. Här ingår även möjligheterna att upprätthålla en god tillgänglighet på landsbygden.

Utskottet vill i sammanhanget påminna om att regeringen i propositionen En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop (prop. 2017/18:179) anför att det behövs nya tillvägagångssätt för att förbättra transportmöjligheterna på landsbygden. Regeringen pekar på att kollektivtrafiken på landsbygden är svagt utvecklad och turtätheten ofta låg. Regeringen framhåller samtidigt att det tack vare digitaliseringen finns möjligheter att utveckla nya lösningar för person- och godstransporter inom ramen för delningsekonomi. I yttrande 2017/18:TU7y till näringsutskottet instämde trafikutskottet med regeringen i att det finns anledning att förbättra förutsättningarna för innovativa transportlösningar, inte minst för att lösa landsbygdens utmaningar.

Utskottet påminner om att genom den nuvarande nationella planen fördelas totalt 8 miljarder kronor till forskning och innovation under planperioden, vilket innebär en ökning från föregående planperiod. Insatserna omfattar samtliga trafikslag. I skrivelsen om den nationella planen framför regeringen att Sverige har möjlighet att bli en permanent världsutställning för innovationer på transportområdet genom att satsa på elektrifiering, digitalisering, fjärrstyrning och automatisering, bl.a. uppkopplade transporter och ökad resenärsinformation. Utskottet ser mycket positivt på detta. I skrivelsen understryks vidare att Sverige har många världsledande företag i transportsektorn och har stor potential att utveckla transportsystemet till att bli långsiktigt hållbart samtidigt som svenskt näringsliv stärks. Regeringen framhåller att den nationella planen bidrar till detta med finansiering till

åtgärder som gör att infrastrukturen kan användas på ett mer hållbart sätt. I skrivelsen framhåller regeringen även att digitaliseringen påverkar såväl resmönster som transporter. Det är därför angeläget att Trafikverket bedriver ett arbete för att på sikt åstadkomma en infrastruktur som är anpassad och integrerad med uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, farkoster och system. Särskilda satsningar ska göras på test och demonstration, och ett större fokus ska ligga på förkommersiell upphandling tillsammans med inhämtande av internationell kunskap för att åstadkomma höjd innovationstakt och öka tillämpningen av forskningsresultat. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill vidare framhålla att det pågår en omfattande utrednings- och försöksverksamhet som syftar till att ställa om och förbereda transportsystemet för klimatsmarta, uppkopplade och automatiserade person- och gods-transporter. Trafikverket och Transportstyrelsen arbetar på regeringens uppdrag med den nationella handlingsplanen för intelligenta transportsystem. Vidare har regeringen gett Trafikverket i uppdrag att skapa en arena för fossilfri tillgänglighet och transporteffektivitet i städer. Energimyndigheten och Trafikverket har ett uppdrag om hållbara nordiska städer med fokus på klimatsmart mobilitet. Sverige deltar också i EU-arbetet i frågor som rör självkörande fordon och stod värd för det tredje högnivåmötet om uppkopplad och automatiserad körning i juni 2018 i Göteborg. Inom ramen för EU-direktivet om intelligenta transportsystem (2010/40/EU) finns en arbetsplan där arbete pågår med att bl.a. förbereda nödvändiga regleringar.

Utskottet kan konstatera att frågan om autonoma eller självkörande fordon i trafiken har behandlats i en rad utredningar av olika myndigheter under senare år. Utredningen om självkörande fordon på väg lade i mars 2018 fram sitt slutbetänkande *Vägen till självkörande fordon* (SOU 2018:16). Utredningen pekar på behovet av en del ändringar i det juridiska regelverket för att underlätta en marknadsintroduktion av automatiserade fordon. Det handlar bl.a. om att anpassa reglerna i trafikförordningen, vägmärkesförordningen och kamerabevakningslagen för automatiserad körning. Vidare föreslår utredningen fortsatta analyser och att man uppmuntrar de försök och demonstrationsprojekt som behövs för att underlätta för självkörande fordon i trafiken. Utredningen pekar också på att det kommer att bli nödvändigt med en ökad grad av samverkan mellan inblandade aktörer för att ta fram helhetslösningar för godstransporter och persontrafik i städer och på landsbygden som kan bidra till angelägna transport- och samhällsmål. I Sverige har sex försök med automatiserade fordon beviljats tillstånd av Transportstyrelsen, varav ett har avslutats. Sverige deltar även aktivt i flera stora EU-projekt inom området.

Geostaket

Geostaket (geofencing) är en digital geografisk zon där uppkopplade fordon kan styras på olika sätt. De uppkopplade fordonens tillträde, hastighet och användning av drivmedel kan styras digitalt. Geostaket kan användas för att

begränsa ett fordon's tillgång till zoner. I Sverige pågår test- och demonstrationsprojekt med geostaket i urbana miljöer.

Utskottet kan konstatera att Trafikverket menar att geostaket är en form av digital infrastruktur som behöver utvecklas, testas och demonstreras som ett led i arbetet med att skapa ett uppkopplat transportsystem. Genom att digitaliseringens och automatiseringens möjligheter tillvaratas kan man enligt Trafikverket skapa en god bebyggd miljö där det är attraktivt för människor att vistas. Utskottet noterar att Trafikverket har i uppdrag av regeringen att testa geostaket i stadsmiljö och leder ett samarbetsprojekt där Scania, Volvokoncernen, Volvo Cars, Stockholms stad, Göteborgs stad och Veoneer deltar. Till en början fokuserar projektet främst på yrkestrafiken. En handlingsplan har också tagits fram för att införa geostaket i större skala i svenska städer (december 2018).

Utskottet välkomnar att Trafikverket har i uppdrag från regeringen att testa geostaket i demonstrationsprojekt i stadsmiljö och att utveckla relevanta forsknings- och innovationsprogram där geostaket inkluderas.

Utveckling av mobilitetstjänster

Kombinerad mobilitet (också kallat mobilitet som tjänst eller MAAS) är ett innovationsområde där fokus flyttas från själva transporten till mobilitet. Kombinerad mobilitet är ett koncept som innebär att en resenär köper eller prenumererar på en kombination av möjligheter till mobilitet i stället för, eller som komplement till, att köpa eller äga egna transportmedel. Utskottet har behandlat frågor om kombinerad mobilitet tidigare och har välkomnat aktiviteter inom området och framfört att det avser att följa utvecklingen av mobilitet som tjänst med intresse. Utskottet har inte ändrat inställning i denna fråga.

Utskottet kan konstatera att mobilitet som tjänst i stor skala ingår inom ramen för samverkansprogrammet Nästa generations resor och transporter och att en nationell färdplan för kombinerad mobilitet har tagits fram. Som framgår ovan är Kompis ett projekt som syftar till att främja framväxten av kombinerad mobilitet i Sverige. Det är initierat av regeringens samverkansgrupp för nästa generations resor och transporter. Programmet samordnar, utvecklar och förvaltar bl.a. färdplanen för kombinerad mobilitet, identifierar och bedriver pilotstudier inom policy- och regelområdet, ger stöd till pilotstudier och uppskalning av mobilitetstjänster och stöder även kollektivtrafiken i dess arbete med digitalisering av biljettutbudet. Därutöver underlättar programmet samverkan mellan MAAS-ekosystemets alla aktörer, utvärderar effekter och konsekvenser för hållbarhet samt främjar information och kunskapsspridning om MAAS och kombinerad mobilitet. Färdplanen för kombinerad mobilitets långsiktiga mål är att normen för hur vi reser förändras från att resa ensam i egen transportresurs mot delad mobilitet. Det innebär att utgångspunkten ska vara att resorna görs med delade resurser, cykel eller gång, om det är möjligt, och att man har tillgång till bil i olika former när det behövs. Utskottet noterar

att regeringen också har gett Trafikverket i uppdrag att genomföra informations- och kunskaphöjande insatser inom MAAS-området. Två MAAS-tjänster har lanserats, en i Göteborg och en i Stockholm.

Utskottet vill även uppmärksamma att infrastrukturministern i en interpellationsdebatt i oktober 2017 (ip. 2017/18:26) framhöll att regeringen har tagit ett flertal initiativ som syftar till att utveckla och modernisera kollektivtrafiken till konceptet mobilitet som tjänst. Statsrådet pekade bl.a. på regeringens samverkansprogram Nästa generations resor och transporter och på det regeringsuppdrag om kollektivtrafik på landsbygden som Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har.

Utskottets arbetsgrupp för forsknings- och framtidsfrågor har låtit göra en forskningsöversikt om mobilitet på landsbygden (2019/20:RFR10). I rapporten presenteras forskning om olika mobilitetslösningar som skulle kunna öka tillgängligheten på landsbygden. Det konstateras att på kort sikt kan nya former av kollektivtrafik, bildelning, kombinerade transporter och elbilar öka tillgängligheten på landsbygden. På längre sikt kan självkörande minibussar, drönare och elflygplan bidra till ökad tillgänglighet. Utskottets arbetsgrupp framför bl.a. att teknikutvecklingen inom digitalisering, automatisering och elektrifiering kan innebära en förbättring av befintliga mobilitetslösningar och underlätta för nya innovativa mobilitetstjänster på landsbygden. Gruppen konstaterar samtidigt att den rådande teknikutvecklingen ställer nya krav på kollektivtrafikmyndigheterna och på en väl utbyggd infrastruktur, både fysisk och digital, och att det är viktigt att skaffa och sprida kunskap om vilka mobilitetslösningar som fungerar var.

Självkörande tåg, maglevtåg och hyperloop

När det gäller motionsförslag om transportteknik som självkörande tåg, maglevtåg och hyperloop vill utskottet peka på branschprogrammet Ökad kapacitet i järnvägstrafiken (KAJT) som genomför forskning för att förbättra järnvägssystemet. När det gäller självkörande tåg uppger Trafikverket att infrastrukturhållare i Europa samarbetar med systemleverantörer om att specificera självkörande tåg och att genomföra demonstration av det. I Sverige är huvudfokus på att lokföraren har ett stöd för tåγκöringen.

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

Vidare noterar utskottet att Trafikverket betonar att det är viktigt att bygga strategisk kunskap om teknikutveckling och digitalisering, och ett område som

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

Nya byggmetoder för järnväg

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

Dessutom kan nämnas att Trafikverket vid utskottets sammanträde den 23 mars 2021 lämnade information om det slutredovisade uppdraget om nya stambanor för höghastighetståg. Trafikverket framförde då bl.a. att ett standardiserat koncept för landbroar har potential att både minska anläggningsmassan och effektivisera genomförandet, men att det kräver rätt förhållanden.

Teknikneutral lagstiftning

När det slutligen gäller motionerna om behovet av en teknikneutral lagstiftning vill utskottet peka på att regeringen i skrivelse 2017/18:47 framför att det i det digitala samhället behöver finnas en långsiktigt hållbar lagstiftning som stöder utvecklingen och digitaliseringsens effektiviseringspotential. Regeringen

understryker att lagar och förordningar måste ge tillräckligt stöd för den digitala utvecklingen och för behovet av samverkan mellan inblandade aktörer. För att inte skapa onödiga hinder för digitaliseringen av samhället betonar regeringen också i skrivelsen vikten av teknikneutralitet. Utskottet delar denna bedömning. Regeringen påminner i sammanhanget om att Sverige i arbetet med översynen av EU-ramverket för elektroniska kommunikationer har verkat för en reglering som är teknikneutral, flexibel och inte alltför detaljerad, detta för att inte bromsa den snabba teknikutvecklingen.

Utskottet konstaterar att regeringen i flera propositioner framhåller behovet av en teknikneutral ansats. I propositionen Behandling av personuppgifter samt registrering och användning av fordon på vägtrafikområdet (prop. 2018/19:33) angav regeringen att det med hänsyn till den snabba tekniska utvecklingen är angeläget att lagregleringen i så stor utsträckning som möjligt är teknikneutral. I propositionen Genomförande av webbtillgänglighetsdirektivet (prop. 2017/18:299) konstaterade regeringen att det finns många fördelar med att en lagstiftning är helt teknikneutral, då det innebär att den tekniska utvecklingen inte behöver leda till regelbundna ändringar och att lagstiftningen därför blir mer flexibel och hållbar över tid. I propositionen En ny kategori av taxitrafik (prop. 2017/18:239) uppgav regeringen att regleringen i så stor omfattning som möjligt bör vara teknikneutral för att undvika en omotiverad låsning till en viss teknisk lösning.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet vill sammanfattningsvis understryka att arbetet med innovationer på transportområdet är avgörande för möjligheterna att nå klimatmålen. Ny kunskap behövs för att Sverige ska kunna bli världens första fossilfria välfärdsland, och en omställning av transportsektorn spelar då en central roll. Utskottet vill framhålla att ett effektivt och tillgängligt transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar.

Utskottet ser mycket positivt på regeringens uttalanden om vikten av satsningar på forskning och innovation. Satsningar på forskning och innovation är angelägna för att kunna möta utmaningarna inom transportsystemet liksom för att fullt ut kunna tillvarata möjligheterna med den snabbt ökande digitaliseringen och ny teknik. Inte minst behövs det forskning om omställningen av transportsystemet för att uppnå klimatmålet och klara målen i Agenda 2030, t.ex. hållbara resmönster, elektrifiering och fossilfria bränslen. Utskottet betonar vikten av att Sverige ligger i framkant i utvecklingsfrågor och att detta innebär en stor konkurrensfördel för svenska företag.

Utskottet lyfter fram att digitaliseringen påverkar hela samhället och konstaterar att utvecklingen går fort också inom fordons- och transportindustrin. Självkörande fordon som drivs fossilfritt och framförs säkert kan få genomgripande konsekvenser och vara en viktig del i det framtida transportsystemet. Utskottet välkomnar de försök med automatiserade fordon som pågår och avser att även fortsättningsvis följa dessa noga.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan avstyrker utskottet motionerna 2020/21:1088 (M), 2020/21:2217 (SD) yrkandena 56–59, 2020/21:3172 (C) yrkande 46, 2020/21:3235 (L) yrkandena 2 och 27, 2020/21:3243 (L) yrkandena 10 och 11, 2020/21:3467 (M) yrkande 6, 2020/21:3468 (M) yrkande 9 och 2020/21:4042 (M) yrkandena 9, 37 och 44.

Ett gränsöverskridande transportsystem

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om hur arbetet för ett gränsöverskridande transportsystem ska bedrivas. Utskottet betonar att det är av stor betydelse att ha ett internationellt perspektiv i infrastrukturplaneringen. Utskottet framhåller att en ökad rörlighet mellan Sverige och våra grannländer är positivt och bra för Sverige, och gränsöverskridande trafik bör därför främjas och underlättas. Utskottet ser med tillfredsställelse på det arbete som bedrivs för att utveckla ett effektivt och hållbart transportsystem utan gränshinder.

Jämför reservation 17 (M), 18 (SD), 19 (V) och 20 (KD).

Bakgrund

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

Det finns nio stomnätskorridorer i TEN-T och två korridorer för horisontella frågor (järnvägssystemet ERTMS och Motorways of the Sea). Sverige berörs i huvudsak av stomnätskorridoren Skandinavien–Medelhavet samt de horisontella korridorerna men även av stomnätskorridoren Atlanten–Östersjön från Finland via Haparanda.

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

Motionerna

I motion 2020/21:413 framför Niels Paarup-Petersen (C) att det bör övervägas att skapa nya förbindelser över Öresund (yrkande 1) och pekar på behovet av

att öka kapaciteten och minska sårbarheten. Motionären tar även upp frågan om gemensam finansiering av förbindelser över Öresund (yrkande 2) och menar att nya förbindelser bör finansieras gemensamt med statsgaranterade lån som grund.

I kommittémotion 2020/21:597 yrkande 10 föreslår Håkan Svenneling m.fl. (V) att Sverige inom det nordiska samarbetet ska verka för att utveckla de gränsöverskridande järnvägarna. Motionärerna menar att det krävs åtgärder för ett transporteffektivare samhälle, och på nordisk nivå betyder det framför allt att järnvägen behöver byggas ut och att gränsöverskridande tåglinjer behöver utvecklas.

I motion 2020/21:862 i denna del pekar Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S) på behovet av att se över möjligheten att utarbeta en nationell strategi för att möta den ökade utrikeshandeln österut. Motionärerna konstaterar att efterkrigstidens politik har gynnat ett västligt transportnät på bekostnad av de mer östliga, vilket långsamt håller på att förändras i och med östutvidgningen av EU och stärkandet av ekonomierna i öst.

I motion 2020/21:886 begär Niklas Karlsson (S) att man i infrastrukturplanen studerar förutsättningarna för ökad godstågskapacitet över Öresund. Motionären menar att Fehmarn Bält-förbindelsen kommer att leda till en ökning i godstågstrafiken, och systemet blir sårbart med bara en passage för godståg över Öresund. Motionären menar att Trafikverket bör utreda förslag på Öresundsförbindelser som kan öka kapaciteten för godståg.

I motion 2020/21:1521 yrkande 1 framför Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L) att man bör göra snabba tågförbindelser på sträckan Oslo–Köpenhamn och vidare söderut till en del av TEN-T.

I motion 2020/21:1674 pekar Ida Karkiainen m.fl. (S) på behovet av att tydliggöra uppdraget om gränsöverskridande järnvägstrafik. Motionärerna uppmärksammar att Trafikverket inte har prioriterat frågan om att koppla ihop järnvägsnäten i Norden, trots regeringens ambitioner. Enligt motionärerna behövs det en tydligare signal från regeringen om den gränsöverskridande järnvägstrafiken och att Trafikverket ges i uppdrag att bedriva både dag- och nattågstrafik i öst-västlig riktning.

I kommittémotion 2020/21:2217 uppmärksammar Patrik Jönsson m.fl. (SD) behovet av en ny förbindelse mellan Sverige och Danmark (yrkande 22). Motionärerna pekar på behovet av en utredning innan beslut fattas om vart en ny förbindelse ska förläggas, och samtalet med den danska regeringen bör intensifieras i syfte att få till stånd en ny förbindelse mellan Sverige och Danmark för bil- och tågtrafik. Motionärerna menar dessutom att ett arbete bör inledas för förbättrade järnvägskommunikationer mellan Sverige och Norge (yrkande 24). Motionärerna välkomnar ett samarbete med Norge för att på sikt få till stånd bättre förbindelser mellan de båda länderna. Vidare menar motionärerna att ett arbete bör inledas för förbättrade järnvägs-kommunikationer mellan Sverige och Finland (yrkande 25). En bättre järnvägsförbindelse skulle ge möjligheter att lägga över en del av godset från

båt till en snabbare transport på järnväg, och samtal med berörda länder bör inledas.

I motion 2020/21:2637 yrkande 9 föreslår Boriána Åberg m.fl. (M) att Sverige inrättar en infrastrukturkommission tillsammans med Danmark för att säkerställa en samlad gränsöverskridande planering av infrastrukturen i Öresundsregionen. Motionärerna framhåller att det inte är rationellt att infrastrukturplaneringen begränsas till nationsgränserna, och om man inrättar en dansk-svensk infrastrukturkommission kan planeringen för infrastruktur ske utifrån gemensamma förutsättningar och prognoser.

I kommittémotionerna 2020/21:3467 yrkande 5 och 2020/21:4042 yrkande 36 pekar Maria Stockhaus m.fl. (M) på behovet av stärkt gemensam infrastrukturplanering med våra nordiska grannländer. Motionärerna menar att de vägar, flyglinjer och järnvägar som vi delar med våra grannländer i möjligaste mån bör upprustas och byggas ut i samverkan med det berörda grannlandet. Regeringen bör enligt motionärerna därför se över möjligheten att organisatoriskt underlätta framtida gemensamma nordiska infrastruktur-satsningar.

I motion 2020/21:3699 föreslår Pål Jonson (M) att stråket Stockholm–Oslo ska utpekas som en stomnätsskorridor för EU:s transeuropeiska transportnät (TEN-T). Motionären pekar på vikten av att stråket blir prioriterat i dialogen med kommissionen.

I kommittémotion 2020/21:4047 yrkande 10 framför Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att det bör inrättas ett ministerråd för transport inom ramen för Nordiska ministerrådets organisation. Om det skapas ett sådant hoppas motionärerna att arbetet med den nordiska triangeln i fråga om både järnväg och framtida elvägar ska kunna påskyndas och att samarbetet inom flyg och sjöfart ska förbättras.

Utskottets ställningstagande

EU:s transeuropeiska transportnät

Utskottet vill inledningsvis uppmärksamma att EU har en gemensam planering för infrastruktur. Syftet är att senast 2030 ha skapat effektiva och högkvalitativa transportkorridorer, eller stomnät, inom hela EU. Detta har Sverige varit med och förhandlat fram och åtagit sig att utföra. Regeringen och Trafikverket har det övergripande ansvaret för att integrera planeringen av EU-målen med de nationella målen för nya vägar och järnvägar.

Utskottet kan konstatera att Sverige är ett exportberoende industriland med behov av god tillgänglighet till Europa och resten av världen. I infrastrukturpropositionen anger regeringen att inriktningen för de gränsöverskridande transporterna är att de i framtiden ska fungera väl och upplevas som smidiga och effektiva. Utskottet delar regeringens syn och vill liksom regeringen peka på att den svenska transportinfrastrukturplaneringen utifrån ett brett synsätt behöver samspela med den internationella transportinfrastrukturplaneringen. Det svenska näringslivet har ett starkt utbyte på global nivå, inte minst inom

EU. En viktig del för Sverige i EU-samarbetet på transportområdet är därför genomförandet av det transeuropeiska nätverket för transporter (TEN-T). Nätverket består av ett stomnät och ett övergripande nät som omfattar alla trafikslag. Godstransporterna är koncentrerade till större stråk, som i huvudsak överensstämmer med de svenska delarna av TEN-T:s stomnät. Utskottet uppmärksammar att Europeiska kommissionen har inlett arbetet med att revidera regelverket för TEN-T och aviserat att ett förslag till ny förordning kommer att presenteras under det tredje kvartalet 2021.

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

Utskottet vill även peka på att infrastrukturministern i sitt svar på en skriftlig fråga från december 2017 betonade att Sverige deltar aktivt i samarbetet för TEN-T. I februari 2019 framförde infrastrukturministern i sitt svar på fråga 2018/19:135 att regeringen har föreslagit att EU-kommissionen förlänger den befintliga stomnätskorridoren Skandinavien–Medelhavet till den svensk-finska gränsen vid Haparanda samt till Oslo via Örebro. Förlängningen av stomnätskorridoren sträckan Örebro–(Hallsberg)–Oslo har enligt statsrådet varit högt prioriterad i regeringens standpunkt i EU-förhandlingen om förslaget till reviderad förordning om ett sammanlänkat Europa. Utskottet ser positivt på detta.

Gränsöverskridande infrastrukturplanering

Utskottet vill framhålla att ökad tillgänglighet genom t.ex. goda pendlingsmöjligheter med tåg och annan kollektivtrafik över landsgränserna mot såväl Norge som Finland och Danmark ger möjligheter till utvidgade, men också integrerade, arbetsmarknadsregioner, till gagn för såväl företag som anställda. Utskottet vill lyfta fram att det i infrastrukturpropositionen betonas att regeringen, regionerna, kommunerna och Trafikverket sedan lång tid tillbaka

har ett fortlöpande samarbete med sina nordiska motsvarigheter genom att samarbeta om exempelvis gränsöverskridande infrastruktur. Utskottet delar regeringens bedömning att det behövs god samverkan med andra länder i samband med planering, finansiering och genomförande av infrastruktur för gränsöverskridande transporter.

Utskottet konstaterar i sammanhanget att det i regeringens beslut om nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 ingår investeringar som bl.a. syftar till ökad robusthet för transportsystemet som helhet och därmed även för gränsöverskridande transporter. Vidare vill utskottet peka på att det i regeringens nationella godstransportstrategi understryks att Sverige är ett exportberoende land och att väl fungerande internationella godstransporter är av stor betydelse för att företagen ska kunna exportera sina varor. Målet är att de gränsöverskridande transporterna i framtiden ska fungera väl och upplevas som smidiga och effektiva och infrastrukturen ska vara så robust att större avbrott i näringslivets transporter kan undvikas. I godstransportstrategin pekar regeringen på ett antal insatser, bl.a. att Sverige ska delta aktivt och med kraft i det europeiska samarbetet om infrastruktur, att förenkla rapporteringen till berörda myndigheter vid fartygsanlöp, att utveckla EU:s godskorridorer på järnväg, att utveckla järnvägsförbindelserna till Norge och att analysera en ny fast förbindelse till Danmark.

Vidare vill utskottet lyfta fram att Trafikverket uppger att det i planeringen av de gränsöverskridande relationerna pågår kontinuerligt samarbete mellan myndigheterna på ömse sidor om gränsen. Åtgärdsvalsstudier har enligt Trafikverket genomförts på de flesta stråk mellan Sverige och grannländerna. Regioner, län och kommuner på båda sidor av gränserna liksom berörda delar av näringslivet har bjudits in och deltagit i utredningarna. Resultaten av dessa samarbeten utgör underlag för den nationella planen, och föreslagna åtgärder kan värderas och prioriteras tillsammans. Trafikverket initierade under våren 2017 ett forum mellan de nordiska myndigheterna Banedanmark och Vejdirektoratet i Danmark, Trafikledsverket i Finland, Jernbanedirektoratet och Statens vegvesen i Norge samt Trafikverket i Sverige. Samarbetet syftar bl.a. till att bidra till samsyn om flaskhalsar och brister i gränsöverskridande relationer. Dessutom är avsikten att kunna informera om och diskutera respektive myndighets underlag och förslag till åtgärder och transportplaner, speciellt gränsöverskridande transport- och reserelationer. Syftet är också att bidra till utveckling av planeringsanalys i tidiga skeden för gränsöverskridande åtgärder. Forumet har regelbundna möten, och Trafikverket uppger att informationsutbytet och diskussionerna i hög grad bidrar till förståelsen för både likheter och skillnader i transportplaneringens förutsättningar i de nordiska länderna (Gränsöverskridande planering – ett kunskapsunderlag i den långsiktiga planeringen, rapport 2020:048). Utskottet ser positivt på detta.

När det gäller motionsförslaget om att det bör inrättas ett ministerråd för transporter inom ramen för Nordiska ministerrådet konstaterar utskottet att ministerrådet löpande arbetar fram rekommendationer inom transportområdet,

och utskottet har i dagsläget inga skäl att ha synpunkter på ministerrådets organisation.

Gränsöverskridande trafik mellan Norge och Sverige

När det gäller gränsöverskridande trafik mellan Norge och Sverige vill utskottet peka på att regeringen i skrivelsen om den nationella planen framhåller att Sveriges och Norges regeringar är överens om att den gränsöverskridande transportinfrastrukturen ska utvecklas i dialog mellan departementen i de båda länderna och mellan de myndigheter som ansvarar för transportsystemet i respektive land. Regeringen framför vidare att den har för avsikt att ta initiativ till en dialog med den norska regeringen om utvecklingen av de gränsöverskridande stråk som Trafikverket beskriver: Stockholm–Oslo, Göteborg–Oslo och Malmbanan/Ofotenbanan. Regeringen framför vidare att den ser ett särskilt behov av att länderna gemensamt utreder hur järnvägsförbindelserna i de nämnda stråken kan stärkas.

Utskottet vill även peka på att infrastrukturministern i februari 2021 betonade att Sveriges och Norges regeringar är överens om att utvecklingen av den gränsöverskridande transportinfrastrukturen ska ske i dialog mellan departementen i de båda länderna och att det finns ett gott samarbete mellan länderna med kontinuerlig kontakt (ip. 2020/21:356). Infrastrukturministern har betonat angelägenheten av att utveckla en ännu bättre gränstrafik mellan de nordiska länderna. Det förs återkommande diskussioner mellan Sverige och Norge, både om infrastruktursatsningar och om upprätthållande av väl fungerande godstrafikflöden.

När det gäller utredningsarbete om olika gränsöverskridande stråk vill utskottet uppmärksamma att infrastrukturministern har hänvisat till att det pågår ett utredningsarbete om sträckan Oslo–Stockholm (ip. 2020/21:356). Vidare har han hänvisat till att regeringens beslut om gällande nationell plan innehöll ett uppdrag till Trafikverket att fortsätta att utreda stråket Göteborg–Oslo (ip. 2020/21:432). Målsättningen är enligt statsrådet att stråket är så pass utrett att det kan övervägas i nästa planeringsomgång och planrevidering. På samma sätt har ett uppdrag också getts när det gäller Stockholm–Oslo. Statsrådet har även hänvisat till Mittbanan som har elektrifierats på svensk sida och där tanken är att Norge ska elektrifiera sin del av sträckan över till Trondheim. Vidare har statsrådet nämnt Lofotenbanan och Malmbanan och vikten av snabba transporter där mellan Sverige och Norge.

Utskottet behandlar regeringens förslag till ekonomiska ramar för 2022–2033 i avsnittet Planeringsramar nedan. Utskottet vill påminna om att arbetet med åtgärdsplaneringen, dvs. att identifiera de åtgärder som bör prioriteras in i den nationella planen, tar vid efter riksdagsbeslutet om ekonomiska ramar i juni 2021. Beslutet om ny nationell plan planeras till 2022. Infrastrukturministern har i olika frågesvar (bl.a. fr. 2020/21:1024) pekat på att olika objekt får bedömas inom ramen för det kommande arbetet med den åtgärdsplanering som följer efter riksdagens beslut om infrastrukturpropositionen. Statsrådet

har konstaterat att det finns stora önskemål i hela landet om åtgärder inför en ny nationell plan, bl.a. i fråga om järnväg. Statsrådet har betonat att han sätter stort värde i att lyssna in önskemål från alla aktörer, såsom regionerna, kommunerna, näringslivet och civilsamhället. Investeringar i och underhåll av järnvägen kommer enligt statsrådet att vara i fortsatt fokus för regeringen, vilket utskottet välkomnar.

Gränsöverskridande trafik mellan Danmark och Sverige

Gränsöverskridande transportinfrastruktur har en stor betydelse för både tillväxt och tillgänglighet i Sverige och Danmark. Det är viktigt att infrastrukturen gör det attraktivt att bo och arbeta på andra sidan landsgränsen och gör det möjligt att på ett mer hållbart sätt resa och transportera varor mellan länderna och vidare ut i Europa.

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

Den 18 mars 2021 informerades utskottet av företrädare för Trafikverket, Helsingborgs stad, Landskrona stad och Malmö stad i fråga om fasta förbindelser över Öresund. Trafikverket konstaterade att Öresundsregionen är Skandinavians största storstadsregion med över 4 miljoner invånare. En växande befolkning pressar infrastrukturens kapacitet, påverkar mobiliteten och förlänger restiderna. Trafikverket menar bl.a. att en ny fast förbindelse över Öresund innebär nya möjligheter för pendlare, fritidsresenärer och transporter av godstrafik på väg mellan de två länderna. Förbindelsen skapar förutsättningar för medborgare och företag att transportera sig på nya sätt och nå en större arbetsmarknad. Den dansk-svenska utredningen har sett över möjligheterna både till en vägförbindelse och till en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse för persontrafik.

Vid samma tillfälle informerades utskottet av företrädare för Malmö stad om den s.k. Öresundsmetron som är ett förslag till tunnelbana under Öresund mellan Malmö och Köpenhamn, avsedd för pendlare och kollektivtrafikresenärer. Malmö stad menar att den föreslagna metron skulle komplettera Öresundsbron, frigöra spårkapacitet och erbjuda en alternativ färdväg över Öresund. Vidare informerade företrädare för Landskrona stad om det s.k. Europaspåret, ett förslag till järnvägsförbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn. Landskrona stad pekar bl.a. på behovet av ökad kapacitet för fjärr- och godståg, redundans för godstrafiken samt regionförstoring och utökad regionalstågstrafik i Öresundsregionen.

Utskottet kan konstatera att infrastrukturministern i mars 2021 i sitt svar på fråga 2020/21:1929 om en Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn anförde att gränsöverskridande transportinfrastruktur har stor betydelse för både tillväxt och tillgänglighet i Sverige och Danmark. Statsrådet hänvisade till Trafikverkets, Vejdirektoratets och Transportministeriets studie. Vidare hänvisade han i februari 2021 i sitt svar på fråga 2020/21:1776 om Europaspåret Landskrona–Köpenhamn till regeringens arbete med att ta fram en ny nationell plan.

Utskottet behandlar regeringens förslag till ekonomiska ramar för 2022–2033 i avsnittet Planeringsramar nedan. Utskottet vill påminna om att efter riksdagsbeslutet om ekonomiska ramar, som riksdagen avser att fatta i juni 2021, fortsätter arbetet med åtgärdsplaneringen, vilket innebär att de åtgärder som bör prioriteras in i den nationella planen identifieras. Beslut om ny nationell plan planeras till 2022. Utskottet kan konstatera att Trafikverket enligt sin instruktion har ett ansvar för den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Trafikverket identifierar eventuella brister i samarbete med andra samhällsaktörer, och utskottet förutsätter att Trafikverket arbetar kontinuerligt med att analysera hur infrastrukturen kan utvecklas, t.ex. för att möta godstrafikens behov.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet vill sammanfattningsvis framföra att det är av stor betydelse att ha ett internationellt perspektiv i infrastrukturplaneringen. Den svenska transportinfrastrukturplaneringen behöver utifrån ett brett synsätt samspela med den internationella transportinfrastrukturplaneringen. Inriktningen för de gränsöverskridande transportererna är att de ska fungera väl och upplevas som smidiga och effektiva. Utskottet framhåller att en ökad rörlighet mellan Sverige och våra grannländer är positivt och bra för Sverige, och gränsöverskridande trafik bör därför främjas och underlättas. Utskottet ser följaktligen med tillfredsställelse på det arbete som bedrivs inom Regeringskansliet och myndigheterna för att utveckla ett effektivt och hållbart transportsystem utan gränshinder.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:413 (C) yrkandena 1 och 2, 2020/21:597 (V) yrkande 10, 2020/21:862 (S) i denna del, 2020/21:886 (S), 2020/21:1521 (L) yrkande 1, 2020/21:1674 (S) delyrkande 2, 2020/21:2217 (SD) yrkandena 22, 24 och 25, 2020/21:2637 (M) yrkande 9, 2020/21:3467 (M) yrkande 5, 2020/21:3699 (M), 2020/21:4042 (M) yrkande 36 och 2020/21:4047 (KD) yrkande 10.

Ett robust transportsystem

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om hur arbetet för ett robust transportsystem ska bedrivas. Utskottet betonar att frågor om att förstärka säkerheten och skyddet inom transportsystemet är av stor betydelse. Utskottet ser positivt på det säkerhetsfrämjande arbete som pågår och betonar att regeringen har identifierat mycket angelägna behov av att förstärka och vidareutveckla den civila försvarsförmågan och robustheten inom transportområdet. Utskottet konstaterar att coronapandemin har slagit hårt mot transportsektorn och betonar att det tydligt visar på betydelsen av transportsystemets olika delar i att säkerställa försörjningen av nödvändiga varor och tjänster till och i hela landet.

Jämför reservation 21 (M), 22 (SD) och 23 (C).

Bakgrund

Krisberedskapen i Sverige regleras i lagar och förordningar, och ansvarsförhållanden styrs bl.a. av grundläggande principer. Vissa myndigheter har mer ansvar än andra för Sveriges krisberedskap och att planera för totalförsvaret, men alla statliga myndigheter har ett ansvar för att minska sårbarheter i samhället. Även näringsidkare har viktiga roller inom totalförsvaret.

Enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska verket med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv samverka med andra aktörer och vidta åtgärder för att utveckla och samordna krisberedskap och planering för höjd beredskap inom transportområdet. I detta ingår att bedriva omvärldsbevakning och analys samt att stödja andra myndigheter med expertkompetens inom området.

Med samhällsviktig verksamhet avses en verksamhet, tjänst eller infrastruktur som upprätthåller eller säkerställer samhällsfunktioner som är nödvändiga för samhällets grundläggande behov, värden eller säkerhet.

Motionerna

I kommittémotion 2020/21:2217 yrkande 21 framför Patrik Jönsson m.fl. (SD) att möjligheten att transportera järnvägsvagnar med fartyg bör bibehållas. Motionärerna konstaterar att Öresundsbron kan tvingas stänga av flera orsaker. För att minska sårbarheten bör möjligheten att transportera gods via färja finnas kvar och ett statligt stöd för att bevara denna redundans bör inrättas.

I motion 2020/21:2637 yrkande 7 uppmärksammar Boriana Åberg m.fl. (M) vikten av alternativa järnvägsförbindelser till kontinenten via Trelleborgs hamn. Motionärerna betonar att tågförbindelsen mellan Trelleborg och

Tyskland är mycket viktig för både person- och godstrafiken, och om något skulle hända med Öresundsbron eller med Stora Bält-förbindelsen skulle den export- och importberoende svenska industrin försättas i en mycket besvärlig situation utan alternativa transportvägar till kontinenten.

I kommittémotion 2020/21:3168 påtalar Mikael Larsson m.fl. (C) behovet av att säkerställa en lägsta nivå för transporter även under en kris (yrkande 2). Motionärerna vill att regeringen tydliggör och tillgängliggör en plan för hur man från statligt håll avser att tillsammans med myndigheter och näringsliv säkerställa miniminivåer av transporter inom flyg, sjöfart och tåg även under en allvarlig störning, vad avser både person- och godstrafik. Vidare lyfter motionärerna fram vikten av att säkerställa att systemkritiska trafik- och säkerhetssystem fungerar även i en kris (yrkande 6). Dessutom pekar motionärerna på att myndigheterna bör ta fram beredningsplaner för personalens återstart med fokus på behörighet och tillstånd (yrkande 7). Motionärerna uppmärksammar att stillestånd i transportsystemen bl.a. hotar personalens certifieringar och att det kan uppstå problem när verksamheten ska starta igen. Motionärerna anser att man i en situation som den som uppstått under pandemin borde kunna överväga att förlänga befintliga certifikat och tillstånd.

I kommittémotion 2020/21:3467 yrkande 13 uppmärksammar Maria Stockhaus m.fl. (M) behovet av skydd av transportsystemet med anledning av det ökade terrorhotet. Motionärerna menar att svensk infrastruktur är sårbar och att regeringen behöver utreda hur infrastrukturen kan bli mer robust och mindre sårbar, särskilt i de viktiga pendlingsstråken samt in- och utfarterna till storstäderna.

I kommittémotion 2020/21:3469 yrkande 9 tar Maria Stockhaus m.fl. (M): upp frågan om järnvägsfärjor. Motionärerna konstaterar att antalet transporterade vagnar på tågfärjorna har sjunkit kraftigt de senaste decennierna och att det finns en risk för att den svenska järnvägsfärjetrafiken helt kommer att upphöra, vilket gör Sverige sårbart. Regeringen bör därför se över hur svensk godstrafik kan säkerställas även i ett scenario där godstrafiken över Öresundsbron tillfälligt stoppats.

I kommittémotion 2020/21:3487 yrkande 5 framför Lars Hjärmered m.fl. (M) att sårbarhet i infrastruktur för export och import bör byggas bort. Motionärerna pekar på att coronakrisen har visat på en del av sårbarheterna i transportsystemet. Fungerande transporter, där alla transporter nyttjas och inte ställs mot varandra, är enligt motionärerna helt avgörande för återhämtningen efter coronakrisen, för svensk konkurrenskraft och för att vi ska kunna ta vår plats i världshandeln.

I kommittémotion 2020/21:4042 tar Maria Stockhaus m.fl. (M) upp frågor om järnvägsfärjor (yrkande 26). Motionärerna pekar på risken att den svenska järnvägsfärjetrafiken inom en relativt snar framtid helt kommer att upphöra, vilket gör Sverige sårbart. Regeringen bör därför se över hur svensk godstrafik kan säkerställas även i ett scenario där godstrafiken över Öresundsbron tillfälligt stoppats. Motionärerna pekar vidare på vikten av att analysera

förändrade pendlingsbeteenden efter pandemin och att analysen ska ge underlag för ett eventuellt behov av omprioriteringar av infrastrukturinvesteringar (yrkande 34). Motionärerna uppmärksammar bl.a. att arbete hemifrån öppnar möjligheter att bo på en ort och ha sitt arbete någon annanstans.

Utskottets ställningstagande

Transporter under pandemin

Utskottet kan konstatera att coronapandemin har slagit hårt mot transportsektorn. Resandet har förändrats under pandemin. Inte minst resor med flyg, färjetrafik till och från Sverige och kollektivtrafik har minskat kraftigt. Godstrafiken har påverkats i mindre grad än persontrafiken. I infrastrukturpropositionen framför regeringen att det råder en stor osäkerhet om i vilken grad förändringarna kommer att bli bestående. Det är osäkert vilka effekter den pågående pandemin ger på framtida efterfrågan på och utbud av transporter. Utskottet vill betona att godstransporterna har stor betydelse för att hela Sverige ska fungera, inte minst vid påfrestningar.

Utskottet vill lyfta fram att regeringen i budgetpropositionen för 2021 konstaterade att transportbranschen som en följd av den pågående pandemin har drabbats hårt av framför allt vikande efterfrågan, och tillgängligheten för såväl människor som gods har påverkats. Utskottet kan konstatera att situationen har lett till minskade intäkter för många transportföretag och en ansträngd ekonomisk situation för flera transportmyndigheter. Tillgänglighet för människor och gods har under krisen behövt, och behöver fortfarande, säkras för att samhället ska kunna upprätthålla sina grundläggande funktioner. Utskottet vill understryka att regeringen har verkat för att i den akuta krisen säkerställa att samhällsviktiga transporter har kunnat genomföras och för att värna sysselsättningen i transportbranschen. Utskottet vill också lyfta fram att regeringen betonar att fokus i återhämtningen kommer att vara omfattande investeringar i grön omställning, välfärd och jobb i hela landet. Investeringar och underhåll i transportinfrastrukturen bidrar även till att främja en ökad sysselsättning. Utskottet välkomnar att regeringen har en fortsatt god beredskap att ta ytterligare nödvändiga initiativ för att upprätthålla tillgängligheten i hela landet.

Utskottet vill också framhålla att Transportstyrelsen följer rekommendationer från Folkhälsomyndigheten och andra berörda myndigheter när det gäller pandemin. Transportstyrelsen har aktiverat sin krisorganisation för att lättare skapa en gemensam inriktning för åtgärder och prioriteringar. Transportstyrelsen uppger att man följer händelseutvecklingen när det gäller coronaviruset kontinuerligt och anpassar åtgärder löpande utifrån aktuell lägesbild. Utskottet välkomnar detta och vill i sammanhanget även peka på att man inom EU har fattat beslut om tillfälliga lättnader och undantag från befintliga regler inom transportområdet. Förändringarna påverkar både personer och företag verksamma inom vägtrafik och järnvägs-, luftfarts- och

sjöfartsområdet. Bland annat har giltighetstiden för olika personliga behörigheter, som körkort och yrkeskompetensbevis, förlängts.

När det gäller motionsförslag om beredskapsplaner för personalens återkomst vill utskottet även hänvisa till att infrastrukturministern i december 2020 i sitt svar på fråga 2020/21:1023 anförde att transportministrarna i EU har initierat ett arbete med en beredskapsplan för den europeiska godstransportsektorn för att förbättra beredskapen inför framtida pandemier. Utskottet välkomnar detta och delar statsrådets bedömning att det är en mycket viktig fråga eftersom många transporter är tätt sammankopplade över landsgränserna och det finns behov av en än starkare samverkan i framtiden. Utskottet ser positivt på att arbetet med att analysera konsekvenserna av pandemin för transportsektorn pågår och att flera initiativ även har tagits för att förstärka beredskapen inom transportsektorn.

Krisberedskap och säkerhet

Utskottet vill understryka att ett robust transportsystem på ett bra sätt ska kunna klara av både väntade och oväntade händelser, störningar till följd av trängsel, fordonsfel, olyckor och skador på infrastrukturen. Utskottet konstaterar att Trafikverket är en viktig myndighet inom totalförsvaret. I infrastrukturpropositionen konstaterar regeringen bl.a. att det behövs en ökad motståndskraft och redundans samt förstärkt säkerhetsskydd, informations-säkerhet och säkra kommunikationssystem inom transportområdet. Utskottet delar regeringens bedömning och ser positivt på det arbete som pågår inom området.

Utskottet vill påminna om att regeringen 2017 beslutade att Trafikverket ska få ett samlat övergripande planeringsansvar för att utveckla och samordna krisberedskapen och det civila försvaret inför och vid höjd beredskap inom transportområdet. En viktig förutsättning för det fortsatta arbetet med att skapa trygghet är att det för samhällsviktiga verksamheter inom transportområdet tydliggörs vilken myndighet som ansvarar för samlad övergripande planering för krisberedskap och det civila försvaret. Utskottet betonar att transporter och transportinfrastruktur är viktiga funktioner för att samhället och även andra viktiga samhällsfunktioner ska fungera vid allvarliga störningar och vid en kris. Regeringen gav Trafikverket denna nya uppgift eftersom myndigheten har ett trafikslagsövergripande perspektiv och en operativ roll inom transportområdet. Regeringen betonar samtidigt att Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen har fortsatt ansvar för krisberedskap och civilt försvar för sina ansvarsområden. Dåvarande infrastrukturministern underströk att Sverige genom samverkan mellan myndigheterna och andra aktörer i transportsektorn kan stå bättre rustat att hantera allvarliga störningar inom transportområdet. Beslutet innebär att Trafikverket ska samverka med andra aktörer och vidta åtgärder för att utveckla och samordna krisberedskap och planering för höjd beredskap inom transportområdet. I detta ingår att bedriva

omvärldsbevakning och analys samt att stödja andra myndigheter med expertkompetens inom området.

Vidare kan utskottet konstatera att regeringen i budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1 utg.omr. 22) framhåller att en grundläggande funktionalitet inom transportområdet är en förutsättning för att flera andra samhällsviktiga funktioner ska kunna upprätthållas inför och vid höjd beredskap och ytterst i krig. Utskottet delar denna bedömning och anser liksom regeringen att funktionaliteten även ska bidra till att stärka förmågan att hantera svåra påfrestningar i fredstid. Eftersom det kommer att krävas stora investeringar för att möjliggöra både anpassning av existerande infrastruktur och nybyggnationer för att öka robustheten inför och vid höjd beredskap föreslog regeringen att myndigheterna skulle tilldelas medel för att kunna fullfölja sina åtaganden med uppbyggnaden av det civila försvaret.

Dessutom vill utskottet lyfta fram att regeringen i oktober 2020 överlämnade en proposition om totalförsvaret (prop. 2020/21:30) till riksdagen. I propositionen behandlas bl.a. det civila försvaret och frågor om att säkerställa de viktigaste samhällsfunktionerna; bl.a. transporter och transportsystemet tas upp. I propositionen framhålls att Luftfartsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket, som är bevakningsansvariga myndigheter inom transportområdet, påtalar att det finns behov av förstärkt säkerhetsskydd, informationssäkerhet och säkra kommunikationssystem som bygger på nationellt samordnade lösningar. I detta ingår bl.a. behov av att förstärka skyddet av trafikledningscentraler och andra viktiga anläggningar. Grundläggande förutsättningar för de fyra transportmyndigheternas möjligheter att utveckla det civila försvaret är åtgärder för organisatorisk uppbyggnad och säkerställande av en robust it-infrastruktur. Utskottet välkomnar att förslagen i regeringens proposition innebär att medel tillförs myndigheterna för att påbörja det arbete som beskrivs ovan.

När det gäller motionsförslag om sårbarhet och terrorhot vill utskottet peka på att regeringen i infrastrukturpropositionen uppmärksammar att Trafikverket har framfört att det behövs säkerhetshöjande åtgärder i den egna anläggningen samt att en rad förmågehöjande insatser behöver genomföras så att objekt som har pekats ut som verksamhets- eller samhällskritiska i väg- och järnvägsanläggningen och som är byggda under andra förutsättningar kan anpassas till dagens och morgondagens förutsättningar och hotbild. Därutöver förutses behov av andra åtgärder. Utskottet vill liksom regeringen betona att det i sammanhanget bör beaktas att det efter förslag i propositionen om totalförsvaret har avsatts anslagsmedel för 2021–2025 i syfte att utveckla det civila försvaret på transportområdet.

Vidare kan nämnas att Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS) har bildats av aktörer inom järnvägsbranschen i Sverige för att prioritera och driva på järnvägens förbättringsarbete. Inom JBS samverkar säkerhetsansvariga parter för att lyfta fram och utveckla särskilda områden inom säkerhet. I de gemensamma insatserna för 2020 har en grupp med företrädare för de aktörer

som samverkar inom JBS tagit fram förslag till insatser för att gemensamt stärka arbetet med säkerhet.

Dessutom vill utskottet peka på att det framgår av regeringens flygstrategi som presenterades våren 2018 att Sverige bl.a. ska fortsätta att driva på det internationella flygsäkerhetsarbetet i EU. När det gäller säkerhetshöjande åtgärder inom luftfarten styrs luftfartsskyddet och tillhörande regelverk i hög grad av internationella regler, och som en följd av händelserna i USA i september 2001 har det också tillkommit gemensamma bestämmelser inom EU. Målet för luftfartsskyddet är att skydda passagerare, besättning, markpersonal, allmänhet och egendom från olagliga handlingar. Det gemensamma EU-regelverket återfinns i förordning (EG) nr 300/2008 och förordning (EU) nr 2015/1998. Utskottet kan konstatera att Transportstyrelsen är den myndighet som har till uppgift att utveckla och ansvara för Sveriges nationella säkerhetsprogram (NASP). Myndigheten utövar även den registerkontroll som genomförs vid en säkerhetsprövning av en person som exempelvis ska arbeta på en flygplats. I NASP finns samtliga styrande krav för luftfartsskyddet samlade. Verksamheter som omfattas av bestämmelserna i NASP är bl.a. flygplatser, svenska och utländska flygföretag, flygtrafiktjänst, fraktager, postföretag och cateringföretag.

Utskottet vill också påminna om att riksdagen i juni 2020 beslutade om ändringar som innebär att kravet på tillstånd för kamerabevakning togs bort på vissa platser som i kollektivtrafiken, på flygplatser och vid bevakning av vissa spårområden den 1 augusti 2020 (prop. 2019/20:109, bet. 2019/20:JuU36, rskr. 2019/20:322). Syftet med de nya reglerna är att det ska bli enklare att använda kamerabevakning som ett verktyg för att bekämpa brott, förhindra olyckor och upprätthålla ordningen.

Sårbarheten i den gränsöverskridande järnvägsgodstrafiken

Det har i motioner uppmärksammats att en minskning av järnvägsfärjetrafiken kan öka sårbarheten för svensk export och import. Utskottet kan konstatera att den svenska tågfärjetrafiken har funnits länge men allteftersom broar och tunnlar har byggts har tågfärjornas betydelse minskat. Öppnandet av fasta förbindelser som t.ex. Öresundsbron och broarna som länkar samman de danska öarna med varandra har betytt billigare, smidigare och snabbare järnvägstransporter. Trafikverket pekar på att tågfärjetrafikens nedgång när det gäller passagerartrafik även beror på konkurrensen från lågprisflyget. Den gränsöverskridande järnvägsgodstrafiken mellan Sverige och kontinenten använder till största delen ruten via Öresundsbron och Danmark. Järnvägsfärjorna från Ystad och Trelleborg till olika hamnar på kontinenten har under flera år haft vikande volymer.

Den 18 mars 2021 informerades utskottet av företrädare för Trafikverket om det genomförda regeringsuppdraget om tågfärjetrafiken mellan Trelleborg och Tyskland. Uppdraget bestod av tre delar. Trafikverket skulle dels analysera och redovisa vilken funktion tågfärjeförbindelsen mellan Trelleborg

och Tyskland har för en långsiktigt hållbar transportförsörjning, dels redogöra för vilka möjliga åtgärder som är långsiktigt motiverade ur ett transportförsörjningsperspektiv och dels särskilt beakta trafikens betydelse ur ett beredskaps- och redundansperspektiv.

Trafikverket betonar att tåg färjan mellan Trelleborg och Tyskland är ett viktigt alternativ för godstransporter mellan Sverige och kontinenten vid avbrott på Öresundsbron. Om tåg färjorna skulle sluta att gå skulle enligt Trafikverket sårbarheten i transportsystemet öka. Trafikverket konstaterar att förbindelsen är lågt utnyttjad i dag och att det krävs kraftigt ökad efterfrågan om förbindelsen ska kunna upprätthållas. Det kan enligt Trafikverket krävas någon form av ekonomiskt stöd till tåg färjeförbindelsen, åtminstone tills Fehmarn Bält-förbindelsen beräknas vara klar 2029. Trafikverket framför att tåg färjeförbindelsen mellan Trelleborg och Rostock är viktig som alternativ transportväg för godstransporter vid långvariga avbrott eller stopp på Öresundsbroförbindelsen eller järnvägen genom Danmark. Utskottet kan konstatera att utredningen visar att funktionen som redundansalternativ enligt industrin är en viktig förutsättning för att välja godstransporter på järnväg. Trafikverket konstaterar att det för Sveriges beredskap behövs alternativa transportvägar. I dag finns redundans för järnvägstransporter genom tåg färjorna, men även andra transportlösningar används vid störningar, och då främst lastbilstransporter. Rapporten bereds inom Regeringskansliet.

När det gäller denna fråga vill utskottet även uppmärksamma att infrastrukturministern i april 2021 i en interpellationsdebatt (ip. 2020/21:646) anförde att det är ett bekymmer när många aktörer inom näringslivet väljer att använda järnvägstransporter enbart över Öresundsbron och så småningom Fehmarn Bält. Statsrådet varnade för att logistikedjan kan innebära att man undergräver finansiering och ekonomi för de andra alternativen, inte minst viktiga hamnar i Skåne, vilket innebär att man förlorar redundans – ersättningar och alternativ. Utskottet delar denna oro och fortsätter att följa frågan.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet vill sammanfattningsvis betona att frågor om åtgärder för att förstärka säkerheten och skyddet inom transportsystemet är av stor betydelse. Utskottet ser positivt på det säkerhetsfrämjande arbete som pågår inom järnvägsområdet och välkomnar det arbete som pågår i fråga om säkerhet på flygplatser. Utskottet betonar att regeringen har identifierat mycket angelägna behov av att förstärka och vidareutveckla den civila försvarsförmågan och robustheten inom transportområdet. Utskottet vill framhålla att Sverige ska ha en robust, miljöanpassad och pålitlig transportinfrastruktur som ligger i framkant när det gäller innovativa och effektiva lösningar. Utskottet konstaterar att coronapandemin har slagit hårt mot transportsektorn och betonar att den pågående pandemin tydligt visar på betydelsen av transportsystemets olika delar för att säkerställa försörjningen av nödvändiga

varor och tjänster till och i hela landet. Utskottet anser att en grundläggande funktionalitet inom transportområdet är en förutsättning för att flera andra samhällsviktiga funktioner ska kunna upprätthållas vid kriser, höjd beredskap och ytterst i krig. Utskottet fortsätter att följa frågan om järnvägsfärjor.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:2217 (SD) yrkande 21, 2020/21:2637 (M) yrkande 7, 2020/21:3168 (C) yrkandena 2, 6 och 7, 2020/21:3467 (M) yrkande 13, 2020/21:3469 (M) yrkande 9, 2020/21:3487 (M) yrkande 5 och 2020/21:4042 (M) yrkandena 26 och 34.

Ekonomiska planeringsramar för 2022–2033

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag i proposition 2020/21:151 Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige om att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2022–2033 ska uppgå till 799 miljarder kronor, varav 165 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga järnvägar, 197 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar och 437 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet. Utskottet tillstyrker även att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter, ska uppgå till 52 miljarder kronor för perioden 2010–2033. Riksdagen bemyndigar regeringen att efter åtgärdsplaneringen slutligt besluta om fördelningen av medel mellan nationell plan och länsplaner. Riksdagen avslår därmed samtliga behandlade motionsyrkanden om alternativa planeringsramar och satsningar på området. Utskottet välkomnar regeringens förslag, som innebär en kraftigt ökad och angelägen satsning på transportinfrastruktur som kommer att bidra till en långsiktigt hållbar utveckling. Utskottet ser mycket positivt på den stora satsning på drift och underhåll av järnvägen och vägarna som regeringen föreslår. Utskottet vill betona vikten av en god tillgänglighet för alla i hela Sverige. Utskottet anser att cyklingens och kollektivtrafikens betydelse är väl beaktad och betonar att sjöfartens andel av godstransporterna bör öka.

Jämför reservation 24 (M), 25 (SD), 26 (V) och 27 (KD).

Bakgrund

I infrastrukturpropositionen (prop. 2020/21:151) beskriver regeringen vilken inriktning som bör väljas för nästa planperiod och föreslår ekonomiska ramar för planperioden för riksdagen att ta ställning till. Efter riksdagens beslut med anledning av propositionen fortsätter arbetet med åtgärdsplaneringen, vilket

innebär att de åtgärder som bör prioriteras och tas in i planen identifieras. Utifrån föreslagen inriktning och riksdagens beslut om ekonomiska ramar avser regeringen att fatta beslut om direktiv till Trafikverket om att ta fram förslag till en ny nationell plan samt till regionerna och Gotlands kommun om att ta fram länsplaner för den regionala transportinfrastrukturen. Regeringen planerar att fatta beslut om fastställelse av den nationella planen och de ekonomiska ramarna för länsplanerna under 2022.

Propositionen

Förslag till ekonomisk ram 2022–2033

Regeringen föreslår att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2022–2033 ska uppgå till 799 miljarder kronor.

För att transportsystemet ska utvecklas i riktning mot de transportpolitiska målen och bidra till klimatomställningen bedömer regeringen att det krävs stora insatser, både för att ta hand om och utveckla befintliga infrastruktur-anläggningar och för att genomföra nya investeringar. Regeringen bedömer också att det krävs satsningar på forskning och innovation. Regeringen bedömer sammantaget att den ekonomiska ramen för planperioden behöver utökas väsentligt jämfört med ramen för innevarande planperiod. Den föreslagna ramen för perioden 2022–2033 motsvarar en ökning med 20,9 procent i fasta priser, jämfört med den ekonomiska ramen för gällande planperiod 2018–2029. Regeringen anser att kommande planperiod bör omfatta tolv år, dvs. perioden 2022–2033.

Vidmakthållande av vägar och järnvägar

Regeringen föreslår att 165 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar samt att 197 miljarder kronor ska användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar.

Regeringen anser att ramarna för drift och underhåll ska öka även för kommande planperiod. Anledningarna till de ökade behoven är flera. Både väg- och järnvägsanläggningarna är ålderstigna och inte fullt ut dimensionerade för dagens trafik och den efterfrågan som finns på kapacitetsstarka och tyngre transporter.

Regeringen bedömer att medlen för vägunderhåll behöver öka för att möta det underhållsbehov som finns på såväl de högtrafikerade som de lågtrafikerade vägarna. Det är viktigt att vägunderhållet bidrar till att säkerställa funktionaliteten på landsbygdsvägar och bidrar till en god tillgänglighet för både medborgare och näringsliv oavsett var människor bor eller arbetar i Sverige. Regeringen anser att anslagna medel till bidrag för drift

av enskilda vägar utgör en viktig förutsättning för att tillgodose transportbehov för fast boende, näringsliv och det rörliga friluftslivet.

Regeringen bedömer att medlen till järnvägsunderhåll behöver öka. Det är en förutsättning för att säkerställa och upprätthålla anläggningens funktion över tid. Det finns stora underhållsbehov i järnvägsanläggningens olika delar och på olika typer av banor. Regeringen anser att det är viktigt att vårda den anläggning som finns och därmed skapa förutsättningar för ett effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur. Det enskilt största behovet utgör basunderhållet, dvs. åtgärder för att upprätthålla anläggningens funktion. Regeringen anser att det är viktigt att resurser även säkerställs för att kunna genomföra reinvesteringar i de delar av anläggningen som uppnått sin tekniska livslängd. Vidare framhålls att en väl fungerande trafikledning är avgörande för en fungerande tågtrafik. För järnvägsinfrastrukturen kompletteras anslaget för vidmakthållande med intäkter från banavgifter.

Utveckling av transportsystemet

Regeringen föreslår att 437 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till utveckling av transportsystemet. Den del av den ekonomiska ramen som ska användas till utveckling av transportsystemet för perioden 2022–2033 får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., bidrag till åtgärder i allmänna farleder och slussar, stöd för att främja hållbara stadsmiljöer samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån. Regeringen menar att det behövs fortsatt stora satsningar på att utveckla transportinfrastrukturen.

När det gäller trimnings- och miljöåtgärder är det regeringens bedömning att sådana åtgärder i den befintliga transportinfrastrukturen är ett effektivt sätt att bidra till uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. Trimnings- och miljöåtgärder är åtgärder som kostar mindre än 100 miljoner kronor och som syftar till att utveckla och förbättra tillgängligheten, säkerheten och miljön i befintlig infrastruktur. Regeringen menar att sådana åtgärder ofta är kostnadseffektiva, och det är åtgärder som ligger i linje med fyrstegsprincipen där de i allmänhet utgör steg 2- eller steg 3-åtgärder. Utöver den typ av åtgärder som redan i dag vidtas finns det enligt regeringen ett stort utrymme för nytänkande som utgår från specifika förhållanden och behov i det enskilda fallet, t.ex. att hitta innovativa lösningar som utgår från de olika förutsättningar som råder t.ex. i större eller mindre städer eller på landsbygden.

När det gäller större investeringar är det regeringens bedömning att den av regeringen beslutade nationella planen för infrastruktur 2018–2029 med investeringar i vägar, järnvägar och farleder i hela landet fullföljs. Det finns även behov av att göra ytterligare nya investeringar i transportinfrastrukturen under den kommande planperioden. Regeringen bedömer att utökade ramar

för nya investeringar, utöver de som ligger i gällande plan, är nödvändiga. Vilka åtgärder som kan bli aktuella att genomföra kommer enligt regeringen att prövas i samband med kommande åtgärdsplanering. Utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg ska enligt regeringen genomföras inom den ekonomiska ramen för utveckling av transportsystemet. Regeringen menar att förslaget till ekonomisk ram för utveckling av transportsystemet medför att den gällande nationella planen kan fullföljas samt att satsningar kan göras på såväl nya stambanor som andra angelägna åtgärder. Utbyggnaden av nya stambanor är enligt regeringen viktig för att öka kapaciteten i järnvägsnätet, knyta landets tre storstadsregioner närmare varandra och bidra till stadsutveckling, bostadsbyggande och större arbetsmarknadsregioner.

När det gäller övriga utvecklingsmedel anför regeringen att även Trafikverkets planering, stöd och myndighetsutövning, räntor, återbetalningar, statens bidrag till Inlandsbanan AB och avgiften till Öresundsbrokonsortiet för utnyttjandet av järnvägsförbindelsen över Öresund finansieras från utvecklingsmedlen. Detta regleras genom avtal mellan staten som företräds av regeringen och Inlandsbanan AB respektive Öresundsbrokonsortiet. Från utvecklingsmedlen finansieras även de informationsinsatser och kunskaps-höjande insatser där Trafikverket har 49 pågående regeringsuppdrag inom bl.a. den nationella godstransportstrategin, klimat, trafiksäkerhet och mobilitet som tjänst. Därutöver finansieras även stadsmiljöavtalen från utvecklingsmedlen. Omfattningen på den fortsatta satsningen på stadsmiljöavtal avgörs enligt regeringen under den kommande åtgärdsplaneringen.

När det gäller planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter, föreslår regeringen att den ska uppgå till 52 miljarder kronor för perioden 2010–2033. I den nuvarande nationella planen ingår ett antal väg- och järnvägsinvesteringar vars kostnader helt eller delvis kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter. För att finansiera objekten bör lån få tas upp i Riksgäldskontoret. Lån får endast tas upp för den del av objekten där kapitalkostnaderna (räntor och amorteringar) ska finansieras med inkomster från infrastrukturavgifter eller trängselskatt. De väg- och järnvägsinvesteringar där avtal om denna typ av medfinansiering finns är de objekt i Stockholms län som enligt Stockholmsöverenskommelsen delvis ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter (inklusive Förfärd Stockholm), de objekt i Västra Götalands län som ingår i Västsvenska paketet och som delvis ska finansieras med trängselskatt (inklusive Marieholmstunneln och Västlänken) samt broarna över Sundsvallsfjärden på väg E4 och över Motalaviken på riksväg 50 som delvis ska finansieras med infrastrukturavgifter. Regeringen bedömer att investeringskostnaden för dessa objekt, för de delar vars kapitalkostnader finansieras med inkomster från trängselskatt eller avgifter, under perioden 2010–2033 totalt kommer att uppgå till 52 miljarder kronor i 2021 års prisnivå. Regeringen

föreslår att riksdagen godkänner detta belopp som en planeringsram för de ovannämnda projekten.

När det gäller länsplaner för regional transportinfrastruktur föreslår regeringen att riksdagen bemyndigar regeringen att efter åtgärdsplaneringen slutligt besluta om fördelningen av medel mellan nationell plan och länsplaner. Det är vidare regeringens bedömning att beloppsgränsen för namngivna objekt bör höjas från 25 miljoner kronor till 50 miljoner kronor. Regeringen menar att en höjning ger regionerna tillräcklig handlingsfrihet och flexibilitet och underlättar för dem att planera och genomföra olika typer av åtgärder på ett kostnadseffektivt sätt.

Goda förutsättningar för att genomföra satsningarna på vidmakthållande och utveckling

När det gäller ökat fokus på kostnadskontroll och finansiell styrning är det regeringens bedömning att en bättre kostnadskontroll behöver uppnås. Kunskapsnivån om kostnadsutvecklingen och lärandet från tidigare erfarenheter behöver därför öka för att insatser för tidiga kostnadsbesparingar ska kunna göras. En god transparens kring orsakerna till kostnadsökningar är viktig. Regeringen bevakar dessa frågor noga och avser att vid behov återkomma med lämpliga åtgärder för förbättrad kostnadskontroll.

När det gäller produktivitet i anläggningsbranschen är det regeringens bedömning att det är av stor vikt att de medel staten tilldelar infrastrukturområdet används effektivt och på bästa sätt. Arbetet med att verka för ökad produktivitet och innovation i anläggningsbranschen bör intensifieras.

Motionerna

Ekonomiska planeringsramar för 2022–2033

I kommittémotion 2020/21:4037 föreslår Jens Holm m.fl. (V) att regeringen ska återkomma med ett nytt förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 som är helt förenligt med Sveriges klimatmål (yrkande 1). Motionärerna menar att regeringens proposition vilar på otillräckligt underlag samt en felaktig bedömning av framtida transportbehov för att nå klimatmålen. Motionärerna betonar att klimatmålet måste vara den styrande principen för framtidens infrastruktur och därmed styra planeringen, inriktningen och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastrukturplaneringen 2022–2033. Motionärerna föreslår vidare att riksdagen ställer sig bakom att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2022–2033 bör uppgå till 969 miljarder kronor samt att nya stambanor bör finansieras med lån utanför denna ekonomiska ram och tillkännager detta för regeringen (yrkande 12). Dessutom föreslår motionärerna att riksdagen ställer sig bakom att den ekonomiska ramen för vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar bör ökas och

uppgå till 225 miljarder kronor samt ökas till 207 miljarder kronor att användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar och tillkännager detta för regeringen (yrkande 13). Motionärerna föreslår vidare att riksdagen ställer sig bakom att 537 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till utveckling av transportsystemet samt att denna del av den ekonomiska ramen bör få användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur, statlig medfinansiering av vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., bidrag till åtgärder i allmänna farleder och slussar, stöd för att främja hållbara stadsmiljöer samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån, och att riksdagen tillkännager detta för regeringen (yrkande 16).

I kommittémotion 2020/21:4041 yrkande 4 framför Jimmy Ståhl m.fl. (SD) att medel till underhåll av vägar och järnvägar ska prioriteras inom budgetramarna. Motionärerna menar att de medel som anslås inom de budgetramar som nu beslutas för planperioden 2022–2033 i första hand ska gå till underhåll och upprätthållande av statens väg- och järnvägsinfrastruktur samt till stöd till underhåll och upprätthållande av regionala och lokala vägar och järnvägar. I yrkande 3 betonar motionärerna vidare att den samhälls-ekonomiska nyttan ska vägas in vid prioritering av investeringar i vägprojekt kontra järnvägsprojekt. Motionärerna konstaterar att den största delen av transportarbetet för såväl godstransporter som persontransporter utgörs av statens vägnät, varför den samhällsekonomiska nyttan måste vägas in när investeringar i järnvägar ska ställas mot investeringar i vägar.

I kommittémotion 2020/21:4042 föreslår Maria Stockhaus m.fl. (M) att riksdagen avslår regeringens förslag om medel till utveckling av transportinfrastruktur om 437 miljarder kronor (yrkande 1) och att riksdagen i stället beslutar att medlen till utveckling av transportinfrastruktur ska uppgå till 404 miljarder kronor (yrkande 2). Motionärerna föreslår vidare att riksdagen avslår regeringens förslag att 197 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar (yrkande 3) och att riksdagen i stället beslutar att 217 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till ändamålet (yrkande 4). Vidare föreslår motionärerna att riksdagen avslår regeringens förslag till medel till drift och underhåll av järnvägen om 165 miljarder kronor (yrkande 5) och att riksdagen i stället beslutar att medlen till drift och underhåll av järnvägen ska uppgå till 178 miljarder kronor (yrkande 6). Dessutom uppmärksammar motionärerna frågan om underfinansiering inom befintlig plan (yrkande 31). Motionärerna hänvisar till Trafikverkets beräkningar att infrastrukturprojekten är underfinansierade, vilket innebär att en rad politiska beslut och löften riskerar att skjutas på framtiden alternativt inte alls genomföras. Motionärerna betonar att projekt inom plan i alla delar ska vara fullt ut finansierade (yrkande 32).

I kommittémotion 2020/21:4047 föreslår Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att riksdagen beslutar att ramen för vidmakthållande av vägar ska vara 253

miljarder kronor (yrkande 1). Motionärerna menar att de medel som regeringen har avsatt för vägar är otillräckliga för att klara underhållet av vägnätet. Upphämtningsstakten i vägnätets tillstånd måste säkras och den framtida underhållsskulden minimeras. Dessutom betonas vikten av att uppgradera vägar till bärighetsklass 4 (BK4) och att uppgradera cykelinfrastrukturnätet. Vidare föreslår motionärerna att riksdagen beslutar att tillägga en ram för vidmakthållande av flyg på 800 miljoner kronor (yrkande 2) för att stödja denna del av infrastrukturen. Motionärerna konstaterar att regeringen inte ger något besked om trafikslaget flyg. Motionärerna betonar vikten av ett fungerande nät av flygplatser över hela landet och menar att flyget är en del av infrastrukturen som behöver hanteras i en gemensam infrastrukturplan. Motionärerna föreslår vidare att riksdagen beslutar att ramen för trafiksystemets utveckling ska vara 380,2 miljarder kronor (yrkande 3). De bedömer att det är ohållbart att investera i nya stambanor för höghastighetståg och förordar att denna satsning utgår från den ekonomiska ramen.

Förslagen i propositionen och i de fyra följdmotionerna sammanfattas i tabellen nedan.

Tabell Propositionens och följdmotionernas förslag till ekonomiska ramar för transportinfrastrukturen 2022–2033

miljarder kronor

	Regeringen	M	SD	V	KD
Total ram	799	799	799	969	799
<i>varav</i>					
Vidmakthållande järnväg	165	178	165	225	165
Vidmakthållande vägar	197	217	197	207	253
Vidmakthållande flyg	–	–	–	–	0,8
Utveckling av transportsystemet	437	404	437	537	380,2

Järnvägsinfrastruktur

I kommittémotion 2020/21:2217 påtalar Patrik Jönsson m.fl. (SD) behovet av att kraftigt stärka underhållet av det befintliga järnvägssystemet (yrkande 27). Motionärerna menar att underhållet av järnvägsnätet under många år har varit underdimensionerat, och därför måste betydligt mer medel avsättas till underhållsinsatser och åtgärder för att öka kapaciteten. Underhållet måste prioriteras till de viktigaste godsstråken. Motionärerna tar även upp behovet av att stärka underhållet av kontaktledningssystemet för att förhindra nedrivna kontaktledningar och andra fel på kontaktledningsnätet (yrkande 28). Motionärerna menar att kontaktledningsfel måste ses som särskilt allvarliga eftersom de medför stora förseningar per tillfälle, varför genomgripande åtgärder är nödvändiga. Slutligen framför motionärerna att mer resurser till dubbelspårig järnväg bör prioriteras (yrkande 29). Motionärerna konstaterar att behovet av utbyggnad är större än de medel som tilldelas i statsbudgeten, varför noggranna prioriteringar behövs.

I kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 18 uppmärksammar Magnus Jacobsson m.fl. (KD) resurserna för drift och underhåll av järnvägen. Motionärerna betonar att järnvägen behöver underhållas, moderniseras och byggas ut för att matcha dagens trafik. Motionärerna vill därför satsa mer på drift och underhåll, särskilt i de mest trafikerade områdena, och på nyinvesteringar samt möjliggöra för längre godståg att trafikera järnvägen.

I kommittémotion 2020/21:3467 yrkande 8 pekar Maria Stockhaus m.fl. (M) på vikten av att utvärdera behoven inom svensk järnväg. Motionärerna menar att Trafikverket bör ges i uppdrag att analysera järnvägsbehoven och att satsningen på höghastighetsjärnväg bör stoppas. Behoven inom infrastrukturen är enligt motionärerna stora och en satsning på höghastighetsjärnväg riskerar att tränga undan andra nödvändiga investeringar.

I kommittémotion 2020/21:3488 yrkande 8 framför Lars Hjalmered m.fl. (M) att underhållet av befintlig järnväg behöver stärkas. Motionärerna betonar att effektiva och pålitliga transporter är avgörande för hushåll och företag i hela Sverige, men för att fler ska välja tåget måste människor och företag kunna lita på att tågen kommer och går i tid.

I kommittémotion 2020/21:4037 framför Jens Holm m.fl. (V) att regeringen bör återkomma med förslag om avskaffade banavgifter för hela 2021 samt att banavgifterna inte bör höjas under hela planperioden så länge jämbördiga villkor inte är uppnådda med konkurrerande trafikslag (yrkande 3). Motionärerna menar att sänkta banavgifter skulle öka järnvägens konkurrenskraft och konstaterar att järnvägsbranschen har drabbats hårt av minskade biljettintäkter under pandemin.

I kommittémotion 2020/21:4042 tar Maria Stockhaus m.fl. (M) upp frågor om järnvägsunderhåll (yrkande 13). Vidare uppmärksammar motionärerna kapacitetsbrister på järnvägen (yrkande 14). Motionärerna vill stärka det svenska järnvägsnätet genom att bygga på det som redan finns, dvs. komplettera och optimera för att öka kapacitet och tillgänglighet. Vidare framför motionärerna att det bör tas fram en plan för att hantera svensk infrastrukturens underhållsskuld (yrkande 30). Motionärerna betonar att underhållsskulden på svensk järnväg och väg har drabbat både företagare och pendlare och inte är långsiktig hållbar. Motionärerna vill ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en plan för att successivt arbeta bort underhållsskulden kommande planperiod.

I kommittémotion 2020/21:4047 yrkande 5 framför Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att Sverige bör avvakta införandet av European Rail Traffic Management System (ERTMS). Motionärerna konstaterar att detta system är dyrt och lider av tekniska problem och att den redan ansatta budgeten för vidmakthållande ska finansiera även ERTMS. En mer långsam takt på införandet skulle stärka möjligheten att samordna det med länder i närområdet, framför allt Danmark och Tyskland.

Väginfrastruktur

I kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 5 föreslår Thomas Morell m.fl. (SD) att det införs ett riktat stöd till kommuner för upprustning av vägar. Motionärerna konstaterar att många kommuner har pressad ekonomi och att skicket på de kommunala vägarna skiljer sig i förhållande till det statliga vägnätet.

I kommittémotion 2020/21:4041 yrkande 5 föreslår Jimmy Ståhl m.fl. (SD) att regeringen ska upprätta en plan med en borte gräns för när underhållsskulden för väg och järnväg ska vara undanröjd. Motionärerna menar att anslagen till investeringar och underhåll över tid har sjunkit i procentandel av BNP och att Sverige därför har en mycket stor underhållsskuld.

I kommittémotion 2020/21:4042 betonar Maria Stockhaus m.fl. (M) behovet av en satsning på vägar (yrkande 16). Motionärerna vill prioritera att göra det svenska vägnätet mer robust och modernt; flaskhalsar behöver byggas bort och underhåll prioriteras. Under planperioden bör svenska vägar elektrifieras så att företag och privatpersoner kan känna sig trygga med att de kan ladda och tanka fossilfritt över hela Sverige. Motionärerna framför vidare att en ombyggnad av viktiga vägar för tyngre lastbilar, s.k. BK4, bör prioriteras (yrkande 17). Det svenska vägnätet behöver rustas och prioriteras, och i det korta perspektivet är det mest akuta att bl.a. säkerställa att tunga gods-transporter prioriteras. Arbetet med att rusta viktiga vägar genom hela landet så att 77 ton tunga lastbilar ska kunna köra måste intensifieras och prioriteras, och Trafikverket bör få i uppdrag att prioritera detta arbete. Motionärerna uppmärksammar även vägunderhåll (yrkande 19). De betonar vikten av att prioritera underhåll.

Marknadspott

I kommittémotion 2020/21:2217 yrkande 1 föreslår Patrik Jönsson m.fl. (SD) att det ska införas en stärkt marknadspott för snabba åtgärder i syfte att stärka kapaciteten. Motionärerna menar att den befintliga s.k. marknadspotten/näringslivspotten för investeringar ska stärkas utöver den ordinarie budgetramen och att Trafikverket bör ges mandat att använda potten till att snabbt bygga bort uppkomna flaskhalsar som står i vägen för betydande investeringar inom näringslivet.

I kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 110 föreslår Thomas Morell m.fl. (SD) att det införs en marknadspott för väginvesteringar. Motionärerna pekar på att det finns stora industriella verksamheter som etableras snabbt i Sverige och ibland i mindre kommuner, vilket får till följd att det snabbt måste investeras i relativt stora infrastrukturprojekt.

Cykel och kollektivtrafik

I kommittémotion 2020/21:4037 framför Jens Holm m.fl. (V) att regeringen bör prioritera trimningsåtgärder som leder till förbättrad tillgänglighet och

standard för mindre energiintensiva trafikslag såsom cykel, gång och kollektivtrafik (yrkande 17). Dessutom anför motionärerna att regeringen bör återkomma med ett separat statligt anslag för cykelinfrastruktur till den nationella infrastrukturplanen som uppfyller krav på utbyggd cykelinfrastruktur (yrkande 18). Motionärerna anser att Sverige måste svara upp mot det ökade intresset för cykling, och de konstaterar att cyklingen är förbisedd i den nationella infrastrukturplaneringen trots sina stora samhällsvinster.

Sjöfart

I kommittémotion 2020/21:4037 framför Jens Holm m.fl. (V) att regeringen bör införa ett anslag med full kostnadstäckning för drift och underhåll av isbrytare i den nationella planen för transportinfrastruktur (yrkande 14). Motionärerna menar att det är viktigt med en mer balanserad fördelning av medel för underhåll mellan trafikslagen och att sjöfarten inom området isbrytning ska få möjlighet att ta del av underhållsmedlen i planen, vilket skulle leda till att Sjöfartsverket inte behöver höja avgifterna. Vidare framför motionärerna att regeringen bör göra nödvändiga ändringar i förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur för att isbrytning ska kunna finansieras genom den nationella planen för transportinfrastruktur (yrkande 15).

I kommittémotion 2020/21:4041 yrkande 6 i denna del föreslår Jimmy Ståhl m.fl. (SD) att driften av nya isbrytare ska finansieras inom ramen för den kommande nationella transportplanen. Motionärerna uppmärksammar att exportindustrin ställer ökade krav på en fungerande sjöfart året om och för att mer gods ska kunna transporteras till sjöss krävs tillgång till isfria farleder hela året. Det är angeläget att driften av nya isbrytare ryms inom ramen för den kommande nationella transportplanen.

I kommittémotion 2020/21:4042 uppmärksammar Maria Stockhaus m.fl. (M) sjöfartens behov (yrkande 24). Motionärerna framhåller att sjöfarten är viktig för svenskt näringsliv och klimatomställningen. Sveriges hamnar är tillsammans med inre vattenvägar en ännu delvis outnyttjad resurs som ger goda möjligheter att avlasta vägnätet och minska de fossila utsläppen. Motionärerna anför även att det behövs en plan för landström när båtar ligger i svenska hamnar (yrkande 27). Motionärerna betonar att båtar som ligger i hamn med påslagna fossildrivna motorer är dyrt, omodernt och till skada för klimatet.

Luftfart

I kommittémotion 2020/21:4042 anför Maria Stockhaus m.fl. (M) att det bör tillsättas en utredning för att säkerställa de regionala flygplatsernas långsiktiga utveckling (yrkande 20). Motionärerna vill utreda en modell där staten, kommunerna och regionerna tar gemensamt ansvar för att säkerställa den svenska infrastrukturen av regionala flygplatser. I motionen pekas även på

vikten av att långsiktigt säkra inrikesflyget till och från Stockholm (yrkande 21). Motionärerna betonar att de regionala flygplatserna är helt beroende av flygningar in mot storstäderna, varför frågan om flygets förutsättningar i Stockholm är en nationell angelägenhet. Motionärerna uppmärksammar vidare behovet av att initiera en Arlandaförhandling i syfte att göra flygplatsen till Nordens ledande (yrkande 22). Motionärerna vill bygga ut Arlanda som de menar är ett nav för tillväxt, handel och jobb i hela Sverige. Regeringen bör därför skyndsamt initiera en Arlandaförhandling med samtliga berörda parter för att säkerställa flygplatsens långsiktiga utveckling.

I kommittémotion 2020/21:4047 yrkande 11 framför Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att det behövs en ny organisering och finansiering av de regionala flygplatserna. Motionärerna menar att regeringen ska genomföra en ny utredning som ser på hur de lokala flygplatserna ska organiseras och finansieras i framtiden.

Utskottets ställningstagande

Ekonomiska planeringsramar för 2022–2033

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

Utskottet delar regeringens bedömning att det krävs stora insatser för att transportsystemet ska utvecklas i riktning mot de transportpolitiska målen och bidra till klimatomställningen, både för att ta hand om och utveckla befintliga infrastrukturåtgärder och för att genomföra nya investeringar. Regeringen bedömer därför att den ekonomiska ramen för den nya planperioden behöver utökas väsentligt jämfört med ramen för innevarande planperiod. Utskottet delar denna bedömning och ser mycket positivt på att regeringen nu har lagt fram en proposition med den största ekonomiska ramen någonsin för transportinfrastrukturåtgärder.

Regeringen föreslår att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2022–2033 ska uppgå till 799 miljarder kronor (i 2021 års priser). Den totala ramen enligt nuvarande plan för perioden 2018–2029 uppgår till 622,5 miljarder kronor (i 2017 års priser). Den föreslagna ramen för perioden 2022–2033 motsvarar en ökning med hela 20,9 procent i fasta priser, jämfört med den ekonomiska ramen för gällande planperiod 2018–2029. Tillkommande medel som banavgifter och trängselavgifter beräknas enligt regeringen uppgå till 77 miljarder kronor, vilket sammantaget ger en ram på 876 miljarder kronor. Den nya planeringsramen innebär följaktligen att

satsningar på en historiskt hög nivå kommer att kunna genomföras för att komma till rätta med de stora behov som finns inom transportinfrastrukturen.

Utskottet vill betona att rätt investeringar i transportinfrastruktur bygger Sverige starkt och hållbart för framtiden. Regeringens förslag innebär stora satsningar, både för att ta hand om och utveckla befintlig infrastruktur och för att genomföra nya investeringar i hela landet. Utskottet välkomnar den kombination av satsningar på underhåll av vägar och järnvägar samt nya investeringar som regeringen föreslår. Utskottet menar att regeringens förslag bidrar till ökad tillgänglighet, fortsatt klimatarbete, vidgade arbetsmarknadsregioner, regional utveckling, sammanhållning i landet och en ökning av Sveriges konkurrenskraft.

Utskottet vill vidare betona att drift och underhåll av vägar och järnvägar är en förutsättning för att säkra den statliga transportinfrastrukturens funktion och tillförlitlighet och därmed är viktigt för såväl medborgare som näringsliv. Utskottet välkomnar regeringens förslag att medlen till drift och underhåll av järnvägen under 2022–2033 ska uppgå till 165 miljarder kronor. Detta är en angelägen ökning med 40 miljarder kronor. Medlen till underhåll av vägar föreslås uppgå till 197 miljarder kronor under planperioden, vilket motsvarar en ökning med 33 miljarder kronor.

Utskottet välkomnar också regeringens förslag att medlen till utveckling av transportsystemet ska uppgå till 437 miljarder kronor under den kommande planperioden. Detta innebär en kraftig ökning med 103,5 miljarder kronor jämfört med innevarande plan. Utskottet konstaterar att förslaget till ekonomisk ram för utveckling innebär att den gällande nationella planen kan fullföljas och att satsningar kan göras på såväl nya stambanor som andra angelägna åtgärder. Utskottet ser positivt på detta och vill i likhet med regeringen betona att utbyggnaden av nya stambanor är viktig för att öka kapaciteten i järnvägsnätet, knyta landets tre storstadsregioner närmare varandra och bidra till stadsutveckling, bostadsbyggande och större arbetsmarknadsregioner. Frågor om stambanorna för höghastighetståg hanteras nedan i ett eget avsnitt i detta betänkande.

Med hänvisning till vad som har anförts ovan tillstyrker utskottet regeringens förslag om att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2022–2033 ska uppgå till 799 miljarder kronor. Vidare tillstyrker utskottet regeringens förslag om att 165 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar och 197 miljarder kronor ska användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar. Utskottet tillstyrker även regeringens förslag om att 437 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till utveckling av transportsystemet samt att denna del av den ekonomiska ramen får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., bidrag

till åtgärder i allmänna farleder och slussar, stöd för att främja hållbara stadsmiljöer samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån. Vidare tillstyrks att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter, ska uppgå till 52 miljarder kronor för perioden 2010–2033. Dessutom bör regeringen bemyndigas att efter åtgärdsplaneringen slutligt besluta om fördelningen av medel mellan nationell plan och länsplaner.

Utskottet välkomnar regeringens förslag som innebär en kraftigt ökad och angelägen satsning på transportinfrastruktur som kommer att bidra till en långsiktig hållbar utveckling. Mot denna bakgrund föreslår utskottet att riksdagen bifaller proposition 2020/21:151 och avslår motionerna 2020/21:4037 (V) yrkandena 1, 12, 13 och 16, 2020/21:4041 (SD) yrkandena 3 och 4, 2020/21:4042 (M) yrkandena 1–6, 31 och 32 samt 2020/21:4047 (KD) yrkandena 1–3.

Järnvägsinfrastruktur

Utskottet kan konstatera att det finns ca 15 600 kilometer spår i Sverige och att Trafikverket är den största infrastrukturförvaltaren som äger och förvaltar 14 200 kilometer. Andra svenska spårägare är bl.a. Arlandabanan, Inlandsbanan, Roslagsbanan, Saltsjöbanan och Öresundsförbindelsen. Av Trafikverkets spår är 84 procent elektrifierade. Det finns 525 stationer, 165 tunnelanläggningar och ca 4 100 broar längs Trafikverkets järnvägsspår. Bantrafiken (järnväg, spårväg och tunnelbana) svarade 2019 för 12 procent av persontransportarbetet och för 21 procent av det totala godstransportarbetet.

I infrastrukturpropositionen betonar regeringen att underhåll av befintlig infrastruktur i hela landet är ett resurseffektivt sätt att upprätthålla tillgängligheten. Utskottet delar denna bedömning och vill liksom regeringen framhålla att järnvägsanläggningen är ett komplext system med starka beroenden mellan de olika delar som tillsammans levererar avsedd funktion. Det medför att vissa åtgärdsstyper inte kan framhållas som mer angelägna än andra utifrån en ambition om att upprätthålla funktionaliteten. Regeringen menar att underhåll ger effektivare användning av befintlig infrastruktur och därigenom gör att transportsystemet kan utvecklas mot de transportpolitiska målen. Utskottet vill i sammanhanget påminna om att Trafikverket har fått i uppdrag att upprätta en långsiktig underhållsplan för genomförande av järnvägsunderhåll för att säkerställa ett samhällsekonomiskt effektivt underhåll och en ökad punktlighet. Utskottet välkomnar detta.

Regeringens förslag i infrastrukturpropositionen innebär att 165 miljarder kronor avsätts för vidmakthållande av järnväg, vilket kan jämföras med den ekonomiska ramen för drift, underhåll och trafikledning på järnväg under innevarande planperiod 2018–2029 som uppgår till 125 miljarder kronor (prisår 2017).

Utskottet vill i sammanhanget påminna om att det under senare år har gjorts en del förstärkningar av järnvägsunderhållet. Med anledning av regeringens förslag i vårandringsbudgeten för 2019 (prop. 2018/19:99) satsades totalt 122 miljoner kronor på underhåll, varav 56 miljoner kronor till järnvägsunderhåll på landsbygden för att främja godstransporter. Efter förslag i budgetpropositionen för 2020 förlängdes och utökades satsningen på järnvägsunderhåll på landsbygden till 100 miljoner kronor per år under perioden 2020–2022. Efter förslag i en extra ändringsbudget våren 2020 avsattes 720 miljoner kronor till järnvägsunderhåll. Satsningen genomfördes som en följd av den pågående pandemin. Utskottet kan konstatera att den pågående pandemin innebär att järnvägstrafiken har reducerats kraftigt, vilket har medfört att underhållsåtgärder kan genomföras med mindre störningar för tågtrafiken. Efter förslag i budgetpropositionen för 2021 satsas ytterligare 500 miljoner kronor årligen under perioden 2021–2023 på underhåll av statliga järnvägar i hela landet. Regeringen uppger att medlen ska stärka järnvägens tillförlitlighet och möjligheter till klimatsmarta transporter av både gods och människor.

Utskottet vill vidare påminna om att regeringen i skrivelsen om den nationella planen för 2018–2029 (rskr. 2017/18:278) framförde att en väl fungerande tågtrafik är viktig för att uppnå flera av regeringens mål, såsom de om hög sysselsättning, grundläggande tillgänglighet, en ökad andel kvalificerad industriproduktion samt minskad klimat- och miljöpåverkan. Utskottet delar regeringens syn att Sverige under många år har satsat för lite resurser på underhåll av järnvägsnätet. Det har bidragit till den störningsproblematik som systemet dras med i dag. Utskottet vill framhålla att regeringen därför har genomfört och fortsätter att genomföra en kraftig satsning på järnvägsunderhåll och att det kommer att ge goda förutsättningar för att rusta upp järnvägen och ta tag i de problem som finns. Behovet av underhållsåtgärder och reinvesteringar är stort och det kommer att krävas mycket arbete för att öka järnvägens punktlighet och stärka robustheten.

Utskottet vill uppmärksamma att regeringen i budgetpropositionen för 2020 konstaterar att Trafikverket till följd av kraftigt ökade anslag till järnvägsunderhåll kunde genomföra såväl ett flertal stora reinvesteringsåtgärder som mindre löpande underhåll under året, bl.a. utbyte av spår och spårväxlar i huvudsak på stambanor och de högtrafikerade stråken. Åtgärderna medför att hastighetsnedsättningar kan tas bort och att såväl robustheten som kapaciteten förbättras. Vidare framgår det att Trafikverket har ersatt ca 120 kilometer kontaktledningar och förstärkt omformarstationer på flera sträckor för att säkerställa tillförlitligheten i elkraftsystemet. Trafikverket har också genomfört ombyggnader och förbättringar på signalsystemet. Trafikverkets största verksamhetsvolym i fråga om järnvägsunderhåll under 2018 är spår- och växelbyten där totalt ca 3 miljarder kronor investerades. I budgetpropositionen för 2021 uppger regeringen att det även under 2019 genomfördes investeringsåtgärder i järnvägsnätet som har bidragit till en förbättrad punktlighet, kapacitet och robusthet. Underhållsåtgärder inom

järnvägen har prioriterats så att de skapar mesta möjliga nytta för järnvägens slutanvändare. Planeringens inriktning har varit att åtgärda det eftersläpande underhållet på de högst trafikerade delarna av anläggningen och prioritera säkerhetsåtgärder. Till följd av högre anslagsnivåer för järnvägsunderhållet ökade antalet reinvesteringar i järnvägsanläggningen under 2019. Det gjorde det möjligt att bygga bort hastighetsnedsättningar och minska risken för att nya uppstår i prioriterade transportflöden.

Utskottet kan vidare peka på att Trafikverket har tagit fram en underhållsplan för 2019–2022 där verket redovisar hur tilldelade medel ska prioriteras och användas under perioden och vilka effekter planen ger. Utskottet välkomnar att regeringen har framfört i infrastrukturpropositionen att det är viktigt att Trafikverket fortsätter att verka för att optimera underhållsplaneringen och att det sker i dialog med järnvägsbranschens aktörer.

Frågor om järnvägsunderhåll hanteras även senare i detta betänkande under avsnittet Produktivitet och effektivitet vid infrastrukturprojekt (se nedan).

När det gäller motionsförslag om banavgifter kan utskottet konstatera att regleringen av uttaget av avgifter i järnvägslagen (2004:519) grundar sig på EU-rättsliga regler. Dessa regler har omarbetats bl.a. genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (SERA-direktivet), som bl.a. anger att banavgifterna minst ska täcka de kostnader som uppstår som en direkt följd av järnvägstrafiken. Regeringen har tidigare uttalat att möjligheterna att vidta mer genomgripande åtgärder när det gäller banavgifter är begränsade av att banavgiftsuttaget utgår från EU-lagstiftning. Utskottet konstaterar också i sammanhanget att Transportstyrelsen har uppgett att intäkterna från banavgifterna motsvarade 18 procent av Trafikverkets kostnader för drift och underhåll 2017 och att de svenska banavgifterna enligt Transportstyrelsen hör till de lägsta i Europa. Utskottet vill vidare hänvisa till att infrastrukturministern i mars 2021 i en interpellationsdebatt (ip. 2020/21:505) uppgav att banavgifterna för 2020 uppgick till ca 1,8 miljarder kronor. På grund av minskad trafik under covid-19-pandemin har intäkterna från banavgifterna minskat jämfört med 2019. Vidare kan konstateras att EU till följd av pandemin har öppnat för möjligheten att som en krisåtgärd sänka banavgifter. Statsrådet konstaterade att de länder som har gjort detta är länder som har mycket högre banavgifter än Sverige.

När det gäller motionsförslag om European Rail Traffic Management System (ERTMS) vill utskottet hänvisa till att sådana motionsförslag nyligen har hanterats i betänkande 2020/21:TU15 Järnvägsfrågor. ERTMS är ett EU-gemensamt signalsystem för järnvägen. Det syftar till att möjliggöra effektiv gränsöverskridande tågtrafik. Sverige och övriga medlemsstater är enligt EU-lagstiftningen skyldiga att införa ERTMS på stommätet senast 2030. Trafikverket har helhetsansvaret för planeringen och införandet av ERTMS i infrastrukturen för det svenska järnvägssystemet. Planeringen av införandet ska göras i nära samarbete med företrädare för utrustningsindustrin, järnvägsföretagen och andra trafikorganisationsföreträdare. I infrastrukturpropositionen framför

regeringen att ERTMS, förutom ett projekt för att främja gränsöverskridande tågtrafik, för Sveriges del är att betrakta som ett underhålls- och reinvesteringsprojekt. Trafikverket uppger på sin webbplats att verket har gjort en fördjupad analys inför den fortsatta utrollningen av ERTMS i Sverige och identifierat ett antal kritiska faktorer som behöver hanteras, och därför genomförs nu en översyn av hela utrollningsplanen.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att det är nödvändigt att infrastrukturen underhålls för att järnvägen ska vara framkomlig och kunna användas på det avsedda sättet. Utskottet delar regeringens bedömning att järnvägsanläggningen är ålderstigen och inte fullt ut dimensionerad för dagens trafik och den efterfrågan som finns på kapacitetsstarka och tyngre transporter. Ett väl fungerande järnvägsunderhåll är en viktig del i att åstadkomma ett effektivt järnvägssystem. Utskottet ser mycket positivt på den stora satsning på ökade ramar för drift och underhåll av järnvägen som regeringen föreslår och noterar med tillfredsställelse att frågan om underhåll av järnvägsinfrastrukturen har hög prioritet för regeringen. Utskottet bedömer att önskemålen i flertalet av de här behandlade motionsyrkandena om järnvägsinfrastrukturen torde bli tillgodosedda genom de satsningar som regeringen föreslår. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:2217 (SD) yrkandena 27–29, 2020/21:2809 (KD) yrkande 18, 2020/21:3467 (M) yrkande 8, 2020/21:3488 (M) yrkande 8, 2020/21:4037 (V) yrkande 3, 2020/21:4042 (M) yrkandena 13, 14 och 30 samt 2020/21:4047 (KD) yrkande 5.

Väginfrastruktur

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

Utskottet anser som tidigare nämnts att underhåll av befintlig infrastruktur i hela landet är ett resurseffektivt sätt att upprätthålla tillgängligheten. I infrastrukturpropositionen betonar regeringen att underhåll i enlighet med fyrstegsprincipens andra steg ger effektivare användning av befintlig infrastruktur och därigenom möjliggör att transportsystemet kan utvecklas mot de transportpolitiska målen. Utskottet delar denna bedömning.

Regeringens förslag i infrastrukturpropositionen innebär att 197 miljarder kronor avsätts för vidmakthållande av väg under 2021–2033. Den ekonomiska ramen för drift och underhåll av väg under innevarande planperiod 2018–2029 uppgår till 164 miljarder kronor (prisår 2017).

Utskottet vill påminna om att det under senare år har gjorts en del förstärkningar av vägunderhållet. För att främja den regionala tillväxten och goda levnadsvillkor i Sveriges gles- och landsbygder tillfördes efter regeringens förslag 2018 medel om totalt 300 miljoner kronor till vägunderhåll under perioden 2018–2020. Med anledning av regeringens förslag i vårändringsbudgeten för 2019 (prop. 2018/19:99) satsades totalt 122 miljoner kronor på underhåll, varav 66 miljoner kronor till bidrag för drift av enskilda vägar. Efter förslag i budgetpropositionen för 2020 förlängdes och utökades satsningen på statsbidrag till enskild väghållning till 118 miljoner kronor per år under perioden 2020–2022. Efter förslag i en extra ändringsbudget våren 2020 avsattes 300 miljoner kronor, riktat till vägunderhåll på landsbygden. Regeringen menar att en väl fungerande väginfrastruktur ökar landsbygdens tillgänglighet och konkurrenskraft men också säkrar väl fungerande vägtransporter i hela landet, vilket är viktigt för såväl den nationella som den regionala tillväxten. Efter förslag i budgetpropositionen för 2021 satsas ytterligare 500 miljoner kronor årligen under perioden 2021–2023 för vägunderhåll på landsbygden.

Utskottet kan således konstatera att de ekonomiska medlen för vägunderhåll har ökat. Utskottet vill i sammanhanget understryka att statusen på svenska vägar är viktig för trafiksäkerheten. I februari 2021 konstaterade infrastrukturministern i sitt svar på fråga 2020/21:1747 att regeringen genomför satsningar som skapar förutsättningar för en hög nivå på standarden på vägnätet. Satsningarna bidrar enligt statsrådet till en god tillgänglighet, hög trafiksäkerhet och ökad sysselsättning.

När det gäller vägars bärighet vill utskottet peka på att regeringen i godstransportstrategin anför att prioriteringar av väg kommer att göras i dialog med näringslivet för att få ut så stor samhällsnytta som möjligt. Regeringen framhåller att åtgärder kommer att vidtas för att höja och behålla bärigheten på såväl vägsträckor som broar som i dag inte har bärighetsklass 1-standard. Vidare vill utskottet uppmärksamma att regeringen i de senaste budgetpropositionerna understryker att åtgärder i vägnätet för att säkerställa bärigheten leder till ett robust och kapacitetsstarkt vägnät. Av de statliga vägarna håller 96 procent de högsta bärighetsklasserna. På dessa vägar går 99 procent av trafikarbetet. Inom bärighetsverksamheten genomförs även viktiga förebyggande åtgärder för att klara av t.ex. större vattenflöden och skred till följd av klimatförändringar. Utskottet kan konstatera att Trafikverket under 2018 påbörjade arbetet med att förstärka vägnätet för att kunna upplåta vägar för den högre bärighetsklassen BK4. För att möta näringslivets önskemål om att kunna använda tyngre fordon fortsatte delar av vägnätet under 2019 att byggas ut för BK4. I budgetpropositionen för 2021 uppger regeringen att Trafikverket till följd av ökade kostnader inom vägunderhållet under 2019 inte hade möjlighet att genomföra mer genomgripande och långsiktiga åtgärder utan genomförde mindre åtgärder och avhjälpande underhåll med kort livslängd för att upprätthålla en acceptabel standard.

Trafikverket har tagit fram en underhållsplan för 2019–2022 där verket redovisar hur tilldelade medel ska prioriteras och användas under perioden och vilka effekter planen ger. Trafikverket framför att vägnätets funktion kommer att vara oförändrad under perioden 2019 till 2022, som en följd av att verket prioriterar att vidmakthålla vägnätets funktion på kort sikt. Av underhållsplanen framgår även att åtgärderna förväntas bidra till att tillståndet på det mer högtrafikerade vägnätet blir oförändrat, medan underhållsbehovet på det mindre trafikerade nätet ökar.

Sammanfattningsvis lyfter utskottet fram betydelsen av ett väl fungerande vägnät. Utskottet delar regeringens bedömning att ramarna för drift och underhåll måste öka för att möta det underhållsbehov som finns på såväl de högtrafikerade som de lågtrafikerade vägarna. Utskottet vill betona att vägunderhållet bidrar till att säkerställa funktionaliteten på landbygdsvägar och att tillgängligheten blir god för alla i hela Sverige. Utskottet understryker också att en viktig del i den pågående elektrifieringen av vägnätet är möjligheten till fossilfri laddning. Utskottet bedömer att önskemålen i flertalet av de här behandlade motionsyrkandena om väginfrastrukturen torde bli tillgodosedda genom de satsningar som regeringen föreslår. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:2218 (SD) yrkande 5, 2020/21:4041 (SD) yrkande 5 samt 2020/21:4042 (M) yrkandena 16, 17 och 19.

Marknadspott

När det gäller motionsförslag om att införa en s.k. marknadspott vill utskottet påminna om att en utgångspunkt för det planeringssystem som riksdagen lade fast våren 2012 (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257) för åtgärder i trafikens infrastruktur är att möjliggöra en ökad flexibilitet. Genom propositionen infördes ett system med rullande planering där de långsiktiga åtgärdsplanerna följs upp genom årliga beslut om vilka projekt som kan byggstartas under de tre närmast följande åren. Införandet av ett system med årliga beslut syftade bl.a. till att ge regeringen möjlighet att inom budgetlagens ramar genomföra omprioriteringar och särskilda satsningar. På detta sätt skulle regeringen bättre kunna bemöta oförutsedda händelser. Samtidigt betonades det i propositionen att de faktiska besluten om byggstart även fortsättningsvis bör fattas av Trafikverket i syfte att behålla tillräckligt stor flexibilitet. Myndigheten får följaktligen själv avgöra vilka projekt ur gruppen i regeringens beslut som avser de tre närmast följande åren som ska byggstartas under det närmaste året. Vidare vill utskottet peka på att regeringen i infrastrukturpropositionen understryker att ett robust transport-system på ett bra sätt ska kunna klara av både väntade och oväntade händelser, störningar till följd av trängsel, fordonsfel, olyckor och skador på infrastrukturen.

Utskottet kan konstatera att den nu gällande nationella planen för 2018–2029 ska ge näringslivet effektivare transporter, bl.a. genom en ny

näringslivspott. Av regeringens beslut om att fastställa den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029 framgår att Trafikverket ska fördela 1,2 miljarder kronor inom ramen för trimningsåtgärder som i dialog med näringslivet kan användas för åtgärder i den statliga järnvägsinfrastrukturen som stärker näringslivets konkurrenskraft. Trafikverket har framfört att den s.k. näringslivspotten på 1,2 miljarder kronor för riktade och snabba åtgärder för näringslivets transportbehov på järnvägen är en åtgärd som näringslivet har efterfrågat. Trafikverket menar att näringslivet här har fått möjlighet att föreslå och påverka prioriteringen av små, enkla effektiviseringsåtgärder för att täcka behov av justeringar i infrastrukturen som kan uppstå med kort varsel. Det kan t.ex. vara mindre kapacitetshöjande åtgärder, borttagande av små hinder för att möjliggöra större, bredare eller högre transporter eller anläggande av en ny växel för att effektivisera ett transportflöde. Trafikverket har framfört att näringslivspotten kan få stora effekter för företagens möjlighet att effektivisera godstransporter på järnväg. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet bedömer att önskemålet i de här behandlade motionsyrkandena om marknadspott torde vara tillgodosett. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:2217 (SD) yrkande 1 och 2020/21:2218 (SD) yrkande 110.

Cykel och kollektivtrafik

Utskottet vill inledningsvis betona att en välplanerad och rätt underhållen cykelinfrastruktur har stor betydelse för att minska cykelolyckorna och öka andelen som cyklar. En ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängseln i tätorter samt bidra till en bättre folkhälsa. Utskottet delar regeringens bedömning i infrastrukturpropositionen att god samhällsplanering ökar möjligheten att skapa transporteffektiva städer. Det innebär t.ex. att resenärer ges möjlighet att välja färdmedel som är mer yteffektiva och energieffektiva, såsom kollektivtrafik, gång och cykel. Utskottet betonar att ambitionen är att andelen resande med kollektivtrafik ska öka. Utskottet delar regeringens syn att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Väl utformad infrastruktur som bl.a. tar hänsyn till befintliga natur- och kulturmiljövärden ger förutsättningar för hållbar utveckling där människor kan leva klimatsmart, hälsosamt och tryggt.

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

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

Utskottet vill vidare påminna om att regeringen i april 2017 fattade beslut om en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling, vilken följs upp och vidareutvecklas löpande. Utskottet kan konstatera att regeringen t.ex. så sent som i oktober 2020 beslutade att ge kommuner möjlighet att fr.o.m. den 1 december 2020 inrätta s.k. cykelgator med särskilda regler som är förmånliga för cyklisterna. Utskottet kan dessutom konstatera att det sammanlagt satsas 325 miljoner kronor 2021 och lika mycket 2022 för att förstärka både statens cykelinfrastruktur och kommuners möjlighet till cykelinvesteringar genom stadsmiljöavtalen.

Utskottet vill vidare uppmärksamma att regeringen 2018 slog fast ett etappmål i miljömålssystemet om att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Utskottet välkomnar att regeringen i infrastrukturpropositionen aviserar att den avser att ta fram mål för ökad cykling.

När det gäller motionsförslag om trimningsåtgärder vill utskottet framhålla att dessa åtgärder har en viktig funktion för att nå klimatmålen genom att de kan bidra till att skapa förutsättningar för överflyttning mellan transportsätt, t.ex. från bil till cykel eller kollektivtrafik. Utskottet välkomnar regeringens bedömning att det i samband med att vägar byggs om för mötesseparering bör övervägas hur tillgänglighet till cykeltrafik kan säkerställas där det finns sådana behov.

Utskottet anser sammanfattningsvis att cyklingens och kollektivtrafikens betydelse är väl beaktad och bedömer att önskemålen i de här behandlade motionsyrkandena torde bli tillgodosedda genom de satsningar som regeringen föreslår. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motion 2020/21:4037 (V) yrkandena 17 och 18.

Sjöfart

Sjöfarten spelar en avgörande roll för den svenska utrikeshandeln och för Sveriges varuförsörjning. Regeringen anger i budgetpropositionen för 2021 att sjöfartens andel av godstransporterna bör öka då den tack vare sin energieffektivitet därigenom kan bidra till en minskad klimatpåverkan. Utskottet delar denna bedömning.

Utskottet vill peka på att det framgår av regeringens godstransportstrategi att Sveriges hamnar fungerar som internationella, nationella eller regionala logistiknoder och används av flera trafikslag för omlastning och mellanlagring. I godstransportstrategin anges att investeringarna i sjöfartens infrastruktur behöver öka, och regeringen uppger att den avser att fortsätta arbetet med att bättre integrera sjöfarten i infrastrukturplaneringen och arbeta för att stärka anslutningarna till hamnar som är kopplade till TEN-T, vilket utskottet välkomnar.

I infrastrukturpropositionen betonar regeringen att överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart kan bidra till ökad transporteffektivitet och minskade utsläpp av växthusgaser. Vidare uppmärksammar regeringen att utvecklingen inom alla trafikslag innebär att gods transporteras med längre, tyngre och större fordon eller fartyg som anlöper allt större hamnar eller terminaler. Utskottet delar regeringens bedömning att detta ställer krav på att infrastrukturen anpassas och framhåller bl.a. att en förutsättning för intermodala transporter är väl fungerande terminaler och rangerbangårdar och anslutning till hamnar som kan binda ihop trafikslagen till en transportkedja.

När det gäller motionsförslaget om landström vill utskottet lyfta fram att det i regeringens klimatpolitiska handlingsplan från december 2019 anges att en lämplig myndighet ska få i uppdrag att analysera incitament för övergång till landström i hamnar, t.ex. genom införande av miljözoner. I augusti 2019 ansökte regeringen om ett undantag i enlighet med artikel 19 i energiskatte-direktivet för att Sverige ska kunna fortsätta att tillämpa en lägre energiskatt på el som förbrukas i fartyg när dessa ligger i hamn (landström). Genom rådets genomförandebeslut den 29 oktober 2020 kan Sverige fortsätta att tillämpa en lägre energiskatt på landström t.o.m. den 31 december 2023. I oktober 2020 tillsatte regeringen en elektrifieringskommission för att påskynda arbetet med elektrifiering av transportsektorn.

När det gäller motionsförslagen om finansieringen av driften av isbrytare kan utskottet konstatera att det framgår av isbrytarförordningen (2000:1149) att fartyg som är lämpade för vintersjöfart kan få assistans av Sjöfartsverkets isbrytarverksamhet. Verksamheten finansieras genom farledsavgifter. Utskottet framhöll i betänkande 2020/21:TU7 betydelsen av en väl fungerande sjöfart som kan trafikera samtliga svenska farvatten året runt. Utskottet konstaterade att det förutsätter att det finns en isbrytningsverksamhet som utförs på ett effektivt sätt även under svåra vinterförhållanden och att detta har stor betydelse för att svensk industri ska kunna fortsätta bedriva verksamhet i hela Sverige och därmed också kunna upprätthålla sin konkurrenskraft. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga. Utskottet behandlar frågor om anskaffning av nya isbrytare i ett eget avsnitt nedan.

Sammanfattningsvis vill utskottet betona att sjöfarten spelar en avgörande roll för Sveriges utrikeshandel och varuförsörjning. Utskottet delar regeringens bedömning att sjöfartens andel av godstransporterna bör öka. Utskottet bedömer att önskemålen i flertalet av de här behandlade motionsyrkandena om sjöfart torde bli tillgodosedda genom det pågående och fortsatta arbetet på området. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:4037 (V) yrkandena 14 och 15, 2020/21:4041 (SD) yrkande 6 i denna del samt 2020/21:4042 (M) yrkandena 24 och 27.

Luftfart

När det gäller motionsförslagen om luftfart vill utskottet peka på att det nyligen har behandlat motsvarande frågor i betänkande 2020/21:TU14.

I det betänkandet föreslår utskottet att riksdagen avslår motionsförslag om de regionala flygplatserna. Utskottet framhåller de regionala flygplatsernas betydelse för olika delar av Sverige och hänvisar bl.a. till att det pågår en översyn av de svenska icke-statliga flygplatserna inom Regeringskansliet som ska ligga till grund för ett tydliggörande av statens roll som stödgivare till icke-statliga flygplatser. Utskottet pekar vidare på att särskilda stödinsatser med statliga resurstillskott har gjorts till de regionala flygplatserna med anledning av den pågående covid-19-pandemin.

I betänkandet föreslår utskottet vidare att riksdagen gör ett tillkännagivande till regeringen om framtiden för Bromma och Arlanda flygplats. Enligt tillkännagivandet ska Bromma flygplats fortsätta att vara en modern flygplats och ett beslut om framtiden för Bromma flygplats bör fattas tidigast när flyget återhämtat sig och det kan göras tillförlitliga prognoser över flygets utveckling. Vidare föreslår utskottet att regeringen får i uppdrag att ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats inklusive miljötillstånd för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser. Regeringen bör enligt förslaget återkomma senast i december 2021 med en plan för Arlandas utveckling.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:4042 (M) yrkandena 20–22 och 2020/21:4047 (KD) yrkande 11.

Särskilt om anskaffning av isbrytare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen gör ett tillkännagivande till regeringen om att nya isbrytare bör finansieras inom den ekonomiska ram för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som riksdagen beslutar om. Utskottet menar att detta skulle ge en hög samhällsekonomisk nytta genom att säkra goda villkor för hela landets närings- och samhällsutveckling. Därmed bifalls motionsförslag om detta.

Jämför reservation 28 (S, C, L, MP).

Motionerna

I kommittémotion 2020/21:4037 framför Jens Holm m.fl. (V) att regeringen bör finansiera nya isbrytare inom den nationella planen för transportinfrastruktur (yrkande 20). Motionärerna betonar att i likhet med investeringar i det nationella stamvägnätet och i det statliga järnvägsnätet bör investeringsåtgärder i fråga om infrastruktur som är nödvändig för sjöfarten finansieras via den nationella planen för transportsystemet.

I kommittémotion 2020/21:4041 yrkande 6 i denna del föreslår Jimmy Ståhl m.fl. (SD) att sjöfartens behov av nya isbrytare ska finansieras inom ramen för den kommande nationella transportplanen. Motionärerna uppmärksammar att exportindustrin ställer ökade krav på en fungerande

sjöfart året om och för att mer gods ska kunna transporteras till sjöss krävs tillgång till isfria farleder hela året. Det är angeläget att inköp av nya isbrytare ryms inom ramen för den kommande nationella transportplanen.

I kommittémotion 2020/21:4042 yrkande 28 pekar Maria Stockhaus m.fl. (M) på behovet av att inom kommande plan förnya den svenska flottan av isbrytare. Motionärerna påminner om de stora investeringar som görs i industrin i norra Sverige och som ökar behovet av transporter av både gods och människor. Nya isbrytare måste ingå i kommande plan, och för att få ned kostnaderna bör de förestående upphandlingarna av nya isbrytare ske i nära samarbete med Finland.

I kommittémotion 2020/21:4047 yrkande 6 föreslår Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att kostnaden för nya isbrytarfartyg ska anslagsfinansieras inom ramen för nya investeringar. Motionärerna konstaterar att dagens flotta av isbrytarfartyg har överskridit sin tekniska livslängd och behöver ersättas av en ny generation. Utan en anslagsfinansiering kommer en ny generation isbrytare att medföra ytterligare höjningar av sjöfartsavgifterna, och därför är det nödvändigt att nya isbrytarfartyg finansieras via anslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att svensk exportindustri expanderar och att det för närvarande sker stora och viktiga investeringar i industrin i norra Sverige som lägger grunden för tusentals nya jobb. De nya investeringarna medför samtidigt ett ökat behov av både gods- och persontransporter. För att klara godstransporterna från norra Sverige måste sjöfarten fungera, vilket i sin tur förutsätter att isbrytningen fungerar.

För att hela Sverige ska leva behöver godstrafiken till sjöss stärkas, och för detta behöver bl.a. den ålderstigna flottan av svenska isbrytare förnyas. Dagens svenska flotta av isbrytare består av tre fartyg byggda på 1970-talet som har överskridit sin tekniska livslängd. De har tjänat väl men är utslitna och omoderna samtidigt som tillgången på reservdelar är begränsad. Isbrytarna behöver därför bytas ut i närtid och ersättas av en ny generation för att säkerställa att godstransportsystemet från norra Sverige fungerar även vintertid. Att skjuta upp generationsbytet ökar risken för ett isbrytarhaveri som i sin tur medför att havsisen inte kan friläggas. Enbart sett till skogsindustrierna skulle en veckas isbrytarhaveri medföra mycket stora ekonomiska skador. Detsamma gäller även för annan industri längs Norrlandskusten som är beroende av sjöfart för både export och import av insatsvaror. Att isbrytningen fungerar påverkar inte bara de nordligare regionerna och de svenska basnäringarna utan även andra företag i hela landet.

Enligt utskottets mening är det för sjöfartens del graverande att det i den infrastrukturproposition som regeringen nu har presenterat inte nämns något om behovet av en ny generation isbrytare trots att det är helt avgörande för stora delar av industrin och handeln i Sverige att farlederna hålls öppna under hela året genom en icke avgiftspåverkande isbrytning. Utskottet kan konstatera

att om nya isbrytare skulle finansieras med farledsavgifter skulle det krävas mycket kraftiga årliga avgiftshöjningar under flera decennier för samtliga farleder i Sverige. Om sjöfarten ska behålla och öka sin konkurrenskraft gentemot andra transportalternativ är det enligt utskottets mening viktigt att nya isbrytare finansieras på annat sätt.

Utskottet anser att investeringsåtgärder i fråga om nödvändig infrastruktur för sjöfart i likhet med investeringar i det nationella stamvägnätet och det statliga järnvägsnätet bör finansieras inom ramen för den nationella planen för transportsystemet. Att förnyelsen av Sveriges isbrytarflotta startas senast 2023 är enligt utskottets mening avgörande för basen i svensk exportindustri samt särskilt för industrin längs Norrlandskusten där näringslivet nu dessutom gör mycket stora satsningar som kommer att kräva en stabil infrastruktur utan klimatavtryck.

Utskottet anser att det långsiktiga arbetet för att förnya flottan av isbrytare ska föras in i den kommande nationella planen då detta skulle ge en hög samhällsekonomisk nytta genom att säkra goda villkor för hela landets närings- och samhällsutveckling.

Med anledning av behovet av nya isbrytare i såväl Sverige som Finland genomförs för närvarande ett gemensamt designprojekt för isbrytare som planeras vara klart under 2021. För att få kostnads- och effektivitetsvinster anser utskottet att ett nära samarbete med Finland bör eftersträvas i de förestående upphandlingarna av nya isbrytare.

Utskottet anser därmed att nya isbrytare bör finansieras inom den ekonomiska ram för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som riksdagen beslutar om. Det som utskottet nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen. Därmed bifalls motionerna 2020/21:4037 (V) yrkande 20, 2020/21:4041 (SD) yrkande 6 i denna del, 2020/21:4042 (M) yrkande 28 och 2020/21:4047 (KD) yrkande 6.

Utbyggnaden av laddinfrastruktur

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen gör ett tillkännagivande till regeringen som innebär att regeringen dels snarast bör återkomma till riksdagen med ett finansierat förslag till en satsning på elektrifiering av transportsektorn med en fungerande laddinfrastruktur i hela Sverige, dels bör sätta tydliga mål för 2030 för utbyggnaden av laddinfrastruktur i anslutning till vägar, rastplatser, tankställen, hamnar, företag och bostäder och dels bör arbeta aktivt inom ramen för EU för en harmonisering av elektrifiering av all infrastruktur. Därmed bifalls motionsförslag om detta. Utskottet anser att elektrifieringen av transportsektorn är en viktig del av de åtgärder som behövs för att utsläppen från transporter ska minska i snabbare takt än hittills för att nå transportsektorns klimatmål till 2030 och det långsiktiga klimatmålet till 2045.

Jämför reservation 29 (S, C, L, MP).

Bakgrund

Elfordon kan laddas induktivt eller induktivt och genom statisk laddning (som snabbladdning eller hemmaladdning) eller genom dynamisk laddning (som elväg). Det finns olika typer av laddstationer. Det kan handla dels om icke-publik laddning, dvs. en laddstation som är placerad vid bostaden eller vid arbetsplatsen, dels om publik laddning, dvs. en laddstation som står placerad där vem som helst kan ladda bilen.

Motionerna

I kommittémotion 2020/21:4037 föreslår Jens Holm m.fl. (V) att regeringen återkommer med ett finansierat förslag till en satsning på elektrifiering av transportsektorn med en fungerande laddinfrastruktur i hela Sverige (yrkande 19). Motionärerna menar att laddinfrastrukturen bör byggas ut i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn.

I kommittémotion 2020/21:4042 framför Maria Stockhaus m.fl. (M) att man behöver sätta tydliga mål för 2030 för utbyggnaden av laddinfrastruktur i anslutning till vägar, rastplatser, tankställen, hamnar, företag och bostäder (yrkande 40). Motionärerna menar att det kommer att behövas en kraftigt utbyggd laddinfrastruktur för att människor ska våga köpa och köra en elbil. I motionen betonas även att Sverige ska arbeta aktivt inom ramen för EU för harmonisering av elektrifiering av all infrastruktur (yrkande 41).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att det delar regeringens bedömning att elektrifieringen av transportsektorn är en viktig del av de kraftfulla åtgärder som behövs för att utsläppen från transporter ska minska i snabbare takt än hittills för att nå transportsektorns klimatmål till 2030 och det långsiktiga klimatmålet till 2045. Utskottet kan konstatera att prognoser tyder på att det i Sverige kommer att finnas omkring 2,5 miljoner laddbara fordon i trafik 2030. Sverige står med andra ord inför ett omfattande teknikskifte inom transportsektorn de närmaste decennierna, och det är därför viktigt med tydliga mål för utbyggnaden av laddinfrastruktur.

För att nå målet att Sverige ska vara klimatneutralt 2045 krävs det ytterligare insatser. Utskottet vill särskilt lyfta fram att det behövs en väl fungerande laddinfrastruktur över hela Sverige. Utskottet vill betona att det ska vara lätt att ladda bilen, bussen och lastbilen och att det därför är viktigt att tillgången till laddstationer förbättras. Laddinfrastrukturen måste byggas ut i en sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. Utskottet anser att det behövs en kraftig utbyggnad i form av laddstationer i städerna och längs med vägarna för att upprätthålla en fordonsflotta som består av laddbara elbilar. Det är viktigt att alla kan känna trygghet när de investerar i ny fossilfri teknik och att ingen ska behöva välja bort elbil av rädsla för att inte kunna ladda den. En grundbult i omställningen, för att människor ska våga köpa och köra en elbil, är att det finns en fungerande infrastruktur för publik laddning. Utskottet menar att målet måste vara att snabbt bygga ett nätverk av laddstationer i hela landet. Ambitionen bör enligt utskottets mening vara att Sverige ska vara världsledande i utbyggnaden av laddinfrastruktur och att det ska vara lika enkelt, eller ännu enklare, att ladda sin elbil som det är att tanka sin bensin- eller dieselbil. Utskottet menar att det är viktigt att sätta tydliga mål för 2030 för utbyggnaden av laddinfrastruktur i anslutning till vägar, rastplatser, tankställen, hamnar, företag och bostäder. Utskottet menar därför att regeringen bör tillsätta en utredning med uppdrag att föreslå tydliga mål för en strategisk elektrifiering av vägar.

Utskottet vill även betona att Sverige ska arbeta aktivt inom ramen för EU för harmonisering av elektrifiering av all infrastruktur. Det är enligt utskottets mening viktigt att människor ska kunna känna trygghet i att kunna ladda sin bil oavsett var de befinner sig i Europa. Detta är centralt för en hållbar utveckling av handel och resande mellan unionens länder.

Utskottet vill i sammanhanget dessutom betona att elektrifieringen bedöms ge andra positiva effekter för människors hälsa och miljön samt att den är ett viktigt bidrag till att Sverige ska klara sina bindande åtaganden gentemot EU när det gäller utsläpp av kväveoxid.

Mot den bakgrunden anser utskottet att riksdagen bör rikta ett tillkännagivande till regeringen som innebär att regeringen dels snarast bör återkomma till riksdagen med ett finansierat förslag till en satsning på elektrifiering av transportsektorn med en fungerande laddinfrastruktur i hela Sverige, dels bör sätta tydliga mål för 2030 för utbyggnaden av laddinfrastruktur i anslutning

till vägar, rastplatser, tankställen, hamnar, företag och bostäder och dels bör arbeta aktivt inom ramen för EU för en harmonisering av elektrifiering av all infrastruktur.

Därmed tillstyrker utskottet motionerna 2020/21:4037 (V) yrkande 19 och 2020/21:4042 (M) yrkandena 40 och 41.

Enskilda vägar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om enskilda vägar. Utskottet betonar att ett väl fungerande enskilt vägnät är av stor vikt för att främja en positiv utveckling i hela landet, inte minst för sysselsättning och tillväxt. Utskottet anser att fortsatta satsningar på bl.a. bärighet och tjälsäkring är nödvändiga på de vägar som bedöms som viktiga för näringslivet i syfte att kunna upprätthålla full bärighet året runt. Utskottet framhåller att de enskilda vägarnas betydelse är väl beaktad.

Jämför reservation 30 (M, SD) och 31 (C).

Bakgrund

De enskilda vägarna utgör den största delen av Sveriges vägnät. De väghållare som har ansvar för enskilda vägar är ofta en organisation, t.ex. en vägförening, samfällighetsförening eller vägsamfällighet och i vissa enstaka fall en enskild markägare.

Trafikverket betalar ut statligt driftsbidrag till enskilda vägar, bl.a. för att vägen ska hållas öppen för allmän trafik och för att underlätta för boende och näringsliv i glesbygden. Drygt 23 000 väghållare får statsbidrag för att sköta enskilda vägar. Staten medfinansierar byggande och drift av ca 7 470 mil av det enskilda vägnätet.

Motionerna

I motion 2020/21:433 anför Kjell-Arne Ottosson (KD) att en ytterligare förstärkning av stödet till det enskilda vägnätet bör utredas. Motionären konstaterar att den största delen av Sveriges vägnät är enskilda vägar som sköts av enskilda markägare eller av olika föreningar men som används av många fler än de som är med och betalar för dem.

I motion 2020/21:780 uppmärksammar Daniel Bäckström (C) behovet av en översyn av möjligheterna till investeringsstöd till enskilda vägar och skogsvägar. För att främja den långsiktiga beredskapen och utveckla landsbygden och skogsbruket bör staten enligt motionären återinföra investeringsstödet.

I kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 81 betonar Thomas Morell m.fl. (SD) att en väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd och att de enskilda vägarna utgör en viktig del i detta, varför Trafikverket bör ta fram en nationell underhålls- och investeringsplan för de enskilda vägarna.

I kommittémotion 2020/21:3172 yrkande 44 anför Anders Åkesson m.fl. (C) att det inom ramen för Trafikverkets resurser bör säkerställas att de samfälliga enskilda vägarnas 43 000 mil ska ha en bra standard, rätt sträckning och rätt bärighet i relation till det system av statliga och kommunala vägar som de utgör en del av i näringslivets totala behov av godsstråk med god bärighet. Motionärerna uppmärksammar att de enskilda vägarna är mycket betydelsefulla ur ett godstransportperspektiv och betonar att rätt förutsättningar måste ges för de enskilda vägarna att få statsbidrag för att upprätthålla och utveckla vägnätet.

I kommittémotion 2020/21:3468 yrkande 4 föreslår Maria Stockhaus m.fl. (M) att Trafikverket ska ges i uppdrag att ta fram en nationell underhålls- och investeringsplan för de enskilda vägarna. Motionärerna menar att staten bör ta ett större ansvar för att planera underhåll av och reinvesteringar i det enskilda vägnätet utifrån nuvarande ekonomiska ramar.

Även i kommittémotion 2020/21:3488 yrkande 9 föreslår Lars Hjälmered m.fl. (M) att Trafikverket ska ta fram en nationell underhålls- och investeringsplan för de enskilda vägarna. Motionärerna menar att Sverige behöver en bättre planering i arbetet med att värna och utveckla det enskilda vägnätet som ska erbjuda en hållbar standard för bärighet och fungerande väghållning året runt.

I motion 2020/21:3540 framför Pål Jonson (M) att regeringen bör verka för ett stärkt stöd till det enskilda vägnätet. Motionären betonar att väl fungerande kommunikationer är en förutsättning för att det ska fungera att bo på landsbygden. De enskilda vägarna är också mycket viktiga för skogsnäringen men även för besöksnäringen och friluftslivet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att förutsättningarna för landsbygdsvägarna är delvis annorlunda än för vägarna i mer tätbefolkade områden. Antalet människor och företag per vägkilometer är förhållandevis lågt, och en stor del av vägnätet på landsbygden är enskilda vägar. Många människor börjar eller slutar sin dagliga resa till jobb och utbildning via en enskild väg. I infrastrukturpropositionen konstaterar regeringen att de enskilda vägarna spelar en stor och viktig roll i vägtransportnätet och utgör kapillärer som ansluter mot de större statliga vägarna. Utskottet delar regeringens bedömning att det är viktigt att vägenderhållet bidrar till att säkerställa funktionaliteten även på dessa vägar och bidrar till en god tillgänglighet för både medborgare och näringsliv oavsett var människor bor eller arbetar i Sverige. Anslagna medel till bidrag för drift av enskilda vägar är en viktig förutsättning för att

tillgodose transportbehov för fast boende, näringsliv och det rörliga friluftslivet.

Utskottet vill påminna om att regeringen i propositionen En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop (prop. 2017/18:179) framhåller att de enskilda vägarna är en viktig del av transportnätet på landsbygden och att en satsning bör göras på enskilda vägar. Likaså framhåller regeringen att det är viktigt att man i länsplanerna tar hänsyn till drift, underhåll och planering av enskilda vägar. Regeringen meddelade att den därför gör en satsning på statsbidrag till enskild väghållning för särskilda driftsåtgärder på objekt som broar och färjelägen för att förbättra deras funktion och bärighet, särskilt för tyngre fordon. Av budgetpropositionen för 2020 framgår att regeringen anser att fortsatta satsningar på bärighet och tjälsäkring på det enskilda vägnätet är angelägna för utvecklingen av landsbygden. Satsningen på statsbidrag till enskild väghållning förlängdes och utökades till 118 miljoner kronor per år under perioden 2020–2022, dvs. sammanlagt 354 miljoner kronor. I budgetpropositionen för 2021 betonade regeringen att vägnätet ofta är avgörande för tillgängligheten på landsbygden. För att bidra till möjligheterna att leva och verka på landsbygden föreslog regeringen att extra medel skulle tillföras för underhållet av väg, med fokus på bl.a. det finmaskiga vägnätet på landsbygden. Utskottet välkomnar detta.

Sammanfattningsvis betonar utskottet att ett väl fungerande enskilt vägnät är av stor vikt för att främja en positiv utveckling i hela landet, inte minst för sysselsättning och tillväxt. Många människor och företag, i synnerhet på landsbygden, är beroende av god framkomlighet på de enskilda vägarna. Dessa vägar har också en stor och viktig roll i vägtransportnätet eftersom de ansluter till de större statliga vägarna. Utskottet anser att fortsatta satsningar på bl.a. bärighet och tjälsäkring är nödvändiga på de vägar som bedöms som viktiga för näringslivet i syfte att kunna upprätthålla full bärighet året runt. Utskottet vill betona att anslagna medel för bidrag till drift av enskilda vägar är en viktig förutsättning för att tillgodose transportbehov för fast boende, näringsliv och det rörliga friluftslivet. Utskottet anser att de enskilda vägarnas betydelse är väl beaktad.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:433 (KD), 2020/21:780 (C), 2020/21:2218 (SD) yrkande 81, 2020/21:3172 (C) yrkande 44, 2020/21:3468 (M) yrkande 4, 2020/21:3488 (M) yrkande 9 och 2020/21:3540 (M).

Stambanor för höghastighetståg

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om stambanor för höghastighetståg. Utskottet anser att utbyggnaden av nya stambanor är viktig för att öka kapaciteten i järnvägsnätet, knyta landets tre storstadsregioner närmare varandra och bidra till stadsutveckling, bostadsbyggande och större arbetsmarknadsregioner. Utskottet välkomnar att utbyggnaden ska genomföras inom den ekonomiska ramen för utveckling av transportsystemet.

Jämför reservation 32 (M), 33 (SD), 34 (V) och 35 (KD) samt det särskilda yttrandet (C).

Bakgrund

Den 1 juli 2014 beslutade den dåvarande regeringen om direktiv för en särskild utredare, benämnd förhandlingsperson, om utbyggnad av nya stambanor samt åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna (dir. 2014:106). Den 17 juli samma år beslutades om tilläggsdirektiv till utredningen (dir. 2014:113). Direktiven angav att Sverigeförhandlingen skulle ta fram förslag till principer för finansiering samt förslag till en utbyggnadsstrategi för nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö. En annan del i förhandlingsuppdraget var att öka kollektivtrafiken, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i Stockholm, Göteborg och Malmö. Totalt ska infrastruktursatsningar runt om i Sverige möjliggöra byggandet av ca 100 000 nya bostäder. Förhandlingen hade också i uppdrag att titta på en möjlig utbyggnad av järnvägen i norr och ingå överenskommelser för att främja cykling. Vidare skulle förhandlingen bl.a. utreda ytterligare en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark. Sverigeförhandlingen är avslutad och överlämnade sin slutrapport till regeringen den 20 december 2017.

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

Motionerna

I motion 2020/21:100 understryker Acko Ankarberg Johansson och Andreas Carlson (båda KD) vikten av att nya stambanor byggs. Motionärerna pekar på att bristen på nya stambanor är påtaglig och att det är nödvändigt att regeringen snarast tar initiativ så att nya stambanor kan byggas.

I motion 2020/21:340 föreslår Solveig Zander (C) att sträckan Stockholm–Uppsala ska inkluderas i byggandet av höghastighetsspår Stockholm–Malmö–Göteborg. Motionären betonar alla viktiga delar måste ingå att när Sverige gör en stor satsning på utbyggnaden av järnvägen.

I motion 2020/21:2016 pekar Carina Ödebrink m.fl. (S) på behovet av att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ett principbeslut om att bygga nya stambanor. Motionärerna menar att Sverige behöver utveckla ett modernt och stabilt transportsystem som bidrar till att stärka landets utveckling, tillväxt och konkurrensförmåga, och då behövs ett principbeslut i riksdagen om att bygga nya stambanor anpassade för höga hastigheter.

I kommittémotion 2020/21:2044 yrkande 5 föreslår Jimmy Ståhl m.fl. (SD) att Sverigeförhandlingen ska omförhandlas. Motionärerna menar att en satsning på höghastighetståg i nuläget är orimlig i vårt glesbefolkade land och att den minskar utrymmet för andra viktiga investeringar.

I kommittémotion 2020/21:2217 anför Patrik Jönsson m.fl. (SD) att Sverigeförhandlingen snarast bör avbrytas eller omförhandlas (yrkande 4). Motionärerna är kritiska till att koppla infrastruktursatsningar till bostadsbyggande och anser att det är orimligt att satsa på höghastighetståg och därmed minska utrymmet för andra viktiga investeringar inom järnvägssektorn, vägtrafiken, flyget och sjöfarten. Motionärerna anför vidare att den europeiska revisionsrättens rapport bör beaktas vid utredningar om och beräkningar av höghastighetsjärnväg i Sverige (yrkande 18). Revisionsrätten har i en rapport riktat kritik mot den europeiska satsningen på höghastighetståg, bl.a. vad gäller kostnadseffektivitet, beläggning och genomsnittshastighet. I yrkande 19 menar motionärerna att EU bör vara mer återhållsamt med att stödja medlemsstaternas höghastighetsjärnvägsprojekt och att regeringen mer utförligt bör följa utvecklingen av europeiskt höghastighetståg. Motionärerna pekar även på behovet av att höja hastigheten till 250 kilometer i timmen på de järnvägssträckningar som är mest lämpliga (yrkande 33). Sverige är ett glesbefolkat land och det finns behov av snabbare tåg för att öka attraktiviteten och stärka tåget som alternativt transportmedel. Vid en ökning av hastigheten kan man enligt motionärerna generera största möjliga nytta till en rimlig investeringskostnad.

I motion 2020/21:2650 tar Helena Bouveng och Mats Green (båda M) upp frågan om nya stambanor för snabbtåg. Motionärerna menar att nya stambanor bidrar till att minska belastningen på befintliga stambanor, att mer gods kan flyttas över till järnväg och att nya arbetsmarknadsregioner kan utvecklas. Motionärerna betonar vikten av att regeringen inte tappar tempo utan fortsätter arbetet med ökad acceleration. Osäkerheten om var spåren och stationerna kommer att hamna skapar en osäkerhet i kommunerna, vilket riskerar att hämma och låsa utvecklingen.

I kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 16 föreslår Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att pågående arbete med Sverigeförhandlingens förslag om nya banor för höghastighetståg ska avbrytas. Motionärerna pekar på bristfälliga ekonomiska kalkyler, kontraproduktiv miljöeffekt och att det i grunden saknas

ett tillräckligt befolkningsunderlag för projektet. Trafikverket bör enligt motionärerna få i uppdrag att utreda en uppdelning av gods- och regionaltrafik samt den långväga trafiken så att trafiken får bättre förutsättningar.

I kommittémotion 2020/21:3172 yrkande 25 anför Anders Åkesson m.fl. (C) att möjligheterna att bygga nya stambanor för järnvägen bör ses över. Motionärerna betonar att en väl utbyggd infrastruktur knyter ihop Sverige och skapar förutsättningar för fler jobb och företag i hela landet och pekar på att kapacitetsutnyttjandet är högt och underhållet eftersatt samtidigt som järnvägen under lång tid varit i behov av ytterligare förstärkningar vad gäller drift och underhåll.

I kommittémotion 2020/21:3467 yrkande 9 framhåller Maria Stockhaus m.fl. (M) att man ska säga nej till att bygga höghastighetsjärnväg. Utifrån prioriteringar av den samhällsekonomiska och miljömässiga nyttan säger motionärerna nej till höghastighetsjärnväg och pekar bl.a. på höga kostnader och begränsade tidsmässiga vinster. Motionärerna betonar att behoven inom infrastrukturen är stora, och en satsning på höghastighetsjärnväg riskerar att tränga undan andra nödvändiga investeringar.

Även i kommittémotion 2020/21:3472 yrkande 2 säger Maria Stockhaus m.fl. (M) nej till byggandet av höghastighetsjärnväg. Motionärerna hänvisar till bristande samhällsekonomisk och miljömässig nytta, höga kostnader och att projektet beräknas bli klimatneutralt tidigast 2050. Järnvägens stora utmaningar kopplat till pendling och bristfälligt underhåll löses enligt motionärerna inte genom satsningen på höghastighetståg.

I kommittémotion 2020/21:4037 yrkande 6 anför Jens Holm m.fl. (V) att byggandet av nya stambanor för höghastighetståg bör göras till ett sammanhängande projekt som finansieras med lånade medel med sikte på att färdigställa banorna till 2030. Motionärerna anser att detta är särskilt lämpligt som ett lånefinansierat projekt, och genom att lyfta ut stambanorna ur innevarande infrastrukturplan kan de byggas som ett sammanhängande projekt som inte konkurrerar med anslag till andra viktiga investeringar.

I kommittémotion 2020/21:4041 yrkande 2 föreslår Jimmy Ståhl m.fl. (SD) att en utbyggnad av stambanorna ska anpassas för såväl godståg som lokal- och regionalståg och byggas för 250 kilometer per timme. Motionärerna menar att det är oansvarigt att avsätta så mycket pengar till en höghastighetsjärnväg men betonar att det vore oklokt att inte slutföra de delprojekt där anslag redan beviljats och projekteringsarbetet pågår. Motionärerna menar att en utbyggnad av befintliga stambanor även ska ta hänsyn till att godståg och regional- och lokaltåg ska kunna nyttja banorna.

I kommittémotion 2020/21:4042 säger Maria Stockhaus m.fl. (M) nej till byggandet av höghastighetsjärnväg (yrkande 10). Motionärerna hänvisar bl.a. till att projektet är underfinansierat och att kostnader för bärande delar inte finns med i beräkningen. Den samhällsekonomiska och miljömässiga nyttan och de tidsmässiga vinsterna är begränsade, samtidigt som behoven inom infrastrukturen är stora. Motionärerna menar att en satsning på höghastighetsjärnväg riskerar att tränga undan andra nödvändiga investeringar.

Motionärerna pekar vidare på vikten av att långsiktigt arbeta för att kunna köra tåg i 250 kilometer i timmen på viktiga stråk i hela Sverige (yrkande 11). Motionärerna betonar att gods- och pendlingsflödena genom hela Sverige är viktiga för framtida investeringar och att detta är ett långsiktigt arbete som sträcker sig genom hela kommande planperiod.

I kommittémotion 2020/21:4047 yrkande 4 anför Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att om nya stambanor för höghastighetståg ska byggas måste de hanteras via annan finansiering utanför ram. Motionärerna menar att nya stambanor för höghastighetståg riskerar att underminera förutsättningarna för en trovärdig ram som utvecklar transportsystemet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att det i januariavtalet, den sakpolitiska överenskommelsen mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet, anges att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm, Göteborg, Malmö och regioner och städer längs med och i anslutning till banans sträckning bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer.

Utskottet påminner om att regeringen i den tidigare infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) underströk att syftet med Sverigeförhandlingens uppdrag var dels att möjliggöra ett snabbt genomförande av nya stambanor på ett sätt som maximerar deras samhällsekonomiska lönsamhet, dels att identifiera kostnadseffektiva åtgärder som leder till en förbättrad tillgänglighet och ett ökat bostadsbyggande i framför allt storstäderna med fokus på resurseffektivitet, hållbarhet och förtätning. I regeringens skrivelse om den nationella planeringen för transportinfrastrukturen 2018–2029 (skr. 2017/18:278) anges att byggandet av nya stambanor och deras finansiering är ett långsiktigt åtagande där offentliga resurser binds upp under flera mandatperioder. Utskottet påminner om att sträckorna Järna–Linköping (Ostlänken), Lund–Hässleholm och Göteborg–Borås ingår i den nationella planen för 2018–2029.

Den nya infrastrukturpropositionen innebär ett tydligt besked från regeringen om att utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg ska genomföras inom den ekonomiska ramen för utveckling av transportsystemet. Utskottet välkomnar detta och konstaterar att regeringens förslag till ekonomisk ram för utveckling av transportsystemet medför att den gällande nationella planen kan fullföljas samt att satsningar kan göras på såväl nya stambanor som andra angelägna åtgärder. Utbyggnaden av nya stambanor är viktig för att öka kapaciteten i järnvägsnätet, knyta landets tre storstadsregioner närmare varandra och bidra till stadsutveckling, bostadsbyggande och större arbetsmarknadsregioner.

Utskottet vill även uppmärksamma att infrastrukturministern i mars 2020 i sitt svar på fråga 2020/21:2099 konstaterade att nya stambanor för höghastighetståg är ett mycket stort projekt och att det är viktigt att det

analyseras noggrant, inklusive hur banorna ska finansieras. Regeringen gav därför i juni 2020 i uppdrag åt Trafikverket att redovisa uppdaterade och kompletterande uppgifter om nya stambanor inom en total investeringsram på 205 miljarder kronor, i 2017 års prisnivå. Trafikverkets slutredovisning av uppdraget inkom till Regeringskansliet den 28 februari 2021 och analyseras i Regeringskansliet. Statsrådet konstaterade att det i flertalet berörda kommuner och regioner finns en stor politisk samstämmighet om att nya stambanor är en angelägen utbyggnad och att dessa parter därför länge har planerat utbyggnaden.

Vid utskottets sammanträde den 23 mars 2021 lämnade Trafikverket information om det slutredovisade uppdraget om nya stambanor för höghastighetståg. Trafikverket framförde att samtliga studerade alternativ innebär ett stort kapacitetstillskott och ger stora nyttor. Samtliga alternativ ger enligt Trafikverket betydligt bättre förutsättningar för godstrafiken. Myndigheten framförde samtidigt att ny järnväg med centrala stationslägen är komplext och kostsamt. Ett standardiserat koncept för landbroar har potential att både minska anläggningsmassan och effektivisera genomförandet, men det kräver rätt förhållanden. Trafikverket betonade att stabila och långsiktiga planeringsförutsättningar främjar framdrift.

Utskottet vill även uppmärksamma att infrastrukturministern i december 2019 i sitt svar på fråga 2019/20:495 betonade att den svenska järnvägen måste kunna fortsätta att utvecklas och att mer kapacitet behövs. Utskottet delar den bedömningen. Nya stambanor behövs för att möta det kraftigt ökande tågresandet och ge möjlighet till mer gods på tåg. Pendeltågens möjligheter i nuvarande tågssystem bör också förbättras eftersom det är fullt i det svenska järnvägssystemet. En utbyggnad skulle modernisera och knyta ihop landet på ett klimatsmart sätt. Dessutom är nya stambanor viktiga även ur ett samhällsbyggnadsperspektiv eftersom närmare 100 000 bostäder kommer att kunna byggas längs sträckningen. Utskottet delar statsrådets bedömning att om man inte bygger mer järnväg nu försämrar det allvarligt möjligheterna att nå klimatmålen och att få en bättre fungerande järnväg.

Utskottet vill vidare lyfta fram att infrastrukturministern, bl.a. i sitt svar på fråga 2020/21:2070, har betonat att genomförandet av nya stambanor inte kommer att ske på bekostnad av andra satsningar i landet. I mars 2021 underströk infrastrukturministern att regeringen hade önskat en bred politisk diskussion om finansieringen av de nya stambanorna. Han framhöll behovet av en noggrann kostnadskontroll och av att resurser används på bästa och mest effektiva sätt (ip. 2020/21:530). Utskottet vill i sammanhanget framhålla att Trafikverket har i uppdrag att se på hur man kan minska kostnaderna med ny produktionsteknik eller landbroar eller på annat sätt. Infrastrukturministern har vidare betonat att regeringen utgår från det engagemang som har funnits under Sverigeförhandlingen, där regioner och kommuner har varit med och planerat och där man har sett på hur bostadsbyggande kan komma i anslutning till byggandet av nya stambanor och hur man kan arbeta med regionförstoring (ip. 2020/21:370).

Sammanfattningsvis anser utskottet att utbyggnaden av nya stambanor är viktig för att öka kapaciteten i järnvägsnätet, knyta landets tre storstadsregioner närmare varandra och bidra till stadsutveckling, bostadsbyggande och större arbetsmarknadsregioner. Utskottet välkomnar att utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg ska genomföras inom den ekonomiska ramen för utveckling av transportsystemet. Regeringens förslag till ekonomisk ram medför att den gällande nationella planen kan fullföljas samt att satsningar kan göras på såväl nya stambanor som andra angelägna åtgärder. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:100 (KD), 2020/21:340 (C), 2020/21:2016 (S), 2020/21:2044 (SD) yrkande 5, 2020/21:2217 (SD) yrkandena 4, 18, 19 och 33, 2020/21:2650 (M), 2020/21:2809 (KD) yrkande 16, 2020/21:3172 (C) yrkande 25, 2020/21:3467 (M) yrkande 9, 2020/21:3472 (M) yrkande 2, 2020/21:4037 (V) yrkande 6, 2020/21:4041 (SD) yrkande 2, 2020/21:4042 (M) yrkandena 10 och 11 samt 2020/21:4047 (KD) yrkande 4.

Övriga särskilda infrastrukturåtgärder

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden som har väckts om olika infrastrukturprojekt i landet. Utskottet hänvisar till den gällande planeringsordningen som innebär att projekt för att vidmakthålla och utveckla trafikens infrastruktur normalt sett inte är riksdagsfrågor. Sådana bör i stället avgöras inom ramen för åtgärdsplaneringen. Utskottet understryker att regeringen nu har lagt fram en proposition med den största ekonomiska ramen någonsin för transportinfrastrukturåtgärder. Detta innebär utökade möjligheter att genomföra angelägna infrastruktursatsningar under perioden 2022–2033.

Motionerna

Under den allmänna motionstiden 2020/21 väcktes ett stort antal motioner om olika infrastrukturprojekt i landet, främst väg- och järnvägssträckningar. Motionerna handlar bl.a. om upprustningar och utbyggnader samt anläggande av nya väg- och broförbindelser. Ett flertal förslag har också väckts om att förbättra standarden på olika delar av trafikens infrastruktur, bl.a. förslag om utbyggnad av fyrfältsvägar och motorvägar och anläggande av dubbelspår.

Motionärerna lämnar i flertalet fall konkreta förslag på sträckningar och olika projekt, men det finns också motionsförslag som mer allmänt pläderar för satsningar på trafikens infrastruktur i vissa regioner eller landsdelar. En sammanställning av samtliga dessa yrkanden redovisas nedan fördelat på väg- och järnvägsprojekt, sjöfartsprojekt samt förslag som gäller främst regionala insatser som rör flera trafikslag.

Vägprojekt

2020/21:114 av Angelica Lundberg (SD)	Tillkännagivande om att tidigarelägga en fortsättning av ombyggnaden av riksväg 26/47.
2020/21:233 av Staffan Eklöf (SD)	Tillkännagivande om att prioritera utbyggnad till dubbla körfält i vardera riktningen på riksväg 40 på sträckningen mellan Ulricehamn och Jönköping.
2020/21:253 av Robert Halef (KD)	Tillkännagivande om att regeringen bör prioritera ytterligare en förbindelse som alternativ till motorvägsbron i Södertälje samt påskynda breddningen av den befintliga motorvägsbron.
2020/21:283 av Linda Lindberg och Mikael Eskilander (SD)	Tillkännagivande om att Europaväg 6 bör bli sexfilig på sträckan Helsingborg–Malmö.
2020/21:335 av Solveig Zander (C)	Tillkännagivande om att bygga en gång- och cykelväg genom det vackra historiska naturlandskapet mellan Uppsala, Flottsund och Vassunda.
2020/21:336 av Solveig Zander (C)	Tillkännagivande om att överväga att med nationella medel bygga om Hjulstabron.
2020/21:378 av Jörgen Grubb (SD)	Tillkännagivande om ny landsväg för lastbil, sträckan Malmö–Helsingborg.
2020/21:436 av Magnus Oscarsson (KD)	Tillkännagivande om att upgradera möjligheten att rusta upp länsväg 131 mellan Österbymo och Tranås i Trafikverkets planering.
2020/21:482 av Mikael Oscarsson (KD)	Tillkännagivande om att ombyggnaden av riksväg 282 på sträckan Uppsala–Almunge bör prioriteras.
2020/21:507 av Emma Carlsson Löfdahl (-)	Tillkännagivande om att riksväg 40, sträckan mellan Göteborg och Jönköping, i sin helhet ska byggas om till motorväg och att den fortsatta sträckningen från Nässjö till Västervik ska byggas om till mötesfri väg.
2020/21:539 av Ingemar Kihlström (KD)	Tillkännagivande om att beakta den sista etappen av den vägförbättrande ombyggnaden av länsväg 181 när medel budgeteras till infrastruktur och länsvägar.
2020/21:562 av Anne Oskarsson och Mattias Bäckström Johansson (båda SD)	1. Tillkännagivande om att skyndsamt utreda hur säkerheten på Ölandsbron kan förbättras. 2. Tillkännagivande om att starta projekteringen av en ny bro eller tunnel från fastlandet till Öland.
2020/21:565 av Patrik Jönsson (SD)	Tillkännagivande om att upprätta byggandet av ett mot vid Boråstorpet på riksväg 40 i anslutning till Borås.
2020/21:566 av Patrik Jönsson (SD)	Tillkännagivande om att göra E6 genom Skåne sexfilig.

2020/21:610 av Kerstin Lundgren (C)	Tillkännagivande om behovet av att stärka och säkra förbindelserna E4 och E20 genom Södertälje samt att överväga att satsa på en motorvägstunnel förbi Södertälje kanal.
2020/21:1428 av Christer Nylander (L)	Tillkännagivande om att ge Trafikverket i uppdrag att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för en andra Ölandsbro.
2020/21:1527 av Roger Haddad (L)	Tillkännagivande om att planera för investeringar för att öka tryggheten och säkerheten mellan Västerås och Eskilstuna.
2020/21:1600 av Patrik Jönsson (SD)	Tillkännagivande om infrastrukturen kring Ystads hamn och E65.
2020/21:1663 av Pia Nilsson m.fl. (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplanen studera förutsättningarna för att skyndsamt påbörja utbyggnaden av E18 Köping–Västjädra till motorvägsstandard.
2020/21:1664 av Pia Nilsson m.fl. (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplanen studera förutsättningarna för att så snart som möjligt påbörja byggandet av en ny Hjulstabro på väg 55.
2020/21:1682 av Ingela Nylund Watz m.fl. (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en ny trafiklösning med bro eller tunnel över Saltsjö-Mälarsnittet i Södertälje.
2020/21:1697 av Erik Ottoson (M)	Tillkännagivande om att regeringen snarast bör säkerställa full finansiering av Tvärförbindelse Södertörn så att projektet kan fortlöpa enligt plan.
2020/21:1742 av Ida Drougge (M)	Tillkännagivande om vikten av projektet Östlig förbindelse i Stockholms län och att staten bör medfinansiera detta.
2020/21:1813 av Kristina Nilsson (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att lösa trafiksituationen i Örnsköldsvik så att luftkvaliteten och stadens utvecklingsmöjligheter säkerställs.
2020/21:1867 av Viktor Wärnick (M)	Tillkännagivande om att snarast se över möjligheten att bygga ut E4 mellan Söderhamn och Gävle.
2020/21:1909 av Adnan Dibrani m.fl. (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att förbättra vägstandarden på väg 153 och 154.
2020/21:2096 av Heléne Björklund och Magnus Manhammar (båda S)	1. Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att utbyggnaden av E22 bör ske i längre och mer sammanhängande stråk. 2. Tillkännagivande om vikten av planerade satsningar på E22.

2020/21:2145 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna att bygga ut E6 genom Skåne till en trefilig motorväg på fler avsnitt.
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD)	6. Tillkännagivande om Östlig förbindelse.
2020/21:2307 av Kjell Jansson (M)	Tillkännagivande om att lägga in Östlig förbindelse och Tvärförbindelse Södertörn i den nationella planen.
2020/21:2372 av Gunilla Svantorp m.fl. (S)	2. Tillkännagivande om att i infrastrukturplanen studera förutsättningarna för satsningar på E18 och sträckan Valnäs–Töcksfors. 3. Tillkännagivande om att i infrastrukturplanen studera förutsättningarna för satsningar på E16 och sträckan Mårbacken–norska gränsen.
2020/21:2637 av Boriana Åberg m.fl. (M)	5. Tillkännagivande om utbyggnad av E6 och E22 till sexfiliga motorvägar.
2020/21:2765 av Ann-Sofie Alm (M)	Tillkännagivande om att Dalslands vägnät generellt, väg 172 speciellt, och specifikt vägsträckan förbi Härsängen behöver upprustas och ska läggas in i den nationella planen.
2020/21:2872 av Lars Beckman (M)	Tillkännagivande om att se över möjligheten till en utbyggnad av E4 mellan Gävle och Söderhamn.
2020/21:2935 av Alireza Akhondi m.fl. (C)	Tillkännagivande om att se över möjligheten att inleda planering och byggande av Österleden.
2020/21:3027 av Lars Püss m.fl. (M)	5. Tillkännagivande om att verka för att E6 byggs ut. 6. Tillkännagivande om att verka för att väg 25 och 26 byggs. 7. Tillkännagivande om att verka för att väg 153 och 154 byggs.
2020/21:3093 av Lotta Finstorp m.fl. (M, C, KD)	Tillkännagivande om en upprustning av riksväg 55 med fokus på ökad trafiksäkerhet.
2020/21:3209 av Jessika Roswall och Marta Obminska (båda M)	Tillkännagivande om att se över förutsättningarna för en utbyggnad av riksväg 55 inklusive Hjulstabron.
2020/21:3309 av Andreas Carlson (KD)	Tillkännagivande om att påbörja förberedelser för att bygga ut riksväg 40 på sträckan mellan Jönköping och Ulricehamn, för att få en sammanhängande motorväg mellan Stockholm och Göteborg.
2020/21:3310 av Andreas Carlson (KD)	1. Tillkännagivande om att fortsätta ombyggnaden av riksväg 26/47 och prioritera och tidigarelägga ombyggnaden av sträckan Mullsjö–Slättäng, baserat på förslag i genomförd åtgärdsvalsstudie.

	2. Tillkännagivande om att tidigarelägga ombyggnaden av riksväg 26/47 sträckan Månseryd–Hedenstorp.
2020/21:3607 av Jörgen Berglund (M)	Tillkännagivande om att överväga att Förbifart Härnösand ska ingå i den nationella vägtransportplanen.
2020/21:3628 av Jörgen Berglund (M)	Tillkännagivande om att åtgärder för höjd trafiksäkerhet och hastighet på väg E14 i den nationella transportplanen bör få högre prioritet.
2020/21:3653 av Roger Hedlund (SD)	Tillkännagivande om förutsättningar för en utbyggnad av Europaväg 4.
2020/21:3658 av Roger Hedlund (SD)	Tillkännagivande om förutsättningarna för en utbyggnad av Europaväg 16.
2020/21:3687 av Jörgen Berglund (M)	Tillkännagivande om att Förbifart Ömsköldsvik ska ingå i den nationella vägtransportplanen.
2020/21:3690 av Cecilia Widegren (M)	1. Tillkännagivande om att steg för steg fortsätta att aktivt snabba på genomförandet av alliansregeringens, kommunernas och regionernas gemensamma överenskommelse om att fortsätta bygga ut E20 till fyrfältsväg.
2020/21:3695 av Pål Jonson (M)	Tillkännagivande om att det bör genomföras en översyn av E18 mellan Valnäs och Töcksfors i syfte att sträckan ska möttesepareras.

Banprojekt

2020/21:111 av Mikael Eskilandersson och Angelica Lundberg (båda SD)	Tillkännagivande om att planera för en ny järnvägssträckning mellan Helsingborg och Jönköping.
2020/21:129 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD)	1. Tillkännagivande om att rusta upp Stångådals- och Tjustbanan. 2. Tillkännagivande om att utreda förutsättningarna för en sydostkustbana.
2020/21:291 av Magnus Ek (C)	Tillkännagivande om att se över förutsättningarna att förbättra och utveckla järnvägsförbindelserna mellan Linköping, Västervik och Kalmar.
2020/21:334 av Solveig Zander (C)	Tillkännagivande om behovet av utvecklad tågtrafik i Arosstråket.
2020/21:425 av Gudrun Brunegård (KD)	Tillkännagivande om att beakta och vara delaktig i genomförandet av nödvändiga åtgärder för del-elektrifiering av Stångådalsbanan och Tjustbanan och ta lärdom för liknande modeller i övriga Sverige.
2020/21:478 av Peter Helander (C)	1. Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningar för investeringar utmed

	<p>Dalabanan för att åstadkomma kortare restid och regionförstoring.</p> <p>2. Tillkännagivande om att regeringen bör tillsätta en särskild förhandlingsperson med syftet att tillsammans med Trafikverket, berörda regioner och intressenter arbeta för att söka finansieringslösningar för att genomföra en upprustning av Dalabanan i sin helhet, exempelvis via en lånefinansieringslösning där upplåning från de allmänna pensionsfonderna övervägs.</p>
2020/21:488 av Lars Adaktusson (KD)	Tillkännagivande om att uppmana regeringen att upprätta en åtgärdsplan för Dalabanan i syfte att öka dess kapacitet och standard så att turtätheten kan öka och restiden minska.
2020/21:538 av Ingemar Kihlström (KD)	Tillkännagivande om att utreda en utbyggnad, ombyggnad till planskilda korsningar samt utökat underhåll för Västra stambanan.
2020/21:591 av Ulrika Heie och Annika Qarllsson (båda C)	Tillkännagivande om att se över möjligheterna till en snabb utbyggnad av ett tredje spår samt ytterligare ett dubbelspår väster om Alingsås och en upprustning av Västra stambanan.
2020/21:1239 av Saila Quicklund (M)	Tillkännagivande om att se över möjligheten att rusta upp Inlandsbanan för att skapa ännu bättre förutsättningar för fler företag och jobb i Norrlands inland.
2020/21:1425 av Arman Teimouri m.fl. (L)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för bättre järnvägsförbindelser mellan Stockholm och Oslo.
2020/21:1447 av Lina Nordquist (L)	Tillkännagivande om att utreda förutsättningarna för en järnvägslänk mellan Uppsala och Enköping.
2020/21:1499 av Robert Hannah (L)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen prioritera en modernisering av Kinnekullebanan.
2020/21:1521 av Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L)	<p>2. Tillkännagivande om att förutsättningarna för länken Oslo–Göteborg–Köpenhamn bör genomlysas när ett framtida nät av höghastighetsbanor i Sverige planeras.</p> <p>3. Tillkännagivande om att förutsättningarna för dubbelspår på hela tågsträckan Oslo–Göteborg–Köpenhamn bör utredas.</p>
2020/21:1543 av Malin Höglund (M)	Tillkännagivande om att se över möjligheterna att investera mer i Dalabanan.
2020/21:1590 av Johan Andersson m.fl. (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för och prioritera byggandet av Ostlänken.

2020/21:1599 av Per Söderlund (SD)	Tillkännagivande om att utreda brukarfinansiering på sträckan Oslo–Stockholm 2.55 samt att inleda dialog med Norges regering i ärendet.
2020/21:1637 av Anna-Caren Säterberg och Kalle Olsson (båda S)	Tillkännagivande om Norra stambanans betydelse för tillväxt i hela landet.
2020/21:1656 av Nermina Mizimovic m.fl. (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att utveckla och förbättra Tjust- och Stångådalsbanan.
2020/21:1866 av Viktor Wärnick (M)	Tillkännagivande om utbyggnad av Ostkustbanan till dubbelspårig järnväg.
2020/21:1980 av Ida Drougge (M)	Tillkännagivande om att staten behöver ta sin del av ansvaret och planera för statlig medfinansiering av utbyggnaden av Spårväg City.
2020/21:2095 av Heléne Björklund och Magnus Manhammar (båda S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för satsningar på Sydostlänken.
2020/21:2099 av Ingemar Nilsson m.fl. (S)	Tillkännagivande om att regeringen bör undersöka möjligheten till en snabbare utbyggnad av Nya Ostkustbanan.
2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD)	<p>5. Tillkännagivande om att sträckan Maria–Helsingborg snarast bör byggas dubbelspårig.</p> <p>6. Tillkännagivande om att sträckan Göteborg–Borås via Landvetter snarast bör byggas med dubbelspår.</p> <p>7. Tillkännagivande om att Södra stambanan snarast bör byggas ut till fyrspårig järnväg sträckan Lund–Hässleholm.</p> <p>8. Tillkännagivande om att sträckan Hässleholm–Kristianstad bör byggas om till dubbelspår.</p> <p>9. Tillkännagivande om att sträckan Alvesta–Växjö bör byggas om till dubbelspår.</p> <p>10. Tillkännagivande om att Norrbotniabanans utbyggnad sträckan Luleå–Skellefteå ska påbörjas.</p> <p>11. Tillkännagivande om en upprustning av Ostkustbanan med dubbelspår för 250 kilometer i timmen.</p> <p>12. Tillkännagivande om en upprustning av Inlandsbanan.</p> <p>32. Tillkännagivande om att utreda kostnaden för alternativen 250 kilometer i timmen, alternativt 320 kilometer i timmen, på aktuella sträckningar innan beslutas vid ombyggnad eller utbyggnad till fyrspår.</p>

2020/21:2372 av Gunilla Svantorp m.fl. (S)	1. Tillkännagivande om att i infrastrukturplanen studera förutsättningarna för fortsatta satsningar på tåg-förbindelsen Stockholm–Oslo.
2020/21:2457 av Marta Obminska och Jessika Roswall (båda M)	Tillkännagivande om att se över möjligheten till en full finansiering av fyrspårig järnväg mellan Uppsala och Stockholm (Skavstaby).
2020/21:2514 av Helena Vilhelmsson m.fl. (C, KD, M, L, S)	Tillkännagivande om att utreda brukarfinansiering på sträckan Oslo–Stockholm samt att inleda dialog med Norges regering i ärendet.
2020/21:2540 av Per Åsling m.fl. (C)	Tillkännagivande om att ge Trafikverket i nära samverkan med Inlandsbanan AB och näringslivet i uppdrag att se över Inlandsbanans framtida funktion med svensk normalstandard integrerat med övriga anslutande järnvägsnät inklusive samtliga tvärbanor och därmed skapa förutsättningar för nya och växande företag med fler jobb och tillväxt i inlandet, och hur den akuta kapacitetsbristen i järnvägssystemet kan lösas samt bidra till den globala klimatomställningen.
2020/21:2576 av Ulrika Heindorff m.fl. (M)	Tillkännagivande om att snarast färdigställa utbyggnaden av Västkustbanan med dubbelspår längs hela sträckningen.
2020/21:2597 av Sofia Westergren m.fl. (M)	Tillkännagivande om att se över möjligheterna till en utökning av Bohusbanan med dubbelspår till Norge i tre steg, först till Stenungsund, steg två till Munkedal och sedan binda ihop järnvägen med Norge.
2020/21:2637 av Boriana Åberg m.fl. (M)	4. Tillkännagivande om att verka för en fortsatt utbyggnad av Södra stambanan, Västkustbanan och Skånebanan.
2020/21:2674 av Bengt Eliasson (L)	Tillkännagivande om snar upprustning av järnvägsstråken Halmstad–Markaryd och Halmstad–Nässjö.
2020/21:2757 av Ann-Sofie Alm (M)	Tillkännagivande om att överväga att utreda nyttoeffekterna av en upprustad Bohusbana på kort och lång sikt.
2020/21:2767 av Ann-Sofie Alm (M)	Tillkännagivande om att möjligheten till en snabb, smidig och seriös järnvägslink mellan Oslo, Fyrstadsregionen, Göteborg och Köpenhamn bör utredas.
2020/21:2916 av Lars Beckman (M)	Tillkännagivande om att se över möjligheten att utöka spårkapaciteten på sträckan Gävle–Härnösand.
2020/21:2929 av Jonny Cato m.fl. (C)	Tillkännagivande om att se över möjligheten att snarast färdigställa utbyggnaden av dubbelspår längs hela sträckningen mellan Göteborg och Malmö.

2020/21:2936 av Alireza Akhondi m.fl. (C)	Tillkännagivande om att vidta åtgärder enligt motionens intentioner vad gäller tågförbindelse mellan Stockholm och Oslo.
2020/21:3027 av Lars Püss m.fl. (M)	<p>1. Tillkännagivande om att se över möjligheten att snarast färdigställa utbyggnaden av Västkustbanan med dubbelspår längs hela sträckningen.</p> <p>3. Tillkännagivande om det angelägna i att reinvestera i Halmstad–Nässjö järnväg.</p>
2020/21:3063 av Emma Hult och Elisabeth Falkhaven (båda MP)	Tillkännagivande om att Halmstad–Nässjö-banan bör behållas samt utvecklas.
2020/21:3178 av Helena Lindahl och Linda Modig (båda C)	<p>1. Tillkännagivande om att regeringen ska inleda diskussioner med berörda regioner och intressenter för att skyndsamt hitta finansieringslösningar för hela Norrbotniabanans förverkligande, exempelvis via en lånefinansieringslösning eller genom att låta kapital från de allmänna pensionsfonderna investeras i svensk transportinfrastruktur.</p> <p>2. Tillkännagivande om att regeringen bör intensifiera sitt arbete med Norrbotniabanen och ge klartecken till att påbörja jämvägsplaneringen mellan Skellefteå och Luleå så att regeringen fullföljer sitt åtagande gentemot EU som innebär att Norrbotniabanen i sin helhet ska vara färdigställd 2030.</p> <p>3. Tillkännagivande om att regeringen ska utse en enskild förhandlingsperson för att lösa finansieringen av hela banan.</p>
2020/21:3315 av Larry Söder (KD)	Tillkännagivande om att utreda möjligheten att klassa Halmstad–Nässjö/Jönköpingsbanan som nationell järnväg.
2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M)	7. Tillkännagivande om finansiering av projekten Oslo–Stockholm och Helsingborg–Helsingör.
2020/21:3605 av Jörgen Berglund (M)	Tillkännagivande om Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand.
2020/21:3608 av Jörgen Berglund (M)	Tillkännagivande om att bygga dubbelspår Sundsvall–Gävle.
2020/21:3654 av Roger Hedlund (SD)	Tillkännagivande om förutsättningar för en tidigare-läggning av ett dubbelspår på Ostkustbanan.
2020/21:3667 av Aron Emilsson (SD)	Tillkännagivande om en skyndsam översyn av Bohusbanans potentiella utbyggnad.
2020/21:3690 av Cecilia Widegren (M)	2. Tillkännagivande om att se över möjligheterna till en omedelbar upprustning av Västra stambanan.

2020/21:3698 av Pål Jonson (M)	Tillkännagivande om att se över förutsättningarna för att skapa en bättre järnvägsdragning mellan Stockholm och Oslo.
2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M)	12. Tillkännagivande om att ta nästa steg när det gäller komplettering och nybyggnation av järnväg mellan Stockholm och Oslo.
2020/21:4047 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD)	7. Tillkännagivande om att kostnaden för Nya Ostkustbanan bör anslagsfinansieras inom ramen för nya investeringar. 8. Tillkännagivande om att kostnaden för fyrspar på sträckan Alingsås–Floda bör anslagsfinansieras inom ramen för nya investeringar.

Projekt som rör sjöfartens infrastruktur

2020/21:132 av Mattias Bäckström Johansson och Anne Oskarsson (båda SD)	Tillkännagivande om att se över förutsättningarna för färjetrafik mellan Byxelkrok och Oskarshamn i infrastrukturplaneringen.
2020/21:218 av Lars Thomsson (C)	Tillkännagivande om att skapa en reservhamn för att säkra en tillfredsställande tillgänglighet i linjetrafiken till Gotland.
2020/21:341 av Solveig Zander (C)	Tillkännagivande om en daglig förbindelse, med en färja, över Skofjärden mellan Skokloster, Håbo kommun och Örsand, Knivsta kommun.
2020/21:353 av Michael Rubbestad och Monika Lövgren (båda SD)	Tillkännagivande om att utreda upprättandet av en färjeförbindelse mellan Skokloster och Knivsta i Uppsala län.
2020/21:934 av Lars Hjalmered m.fl. (M)	2. Tillkännagivande om reformer för att stärka Göteborgs hamn.
2020/21:1069 av Lars Hjalmered (M)	1. Tillkännagivande om att stärka Göteborgs hamn. 2. Tillkännagivande om att överväga åtgärder för att återupprätta förtroendet för Göteborgs hamn och Sverige för att därmed återfå konkurrenskraftiga logistikupplägg.
2020/21:1071 av John Widegren (M)	Tillkännagivande om att utreda hur Skenäsfärjan och andra vägfärjor ska fungera bättre i framtiden.
2020/21:1350 av Lars Hjalmered (M)	3. Tillkännagivande om att överväga åtgärder för att fortsätta att utveckla Fiskebäcks hamn och därmed den svenska fiskerinäringen.
2020/21:1446 av Lina Nordquist (L)	Tillkännagivande om en förbindelse över Mälaren mellan Skokloster i Håbo kommun och Västersjö i Knivsta kommun.

2020/21:1652 av Olle Thorell och Maria Strömkvist (båda S)	Tillkännagivande om Strömsholms kanal.
2020/21:1763 av Camilla Waltersson Grönvall (M)	Tillkännagivande om att tidigarelägga investeringen i en ny slussled i Trollhättan och Lilla Edet där det tas hänsyn till skredrisken.
2020/21:1895 av Hanna Westerén (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att genom en reservhamn säkra Gotlands grundläggande försörjning.
2020/21:1897 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplanen studera förutsättningarna för hur Gotlandstrafiken kan behandlas i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur.
2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD)	10. Tillkännagivande om vikten av att genomföra en farledsfördjupning i Göteborgs hamn. 11. Tillkännagivande om att genomföra en farledsfördjupning vid Malmporten snarast möjligt.
2020/21:2396 av Niklas Karlsson och Per-Arne Håkansson (båda S)	3. Tillkännagivande om att se över möjligheten att stärka infrastrukturen till Sveriges enda stora varv i syfte att stötta den svenska marintekniska industrin.
2020/21:2399 av Jörgen Hellman m.fl. (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att utveckla sjöfarten i Göta älv och Vänersjöfarten.
2020/21:2993 av David Josefsson och Marie-Louise Hänel Sandström (båda M)	Tillkännagivande om att lyfta Göteborgs hamn som en angelägenhet.
2020/21:3210 av Jessika Roswall och Marta Obminska (båda M)	Tillkännagivande om en vägfärja (frigående eller linfärja) mellan Skokloster i Häbo kommun och Västersjö i Knivsta kommun.
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L)	11. Tillkännagivande om att man ska se över möjligheten att likställa färjetrafiken till och från Gotland med vägar och järnvägar och att den ska ingå i den nationella infrastrukturen.
2020/21:3612 av Cecilia Widegren (M)	1. Tillkännagivande om konkurrenskraften för insjötransporter på Vänern i form av byggande av för låga broar.

Regionala projekt, inklusive Öresundsförbindelser

2020/21:213 av Lars Thomsson (C)	Tillkännagivande om att se över hur staten kan ta ansvar för att Gotland kan utvecklas i samma takt som övriga län.
----------------------------------	---

2020/21:351 av Camilla Brodin (KD)	Tillkännagivande om att inleda en Arlandaförhandling för Sveriges tillväxtregion.
2020/21:405 av Niels Paarup-Petersen och Jonny Cato (båda C)	<ol style="list-style-type: none">1. Tillkännagivande om vikten av en Öresundsmetro.2. Tillkännagivande om att Öresundsbronns överskott bör kunna användas till regionala infrastrukturinvesteringar.3. Tillkännagivande om att en Öresundsmetro bör ingå i infrastrukturplaneringen i Sverigeförhandlingen.
2020/21:417 av Jonny Cato och Niels Paarup-Petersen (båda C)	Tillkännagivande om det angelägna i att fortsätta arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.
2020/21:600 av Patrick Reslow och Jörgen Grubb (båda SD)	Tillkännagivande om att utreda förutsättningarna för att bygga Öresundsmetron.
2020/21:813 av Magnus Manhammar (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplanen studera förutsättningarna för möjligheten till en snabb process för den fortsatta utredningen av en tunnelförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.
2020/21:862 av Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S) i denna del	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ökade infrastrukturinvesteringar i Blekinge län
2020/21:890 av Hillevi Larsson m.fl. (S)	<ol style="list-style-type: none">1. Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för fortsatta insatser för en funktionell infrastruktur i Skåne.
2020/21:893 av Per Åsling (C)	<ol style="list-style-type: none">4. Tillkännagivande om att se över förutsättningarna för att tilldela Jämtlands län höjda anslag, och därmed en rättvis och rimlig andel av resurserna, till vägar och järnvägar samt att se över införandet av en garanterad lägstanivå för vägar.
2020/21:1186 av Ann-Sofie Lifvnhage (M)	Tillkännagivande om att stärka infrastrukturen för transporter inom Stockholm-Mälardalsregionen.
2020/21:1456 av Hans Ekström m.fl. (S)	<ol style="list-style-type: none">1. Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att förbättra transportinfrastrukturen i Stockholm-Mälardalsregionen.
2020/21:1458 av Hans Ekström m.fl. (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en uppbyggnad och vidareutveckling av E20 och Västra stambanan.
2020/21:1593 av Patrik Engström m.fl. (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar i infrastruktur i Dalarna.
2020/21:2037 av Joakim Sandell m.fl. (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga Öresundsmetron.

2020/21:2053 av Paula Holmqvist m.fl. (S)	3. Tillkännagivande om prioriteringar av regionalinfrastrukturen på landsbygden och i glesbygd.
2020/21:2151 av Mattias Jonsson m.fl. (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att skapa en bättre infrastruktur i Västsverige.
2020/21:2160 av Diana Laitinen Carlsson m.fl. (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningar för förbättrad infrastruktur i Jönköpings län.
2020/21:2397 av Jörgen Hellman m.fl. (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera möjligheterna att utveckla väg- och järnvägstrafiken inom Fyrbodals samt el, laddinfrastruktur och biogas.
2020/21:2637 av Boriana Åberg m.fl. (M)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tillkännagivande om behovet av att prioritera och tidigarelägga infrastruktursatsningar i Skåne. 2. Tillkännagivande om att intäkterna från Öresundsbron ska finansiera framtida infrastrukturinvesteringar i Skåne. 3. Tillkännagivande om att ge Trafikverket i uppdrag att gå vidare med planeringen av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. 6. Tillkännagivande om att hamninfrastruktur i de skånska hamnarna av nationellt intresse bör prioriteras.
2020/21:2668 av Malin Danielsson m.fl. (L)	3. Tillkännagivande om att utreda åtgärder för Stockholms infrastruktur.
2020/21:2670 av Malin Danielsson och Nina Lundström (båda L)	Tillkännagivande om att utreda infrastrukturåtgärder för att möta den starka tillväxten på Södertörn, där Tvärförbindelse Södertörn, väg 225, en ny passage över Södertälje kanal samt Bytespunkt Flemingsberg är särskilt prioriterat.
2020/21:2678 av Bengt Eliasson (L)	Tillkännagivande om att utreda hur det snarast kan göras satsningar på infrastruktur som stärker tillväxten i Halland och övriga Väst- och Sydsverige.
2020/21:2932 av Per Åsling (C)	Tillkännagivande om att utreda förutsättningarna för ändrade prioriteringar i syfte att åtgärda infrastruktur i Jämtlands län.
2020/21:2934 av Alireza Akhondi m.fl. (C)	Tillkännagivande om att se över möjligheterna till ökad andel medel från den nationella planen för nyinvesteringar i Stockholms län.
2020/21:3004 av Noria Manouchi (M)	Tillkännagivande om att bygga en Öresundsmetro.
2020/21:3027 av Lars Püss m.fl. (M)	2. Tillkännagivande om behovet av att prioritera infrastruktursatsningar i Halland.

	4. Tillkännagivande om att verka för att en fast HH-förbindelse byggs.
	8. Tillkännagivande om att hamninfrastruktur i de halländska hamnarna av nationellt intresse bör prioriteras.
	10. Tillkännagivande om betydelsen av en väl fungerande flygtrafik i sydvästra Sverige och av att arbetet med spårbunden trafik till Landvetter lyfts.
2020/21:3475 av Maria Stockhaus m.fl. (M)	3. Tillkännagivande om att säkerställa infrastrukturen till och från Arlanda.
2020/21:3482 av Ulrika Heindorff m.fl. (M)	Tillkännagivande om att fortsätta arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.
2020/21:3591 av Runar Filper (SD)	Tillkännagivande om utökade länsanslag till det värm-ländska vägnätet.
2020/21:3693 av Alexandra Anstrell m.fl. (M)	Tillkännagivande om att regeringen bör ta initiativ till en Arlandaförhandling.
2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M)	23. Tillkännagivande om att säkerställa infrastrukturen till och från Arlanda.

Utskottets ställningstagande

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

Utskottet väljer att behandla dessa yrkanden sammanhållet mot bakgrund av den rollfördelning inom planeringsprocessen som gällt alltsedan riksdagens beslut med anledning av 1993 års infrastrukturproposition (prop. 1992/93:176, bet. 1992/93:TU35, rskr. 1992/93:446). Av detta följer att riksdagens roll i första hand bör vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser. Riksdagens uppgift är alltså inte att ta ställning till enskilda infrastrukturprojekt. Beslut om vilka infrastrukturåtgärder som ska vidtas under den aktuella planperioden fattas genom den långsiktiga åtgärdsplaneringen, som utmynnar i den nationella plan som fastställs av regeringen och de länsplaner som fastställs av respektive länsplaneupprättare.

I de nu aktuella motionerna lämnas i flertalet fall förslag som rör nationella infrastrukturprojekt som omfattas av åtgärdsplanerna som fastställs på grundval av de övergripande beslut och med de medel som riksdagen har fattat

beslut om. Enligt utskottets mening kan det antas att syftet med många av dessa motionsförslag kommer att tillgodoses, även om de inte alltid kommer till utförande så tidigt i planeringsperioden som motionärerna hade önskat. Utskottet vill också understryka att regeringen nu har lagt fram en proposition med den största ekonomiska ramen någonsin för transportinfrastrukturåtgärder. Detta innebär utökade möjligheter att genomföra angelägna infrastruktursatsningar under perioden 2022–2033.

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

Fyrstegsprincipen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om fyrstegsprincipen. Utskottet anser att fyrstegsprincipen är en viktig utgångspunkt för utvecklingen av transportsystemet och att fyrstegsprincipen ska vara vägledande för planeringen av infrastrukturåtgärder. Utskottet välkomnar att regeringen avser att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva åtgärder inom steg 1 och 2.

Jämför reservation 36 (M), 37 (V) och 38 (L).

Bakgrund

Fyrstegsprincipen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis enligt följande.

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

Motionerna

I kommittémotion 2020/21:1313 yrkande 7 framför Jens Holm m.fl. (V) att regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med det första steget i fyrstegsprincipen, som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag. Motionärerna konstaterar att det finns få steg 1-åtgärder i fyrstegsprincipen som Trafikverket

råder över eftersom det i huvudsak är regeringen, kommunerna och regionerna som ansvarar för att vidta sådana åtgärder, som kan gälla t.ex. skatter, avgifter och informationsinsatser.

I motion 2020/21:2694 yrkande 5 pekar Emma Berginger m.fl. (MP) på behovet av att ändra förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. för att öka Trafikverkets möjligheter att medfinansiera steg 1- och 2-åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipen samt av att se över förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket. Motionärerna konstaterar att Trafikverket har kritiserats för att inte pröva och genomföra åtgärder inom steg 1 och 2 och uppmärksammar att det finns hinder för att Trafikverket ska kunna tillämpa fyrstegsprincipen på ett adekvat sätt.

I kommittémotion 2020/21:3235 yrkande 33 framhåller Helena Gellerman m.fl. (L) vikten av att säkerställa fyrstegsprincipens genomslag i samband med beslut om infrastrukturprojekt. Motionärerna uppmärksammar att det har framkommit olika problem i arbetet med fyrstegsprincipen och betonar vikten av att prioriteringen av infrastrukturinvesteringar följer fyrstegsprincipen för att statens medel ska användas effektivt.

I kommittémotion 2020/21:3472 yrkande 1 lyfter Maria Stockhaus m.fl. (M) fram behovet av tågsatsningar som gynnar jobb och tillväxt. Motionärerna anser att fyrstegsmodellen är väl inarbetad och syftar till att säkerställa att pengar används på ett ansvarsfullt sätt. Regeringen bör tillsätta en utredning för att identifiera bristerna i svensk järnväg med utgångspunkt i fyrstegsprincipen.

I kommittémotion 2020/21:4037 framför Jens Holm m.fl. (V) att regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med det första steget i fyrstegsprincipen, som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag (yrkande 4). Motionärerna betonar att fyrstegsprincipen måste tillämpas till fullo och att det är angeläget att undanröja hinder i regelverket för att arbeta bredare med samt finansiera och medfinansiera steg 1- och steg 2-åtgärder.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis lyfta fram 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.

Utskottet vill betona att fyrstegsprincipen är en viktig utgångspunkt för utvecklingen av transportsystemet som riksdagen och regeringen upprepade gånger har uttalat stöd för. Utskottet delar regeringens bedömning i infrastrukturpropositionen att planeringen av transportsystemet enligt fyrstegsprincipen förväntas bidra till kostnadseffektiva lösningar. Fyrstegsprincipen ska vara vägledande för planeringen av infrastrukturåtgärder, och

alla trafikslag och transportmedel liksom alla typer av åtgärder som leder till att målen nås ska beaktas. En effektiv lösning på ett specifikt problem i transportsystemet kan innefatta åtgärder från flera av fyrstegsprincipens steg. Utskottet vill betona att syftet ska vara att nå en god hushållning med både ekonomiska medel och naturresurser samt en hållbar samhällsutveckling.

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

Utskottet kan konstatera att Trafikverket uppger att fyrstegsprincipen tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling och att den är vägledande i verkets arbete för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar. Trafikverket uppger vidare att fyrstegsprincipen är myndighetens arbetsstrategi och att den tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Vid utskottssammanträdet den 23 februari 2021 informerade IVL Svenska miljöinstitutet om miljömålets roll för transportplaneringen, bl.a. om projektet Fullt genomslag för fyrstegsprincipen. Projektets slutsatser är att tillämpningen av fyrstegsprincipen i åtgärdsvalsstudier leder till fokus på lokala brister och att steg 1- och 2-åtgärder sällan används. Det framförs att det inte är säkert att summan av enskilda åtgärder leder mot de övergripande målen och att ett systemperspektiv krävs för att klara transportsektorns klimatmål.

Utskottet kan vidare uppmärksamma att det i Riksrevisionens rapport om tillämpningen av fyrstegsprincipen (RiR 2018:30) framkom att regeringens och Trafikverkets styrning inte stöder ett trafikslagsövergripande arbetssätt. Vidare framförde Riksrevisionen att regeringen i flera avseenden behöver förtydliga hur Trafikverket ska arbeta med fyrstegsprincipen. Regeringen anförde i skrivelse 2018/19:76 bl.a. att den anser att Trafikverket i dagsläget har tillräckliga direktiv kring hur fyrstegsprincipen ska tillämpas och att ett trafikslagsövergripande perspektiv ska vara vägledande i arbetet med den nationella planeringen av infrastrukturinvesteringar. Regeringen meddelade också att den avser att återkomma i de fall den ser behov av ytterligare justeringar.

Utskottet påminner om att i samband med behandlingen av regeringens skrivelse med anledning av Riksrevisionens rapport beslutade riksdagen våren 2019 om ett tillkännagivande till regeringen om att vidta åtgärder för att säkerställa fyrstegsprincipens genomslag (bet. 2018/19:TU18, rskr. 2018/19:277). Regeringen redovisar i skrivelse 2020/21:75 att Trafikverket har påbörjat ett omfattande utvecklingsarbete vad gäller arbetssätt och systemstöd kring trafikslagsövergripande åtgärdsvalsstudier i enlighet med fyrstegsprincipen i linje med Riksrevisionens rekommendationer. Utskottet välkomnar detta och konstaterar att regeringen avser att följa detta arbete och vid behov återkomma med ytterligare tydliggöranden i samband med kommande planeringsuppdrag till Trafikverket. Därutöver har regeringen även i propositionen En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan (prop. 2019/20:65) aviserat att den avser att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt (steg 1) samt åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av den befintliga infrastrukturen (steg 2).

I juni 2020 uppdrog regeringen åt Trafikverket m.fl. att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för en ny planperiod. Uppdraget omfattar att fram scenarion baserade på antaganden om bl.a. steg 1-åtgärder, prioritering av kostnadseffektiva steg 1- och steg 2-åtgärder samt effektiviserad och optimerad användning av existerande infrastruktur. Trafikverkets underlag har legat till grund för den infrastrukturproposition som behandlas i detta betänkande.

Sammanfattningsvis anser utskottet att fyrstegsprincipen är en viktig utgångspunkt för utvecklingen av transportsystemet och att principen ska vara vägledande för planeringen av infrastrukturåtgärder. Utskottet välkomnar att regeringen avser att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva åtgärder inom steg 1 och 2. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:1313 (V) yrkande 7, 2020/21:2694 (MP) yrkande 5, 2020/21:3235 (L) yrkande 33, 2020/21:3472 (M) yrkande 1 och 2020/21:4037 (V) yrkande 4.

Samhällsekonomiska analyser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om samhällsekonomiska analyser. Utskottet understryker vikten av att sådana analyser är väl underbyggda och av god kvalitet och konstaterar att det pågår ett aktivt utvecklingsarbete inom området. När det gäller möjligheterna att ersätta vägfärjor med broar konstaterar utskottet att det finns regler för detta som synes vara väl avvägda.

Jämför reservation 39 (M), 40 (C), 41 (V), 42 (KD) och 43 (L).

Bakgrund

Trafikverket ska utveckla och förvalta metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet samt ta fram och tillhandahålla trafikprognoser. Uppdraget gäller alla trafikslag, i olika faser i planeringsprocessen och för alla steg enligt fyrstegsprincipen. Trafikverket ska även ansvara för arbetet med och publiceringen av rapporten Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn, även kallad ASEK-rapporten. Där presenteras de kalkylvärden och beskrivs den analysmetod som bör användas i transportsektorns samhällsekonomiska analyser. ASEK-arbetet är kopplat till en myndighetsövergripande samrådsgrupp som består av representanter för Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Naturvårdsverket, Energimyndigheten, Boverket, Region Stockholm/SL och Trafikanalys (adjungerad). ASEK-arbetet stöds av ett vetenskapligt råd. En översyn av ASEK-rapporten ska göras varje år och en ny version publiceras årligen den 1 april.

I Trafikverkets arbete med att utarbeta förslag till prioriteringar i den långsiktiga strategiska infrastrukturplaneringen spelar samhällsekonomiska analyser en central roll. En samhällsekonomisk analys består av en samhällsekonomisk kalkyl, där de nyttor och kostnader som har beräknats och värderats i kronor räknas samman till en s.k. nettonuvärdeskvot som visar åtgärdens skattade lönsamhet, kompletterat med mer kvalitativa bedömningar av effekter som är svåra eller omöjliga att beräkna eller värdera. Den samhällsekonomiska analysen ingår som en komponent i den metod och mall för samlad effektbedömning som Trafikverket använder. I den samlade effektbedömningen ingår även bedömningar av åtgärdens fördelningseffekter och hur åtgärden påverkar möjligheterna att uppnå de transportpolitiska målen. Som bas för de samhällsekonomiska analyserna tar Trafikverket fram trafikprognoser som visar hur den framtida utvecklingen av trafiken samt framtida efterfrågan på resor och godstransporter kan bedömas se ut. Hur prognosmodellen är uppbyggd och vilka antaganden som görs om det framtida transportsystemet och omvärldsförändringar är av stor vikt för bedömningen av vilka konsekvenser olika åtgärder i transportsystemet kan få. Trafikverket

har ansvar för att utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet, inklusive efterkalkylering och successiv kalkylering.

Trafikanalys ska kontinuerligt följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser och följa den internationella modellutvecklingen på området.

Motionerna

I motion 2020/21:248 efterlyser Fredrik Christensson (C) en översyn av bättre möjligheter att ersätta färjor med broar. Motionären pekar på fördelar med att ersätta bilfärjor med broar men konstaterar att Trafikverkets sätt att kalkylera innebär problem och hänvisar till att man i Norge gör kalkyler på ett annat sätt, vilket innebär att kalkylerna avsevärt förbättras.

I motion 2020/21:1253 tar Saila Quicklund (M) upp frågan om ändrade beräkningsgrunder för infrastrukturmedel. Motionären framhåller att beräkningsgrunderna för investeringar i underhåll av vägar bör ta mer hänsyn till de olika näringarna och inte bara till befolkningsstorleken och lyfter fram att bl.a. turismen och skogsbruket är starkt beroende av framkomliga vägar.

I kommittémotion 2020/21:1313 yrkande 2 anför Jens Holm m.fl. (V) att regeringen bör se till att de samhällsekonomiska bedömningarna vid transportinfrastrukturplaneringen i mindre grad används för att vikta klimatnyttan i monetära termer och mer söker de mest kostnadseffektiva alternativen för att utveckla tillgängligheten inom ramen för transportsektorns klimatmål till 2030. Motionärerna menar att det krävs en mer målstyrd och mindre prognosstyrd planering för att säkra klimatnyttan.

I motion 2020/21:2595 pekar Sofia Westergren (M) på att man bör öka möjligheten att ersätta Trafikverkets färjor med broar där det är samhällsekonomiskt lönsamt. Motionären menar att det är mycket angeläget att utreda och ändra regelverket så att en längre tidsperiod för återbetalning av lån kan tas med i ekonomiska kalkyler. Med dagens korta tid kommer enligt motionären inte broprojekt som ersätter färjetrafik till stånd trots att de i grunden är samhällsekonomiskt lönsamma.

I kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 3 anför Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att koldioxidvärderingen som ligger till grund för transportsektorns samhällsekonomiska kostnader bör utgå från EU-kommissionens rekommendation och Parisöverenskommelsens prissättning av koldioxid. Motionärerna betonar att de olika transportslagens förmåga att bära sina samhällskostnader ligger till grund för hur samhället gör sina investeringar i respektive transportslag och hur de ska beskattas. Motionärerna menar att det mångdubblade priset på koldioxid i Sverige medför att det överskuggar alla andra samhällsekonomiska kostnader och ändrar kalkylerna för olika infrastrukturprojekt till förmån för järnväg över vägprojekt.

I kommittémotion 2020/21:2948 yrkande 7 anför Helena Lindahl m.fl. (C) att det bör göras en genomlysning och omarbetning av värderingen av gods-transporter i de samhällsekonomiska kalkylerna i syfte att värdera industrins och godsflödets betydelse rätt. Motionärerna menar att det behöver genomföras en samhällsekonomisk värdering av godsprojekt som på ett rättvisande sätt speglar deras betydelse för näringslivets konkurrenskraft och för Sveriges konkurrenskraft, och därför måste utvecklingsarbetet med kalkylmodeller och samlade effektbedömningar av godstransporter intensifieras.

I kommittémotion 2020/21:2949 yrkande 21 föreslår Peter Helander m.fl. (C) att Trafikverket ska ta med besöksnäringen i sin nyttoutvärderingskalkyl. För att skapa en hållbar besöksnäring behöver enligt motionärerna kommuner, regioner och Trafikverket se till att kollektiva färdmedel i högre grad kan nyttjas och Trafikverket måste lägga större vikt vid besöksnäringen i sin planering.

I motion 2020/21:3049 tar Emma Berginger (MP) upp behovet av utvecklade prognoser och samhällsekonomiska beräkningar (yrkande 1). Motionären menar att det finns problem med dagens samhällsekonomiska beräkningar och nämner som exempel att restid värderas olika högt och att det finns problem med bedömning av dynamiska effekter och överflyttning mellan trafikslag. Motionären uppmärksammar även behovet av att tillämpa målstyrning snarare än prognosstyrning i infrastrukturplaneringen (yrkande 2). Hon menar att infrastrukturplaneringen i betydligt högre utsträckning behöver utgå från beslutade mål i stället för att passivt förhålla sig till en prognos.

I kommittémotion 2020/21:3171 yrkande 3 framför Anders Åkesson m.fl. (C) att det behöver göras en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna i syfte att värdera industrins och godsflödets betydelse rätt. Motionärerna menar att det är helt avgörande att kalkylmodellerna är rättvisande och att det behöver genomföras en samhällsekonomisk värdering av godsprojekt som på ett rättvisande sätt speglar deras betydelse.

I kommittémotion 2020/21:3235 yrkande 3 uppmärksammar Helena Gellerman m.fl. (L) vikten av att öka godstrafikens betydelse vid prioritering av infrastruktur. Motionärerna menar att nyttan av tillförlitliga godstransporter behöver lyftas tydligare och därmed öka godsets betydelse vid prioritering av infrastruktur.

I kommittémotion 2020/21:3467 betonar Maria Stockhaus m.fl. (M) att samhällsekonomisk och miljömässig lönsamhet ska vara vägledande i valet av infrastrukturprojekt (yrkande 1). Motionärerna lyfter fram vikten av att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet och att de samhällsekonomiska kalkylmodeller som ligger bakom investeringar i infrastruktur ska vara korrekta och rättvisande. Motionärerna understryker vidare att framtida infrastrukturinvesteringar ska utgå från vad som gör mest nytta för jobb och tillväxt för att

hela Sverige ska leva (yrkande 2). Motionärerna vill se en infrastrukturpolitik som går från politisk klåfingrighet som pekar ut projekt till en politik som ser och bejakar den spännande och innovativa tid som vi befinner oss i.

I kommittémotion 2020/21:4037 föreslår Jens Holm m.fl. (V) att regeringen ska återkomma med ett nytt förslag med en målstyrd planering där klimatmålet är den styrande principen för framtidens infrastruktur och därmed styr planeringen, inriktningen och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastrukturplaneringen (yrkande 2). Motionärerna föreslår vidare att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att som komplement till dagens basprognoser utveckla målorienterade prognoser där man utgår från att transportplaneringen ska styras mot ett mer transport-effektivt samhälle (yrkande 9). Motionärerna anser att Trafikverket i sin planering tydligare ska ta utgångspunkt i klimatmålet för transportsektorn och aktivt styra investeringar mot åtgärder som bidrar till en omställning av transportsystemet på både kort och lång sikt.

I kommittémotion 2020/21:4042 anför Maria Stockhaus m.fl. (M) att samhällsekonomisk och miljömässig lönsamhet ska vara vägledande i valet av infrastrukturprojekt (yrkande 8). Motionärerna pekar på att den pågående tekniska utvecklingen, där dagens fossilt drivna fordon på väg, till sjöss och i luften successivt fasas ut, ger möjligheter att investera i de trafikslag som är mest samhällsekonomiskt lönsamma. Motionärerna pekar vidare på vikten av att arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna vad gäller infrastrukturinvesteringar (yrkande 43). Motionärerna menar att dagens kalkylmodeller bygger på hur verkligheten är i nutid snarare än förväntningar framöver. Trafikverket behöver utveckla analysmodellerna så att dessa tydligare räknar in förväntad ökad pendling framåt i tiden.

Utskottets ställningstagande

Samhällsekonomiska analyser

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därmed är samhällsekonomisk effektivitet ett viktigt kriterium i valet av åtgärder i transportsystemet, på både kort och lång sikt. Den samhällsekonomiska effektiviteten bedöms med hjälp av analyser som väger kostnader mot nyttor av olika åtgärder.

Utskottet kan inledningsvis konstatera att trafikens utveckling är starkt kopplad till utvecklingen av samhället i stort. I infrastrukturpropositionen konstaterar regeringen att trafikutvecklingen och fördelningen på trafikslag påverkas av styrmedel och infrastrukturåtgärder, liksom av omvärldsfaktorer som befolkningstillväxt och ekonomisk tillväxt. I regeringens uppdrag till Trafikverket att ta fram inriktningsunderlag angavs att förslaget till fördelning av den ekonomiska planeringsramen ska baseras på ett scenario som innehåller redan beslutade och aviserade styrmedel och åtgärder inom transportsektorn samt därtill antaganden om ytterligare styrmedel och åtgärder som hållbart och

kostnadseffektivt leder till att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart) minskar med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 samt bidrar till att Sverige senast 2045 inte har några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Trafikverket anger i inriktningsunderlaget att åtgärder i den gällande nationella och de gällande länsvisa infrastrukturplanerna för 2018–2029 tillsammans med beslutade skatter och avgifter inte leder till att klimatmålet nås. För det krävs enligt Trafikverket ytterligare styrmedel och åtgärder. Olika scenarier bedöms av Trafikverket leda till olika trafikutveckling. I det scenario som Trafikverket valde som basprognos och som scenario för inriktningsunderlaget har Trafikverket antagit en kombination av elektrifiering, reduktionsplikt och minskad bränsle driven trafik som leder till att klimatmålen nås. Trafikutvecklingen i detta scenario är enligt Trafikverket i stort sett densamma som den som förväntas med beslutade styrmedel och åtgärder.

En samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning förutsätter förutom en effektiv prissättning att de kvantifierbara nyttorna överväger kostnaderna för de åtgärder som genomförs. Bedömningen av detta görs med hjälp av samhällsekonomiska kalkyler, vilka innehåller en del osäkerheter, t.ex. i fråga om de samhällsekonomiska kostnaderna för utsläpp av koldioxid. Regeringen har i de senaste budgetpropositionerna pekat på att kalkylerna inte heller fångar upp alla effekter, t.ex. intrång eller påverkan på natur- och kulturmiljöer. Kalkylerna fångar inte allt som är relevant för att fatta beslut om vilka åtgärder som bör genomföras. Utskottet vill dock liksom regeringen framhålla att kalkylen därför endast är en del av beslutsunderlaget och att andra delar av underlaget är beskrivningar av nyttor och kostnader som inte kan beräknas, en analys av hur effekter fördelar sig geografiskt och på olika grupper samt en analys av om och i så fall hur en åtgärd bidrar till de transportpolitiska målen. Av budgetpropositionen för 2021 framgår att för 5 av de 18 transportinfrastrukturobjekt som öppnades för trafik 2019 redovisades en positiv samhällsekonomisk lönsamhet, medan 4 objekt anges ha negativ lönsamhet. För övriga 9 objekt saknas sådana bedömningar.

Utskottet kan konstatera att regeringen i budgetpropositionen för 2021 bedömer att transportförsörjningen ännu inte är samhällsekonomiskt effektiv och att en förutsättning för att den ska vara samhällsekonomiskt effektiv är att transportköparen betalar för alla de kostnader som transporten orsakar. Det gäller inte minst de s.k. externa kostnader som uppstår till följd av en transport. Regeringen konstaterar att beräkningar av samhällsekonomisk effektivitet omfattar effekter som är kvantifierbara och förutsätter att effekterna direkt eller indirekt kan värderas i monetära termer. Beräkningarna behöver därför kompletteras med bedömningar av effekter som inte värderats monetärt samt med känslighetsanalyser. Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma att det enligt Trafikanalys senaste redovisning av transportsektorns samhällsekonomiska kostnader för flera transportsätt fortfarande finns externa kostnader som inte betalas av transportköparen. Det är speciellt tydligt när kostnaderna för växthusgaser beräknas med den nya, högre värdering som

Trafikverket tillämpar sedan den 1 juni 2020 och som innebär att alla motordrivna transportsätt, utom elektrifierad vägtrafik och persontågstrafik i tätorter, inte fullt ut betalar för de externa kostnader som uppkommer. Enligt Trafikanalys senaste uppföljning av de transportpolitiska målen innebär det i sin tur en risk för att samhället överkonsumerar transporter jämfört med vad som är samhällsekonomiskt effektivt.

Utskottet vill i sammanhanget också påminna om att regeringen i samband med beslutet om den nationella planen gav Trafikverket i uppdrag att årligen i samband med årsredovisningen, på en övergripande nivå, redovisa effekterna av planen, däribland den samhällsekonomiska nyttan, av de åtgärder som genomförs för att upprätthålla väg- och järnvägsnätets kvalitet och tillgänglighet samt kostnaden för åtgärderna. Vidare ska Trafikverket följa upp kostnader för och effekter av de namngivna objekten i planen. Av uppföljningen ska bl.a. den samhällsekonomiska nyttan framgå. Vidare vill utskottet lyfta fram att Trafikverket har regeringens uppdrag att ta fram och tillhandahålla trafikprognoser för alla trafikslag inom såväl persontrafik- som gods-transportsektorn.

Utskottet konstaterar att Trafikverket i en rapport från september 2019 om åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg framför att verkets sammantagna bedömning är att nuvarande samhällsekonomiska kalkylvärden för godstransporter i saklig mening är rätt, även om det finns vissa delar som kan utvecklas och förbättras. Trafikverket framför att det bl.a. gäller beräkningar av kostnader för större störningar i transportsystemet, där i synnerhet störningar kopplade till underhåll på järnvägssidan blivit alltmer frekventa på senare år. Trafikverket framför vidare att de samhällsekonomiska kalkylerna har en central roll i utredningarna men att kalkylernas betydelse för investeringsbesluten inte ska överskattas. Trafikverket konstaterar att beräkningarna endast är ett av flera underlag i den samlade effektbedömningen och att det heller inte är självklart att överflyttningseffekterna alltid är samhällsekonomiskt lönsamma.

Utskottet vill även påminna om att Trafikanalys har regeringens uppdrag att årligen rapportera analyser av transportsektorns samhällsekonomiska kostnader i relation till skatte- och avgiftsuttag inom olika delar av den svenska och europeiska transportsektorn (senast i rapport 2020:4). Analyserna handlar bl.a. om hur transporter bär de samhällskostnader som de ger upphov till. Trafikanalys menar att genom att beräkna trafikens icke-internaliserade externa kostnader för bl.a. slitage på infrastruktur, olyckor, utsläpp av koldioxid och luftföroreningar går det att få en uppfattning om hur mycket skatter och avgifter kan behöva justeras för att motsvara de beräknade externa kostnader som trafiken ger upphov till.

Slutligen kan utskottet uppmärksamma några olika projekt som har tagit upp olika aspekter på samhällsekonomiska analyser. Vid utskottssammanträdet den 23 februari 2021 informerade IVL Svenska Miljöinstitutet om miljömålets roll för transportplaneringen, bl.a. om projektet Motsättningar mellan prognosstyrd och målstyrd planering av infrastruktur från 2017. I

projektet konstateras att den prognosstyrda infrastrukturplaneringen utgår från gängse prognosmodeller som förutsäger att trafiken kommer att fortsätta öka, medan den målstyrda planeringen utgår från lokala mål om att bromsa, stabilisera eller minska trafikarbetet av miljöskäl eller för att underlätta förtätning och ny bebyggelse, omvandla trafikleder till stadsgator och liknande. Projektet visar att det finns en varierande syn på trafikens tillväxt, behovet av ny infrastruktur och styrande mål samt en varierande syn på trafikprognosens roll. Projektets slutsats var att prognosernas roll behöver förtydligas och att en metodik för målstyrd planering behöver utvecklas. I projektet Gemensam planering från 2020 studerades samverkan kring målstyrd planering. Projektets slutsats var att det går att skapa tillit och formulera gemensamma mål, att trafikprognoser kan utvecklas och att städer och regioner kan behöva fler verktyg. Vid utskottssammanträdet den 29 april 2021 informerade Tågforetagen om aktuella frågor för tågoperatörerna. De lyfte bl.a. fram att det behövs en översyn av samhällsekonomiska kalkyler, t.ex. av värden för restid, störningar, skattefaktorn och dynamiska effekter. Tågforetagen menade även att en expertgrupp borde få i uppdrag av regeringen att genomföra en översyn av dels ingångsvärden, dels kalkylmodell.

Vägfärjor

När det gäller motionsförslag om att möjligheterna att ersätta vägfärjor med broar vill utskottet inledningsvis påminna om att Trafikverket Färjerederiet har 70 fartyg på 41 färjeleder. Färjerederiets vägfärjor genomför varje år 22 miljoner personresor (varav 1,4 miljoner gående och kollektivtrafikresande) och 13 miljoner fordonstransporter inklusive godstransporter.

Utskottet kan konstatera att Trafikverket enligt sitt regleringsbrev för 2021 får ta upp lån i Riksgäldskontoret för byggande av vägbroar som ersätter färjor. Varje sådant objekt ska underställas regeringens prövning. Eventuell samfinansieringslösning och avgiftsfinansiering ska enligt regleringsbrevet övervägas om ordinarie driftsmedel inte täcker kostnaderna för en bro. Utskottet konstaterar vidare att Trafikverket betonar att broinvesteringar och deras kapitalkostnader därmed finansieras helt eller delvis av driftskostnader som frigörs när färjedriften upphör (TRV 2018/27129). Av Trafikverkets riktlinje för beräkning av kostnader för färjedriften respektive vägbro framgår att färjekostnaden ska beräknas som dagens kostnader för drift av färjelinjen och en prognos för dess kostnadsutveckling, med bibehållen standard. Kostnaden för broinvesteringen ska bedömas i enlighet med Trafikverkets ordinarie rutiner samt inkludera en prognos för framtida kostnader för drift och underhåll för investeringsobjektet. Trafikverket tillämpar som praxis att återbetalningstiden för att ersätta en färja med en vägbro ska vara mindre än 20–25 år. Projekt som har en återbetalningsperiod som överstiger 20–25 år bör enligt Trafikverket vara föremål för en omdefiniering av kalkylförutsättningarna, däribland vad avser vald åtgärd eller möjligheten till brukaravgifter eller medfinansiering.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet kan konstatera att det inom transportsektorn finns en lång tradition av att använda samhällsekonomiska analyser när man tar fram beslutsunderlag. Utskottet vill understryka vikten av att dessa analyser är väl underbyggda och av god kvalitet. Utskottet anser att det är angeläget med en kontinuerlig utveckling av de samhällsekonomiska metoder och modeller som används i infrastrukturplaneringen och konstaterar att det pågår ett aktivt utvecklingsarbete inom området. När det gäller möjligheterna att ersätta vägfärjor med broar kan utskottet konstatera att det finns regler för detta som synes vara väl avvägda.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:248 (C), 2020/21:1253 (M), 2020/21:1313 (V) yrkande 2, 2020/21:2595 (M), 2020/21:2809 (KD) yrkande 3, 2020/21:2948 (C) yrkande 7, 2020/21:2949 (C) yrkande 21, 2020/21:3049 (MP) yrkandena 1 och 2, 2020/21:3171 (C) yrkande 3, 2020/21:3235 (L) yrkande 3, 2020/21:3467 (M) yrkandena 1 och 2, 2020/21:4037 (V) yrkandena 2 och 9 samt 2020/21:4042 (M) yrkandena 8 och 43.

Utvärderingar av infrastrukturarbetet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om utvärderingar av infrastrukturarbetet. Utskottet menar att regeringen redan har uppmärksammat de frågor som lyfts i motionsförslagen och bedömer att det därför inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 44 (M).

Bakgrund

Enligt förordningen (2010:186) med instruktion för Trafikanalys har myndigheten till huvuduppgift att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Vidare ska myndigheten ansvara för att samla in, sammanställa och sprida statistik på transportområdet. Trafikanalys ska inom sitt ansvarsområde bistå regeringen med underlag och rekommendationer.

Motionerna

I kommittémotion 2020/21:3467 föreslår Maria Stockhaus m.fl. (M) att det ska inrättas ett trafikpolitiskt råd (yrkande 3). Ett sådant råd ska granska och utvärdera infrastrukturpolitiken utifrån ett transportpolitiskt ramverk som enligt motionsförslaget ska bygga på principen att de sammanlagda infrastruktuursatsningarna som man beslutar om inför varje ny nationell plan

uppvisar en gemensam samhällsekonomisk effektivitet. Dessutom anser motionärerna att infrastrukturlagstiftningen bör utvärderas (yrkande 7). Motionärerna framhåller att regelverket för strategisk och ekonomisk planering av vägar och järnvägar är komplext och svåröverskådligt.

I kommittémotion 2020/21:3468 yrkande 5 föreslår Maria Stockhaus m.fl. (M) att planeringen av vägar i syfte att öka investeringars effektivitet och produktivitet ska utvärderas. Motionärerna menar att regelverket för strategisk och ekonomisk planering av vägar är komplext och svåröverskådligt och att det förhindrar kostnadseffektivitet och försvarar en realistisk planering som kan spänna över flera områden, varför regeringen bör initiera en genomgripande översyn av lagstiftningen.

I kommittémotion 2020/21:4042 framför Maria Stockhaus m.fl. (M) att det bör tillsättas en övergripande utredning av organisationen kring planering, upphandling samt genomförande av underhåll och nybyggnation av svensk infrastruktur i syfte att öka effektivitet, framdrift och förbättrad kostnads-kontroll (yrkande 7). Motionärerna vill utreda Sveriges nuvarande modell i syfte att skapa en organisation som kan få snabbare och effektivare framdrift och bättre möjlighet att hålla sig inom beslutade kostnadsramar och bl.a. se över hur man kan effektivisera hanteringen av olika myndighetskrav och utvärdera de krav som ställs. Motionärerna pekar även på behovet av att utvärdera infrastrukturlagstiftningen (yrkande 38). Motionärerna menar att regelverket för strategisk och ekonomisk planering av vägar och järnvägar är komplext och svåröverskådligt. Lagstiftningen om planering av vägar och järnvägar bör därför utvärderas i syfte att öka effektiviteten och produktiviteten i investeringar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att Trafikanalys har i uppdrag att utvärdera, analysera och redovisa effekter av genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Syftet med utvärderingarna är att bidra till kunskap om och utveckling av styrningen mot de transportpolitiska målen. Trafikanalys har bl.a. ett löpande uppdrag att varje år redovisa en uppföljning av hur transportsystemet utvecklats i förhållande till de transportpolitiska målen.

Den nu gällande nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 fastställdes av regeringen i maj 2018. Utskottet välkomnar att regeringen i infrastrukturpropositionen betonar att den har för avsikt att noga följa upp genomförandet och effekterna av den nationella planen för transportsystemet 2018–2029.

Vidare vill utskottet lyfta fram att regeringen i beslutet om nationell plan bl.a. har gett Trafikverket i uppdrag att årligen i samband med årsredovisningen, på en övergripande nivå, redovisa effekterna, däribland den samhällsekonomiska nyttan, av de åtgärder som genomförs för att upprätthålla kvaliteten och tillgängligheten på väg- och järnvägsnäten samt kostnaderna för

åtgärderna. Detta nuläge ska jämföras med de tre senaste årens leverans-kvalitet.

Utskottet vill slutligen lyfta fram att det har gjorts en ambitiös översyn av hela planeringssystemet, vilken ledde till en revidering av systemet som trädde i kraft 2013 (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13). Utskottet förutsätter att regeringen löpande ser över gällande bestämmelser och återkommer med förslag till förändringar där så är påkallat.

Enligt utskottets uppfattning har regeringen redan uppmärksammat de frågor som lyfts i motionsförslagen och bedömer att det därför inte finns skäl att vidta någon åtgärd. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:3467 (M) yrkandena 3 och 7, 2020/21:3468 (M) yrkande 5 samt 2020/21:4042 (M) yrkandena 7 och 38.

Finansieringsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om finansieringsfrågor. Utskottet betonar att transportinfrastruktur som huvudregel bör finansieras med anslag men att lån i Riksgäldskontoret kan godkännas under vissa förutsättningar. Medfinansiering av statliga transportinfrastrukturprojekt genom bidrag, inklusive förskottering, från kommuner, regioner och företag kan vara ett sätt att åstadkomma effektiva lösningar i transportsystemet. Utskottet betonar att statliga infrastructuresatsningar bör styras utifrån nationella behov.

Jämför reservation 45 (M), 46 (SD), 47 (C) och 48 (V).

Bakgrund

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

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

Alternativ finansiering kan även ske genom att investeringar i statlig infrastruktur finansieras av andra aktörer än staten, t.ex. i form av bidrag från kommuner, regioner, EU eller den privata sektorn, s.k. extern finansiering.

Offentlig-privat samverkan (OPS) är ett begrepp som kan innefatta extern finansiering men som kan användas för en rad olika varianter på samverkan kring byggande, drift och finansiering. Om den privata parten inte har något ansvar för överbyggande finansiering, men väl ett långsiktigt helhetsansvar för underhåll och drift, kan man i stället tala om en funktionsentreprenad.

Motionerna

I kommittémotion 2020/21:2217 yrkande 26 anför Patrik Jönsson m.fl. (SD) att satsningar på järnväg bör finansieras med direktanslag. Motionärerna betonar att infrastrukturen är under ständig utveckling och att huvudregeln därför är att satsningar finansieras med direktanslag, bl.a. eftersom infrastruktur inte innebär en engångskostnad utan kräver ständigt underhåll och återkommande nya investeringar.

I motion 2020/21:2945 föreslår Per Åsling (C) att Trafikverket ska få i uppdrag att identifiera 10–15 större infrastrukturprojekt för offentlig-privat samverkan (OPS). Motionären konstaterar att det finns behov av stora infrastruktursatsningar men att statens reformutrymme är begränsat, varför det är nödvändigt att hitta nya finansieringsvägar.

I kommittémotion 2020/21:3172 yrkande 1 anför Anders Åkesson m.fl. (C) att Trafikverket bör ges i uppdrag att identifiera ett antal projekt från nuvarande nationella infrastrukturplan som är lämpliga att hantera med extern medfinansiering samt att privat kapital och pensionsfonder bör ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige. Motionärerna menar att nya former av finansiering av infrastruktur, utöver statsbudgeten, leder till att investeringar genomförs och genererar samhällsnytta samtidigt som kostnaden för statskassan minskar.

I kommittémotion 2020/21:4037 framför Jens Holm m.fl. (V) att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda och förtydliga principerna för medfinansiering och deras effekter, inte minst för fördelningen av infrastrukturmedel mellan olika delar av landet (yrkande 7). Motionärerna menar att det är den samhällsekonomiska nyttan som ska styra prioriteringen av objekt, att förekomsten av medfinansiering inte får avgöra prioriteringen och att mindre lönsamma projekt med medfinansiering inte får konkurrera ut mer lönsamma åtgärder utan medfinansiering.

I kommittémotion 2020/21:4042 tar Maria Stockhaus m.fl. (M) upp frågan om alternativ finansiering av infrastruktur (yrkande 29). Motionärerna menar att Trafikverket bör få i uppgift att peka ut ett antal infrastrukturprojekt som lämpar sig för alternativa finansieringslösningar. Motionärerna föreslår vidare att Sverige inom ramen för EU mer aktivt ska söka stöd för nationella infrastrukturprojekt (yrkande 42). Motionärerna menar att regeringen har agerat passivt inom EU för att få stöd för viktiga infrastrukturprojekt och att det behövs en tydlig skärpning av arbetet inom EU för att få stöd.

Utskottets ställningstagande

Anslagsfinansiering och alternativ finansiering

Utskottet kan inledningsvis konstatera att investeringar i transportinfrastrukturen för väg och järnväg samt för vissa sjöfartsåtgärder som huvudregel ska finansieras genom anslag. Finansiering i form av trängselskatt, infrastrukturavgift, farledsavgift, medfinansiering och bidrag från EU-budgeten får förekomma efter riksdagens medgivande. I infrastrukturpropositionen bedömer regeringen att det kommer att vara aktuellt även under perioden 2022–2033. Utskottet delar regeringens bedömning att en god samverkan mellan staten och berörda regioner och kommuner i samband med finansiering och genomförande av stora infrastrukturprojekt är väsentlig. Medfinansiering av byggande av statlig transportinfrastruktur genom bidrag, inklusive förskottering, från kommuner, regioner och företag kan vara ett sätt att åstadkomma effektiva lösningar i transportsystemet. Utskottet vill, liksom regeringen, betona att statliga infrastruktuursatsningar bör styras utifrån nationella behov på en samhällsekonomiskt rationell grund och inte av enskilda kommuners eller regioners ekonomiska styrka. De transportpolitiska målen bör vara utgångspunkt för prioritering av objekt oberoende av om det förekommer medfinansiering eller inte. Även bidrag ur EU-budgeten kan delfinansiera vissa infrastrukturinvesteringar.

Utskottet vill lyfta fram att infrastrukturministern vid en interpellationsdebatt i april 2018 (ip. 2017/18:440) betonade att statens budgetpolitiska mål som syftar till sunda och långsiktigt stabila offentliga finanser ska värnas på både kort och lång sikt. Statsrådet konstaterade att OPS inte skapar något extra utrymme i de offentliga finanserna och att OPS-investeringar kommer att betalas av staten och i de flesta fall kommer att räknas som offentliga, oavsett vem som finansierar dem på kort sikt. Vidare framhöll statsrådet att regeringen värnar om långsiktigt hållbara finanser och därför i första hand tillämpar budgetlagens huvudregel om att infrastruktur ska finansieras med anslag. Statsrådet anförde vidare att det oavsett vilken finansieringsform som används för ett infrastrukturprojekt är viktigt med bra styrning och kostnadskontroll, korrekt utförande och grundlig uppföljning. I februari 2021 upprepade statsrådet att alternativa finansieringsvägar inte minskar belastningen på det statsfinansiella ramverket (ip. 2020/21:356). Statsrådet betonade vikten av att bygga mer järnväg med skattemedel. OPS skapar enligt statsrådet inte något extra utrymme i de offentliga finanserna.

Utskottet vill vidare påminna om att regeringen i skrivelse 2016/17:20 redovisade sin bedömning av de iakttagelser och slutsatser som Riksrevisionen gjort i rapporten Erfarenheter av OPS-lösningen för Arlandabanan. Regeringen framförde bl.a. att infrastruktuursatsningar bör styras utifrån nationella behov på en samhällsekonomiskt rationell grund och inte av enskilda kommuners eller regioners ekonomiska styrka. Vidare framhöll regeringen att de transportpolitiska målen bör vara utgångspunkt för

prioritering av objekt oberoende av om det förekommer medfinansiering eller inte.

Utskottet vill dessutom lyfta fram att regeringen våren 2016 tillsatte en utredning om finansiering av offentliga infrastrukturinvesteringar via skatter, avgifter och privat kapital (dir. 2016:59). Utredningen lämnade ett delbetänkande i februari 2017 och bedömde där att det finns effektivitetsvinster att hämta hem genom att involvera privat kapital i finansieringen av investeringar i statlig transportinfrastruktur i form av OPS och förordade ett svenskt försöksprogram. Vidare framhöll utredningen att det för att uppnå de potentiella effektivitetsvinster som OPS bedöms ge ställs höga krav på statens organisation samt beställar- och förhandlingskompetens. I 2018 års ekonomiska vårproposition angav regeringen att den inte har för avsikt att vidta några ytterligare åtgärder med anledning av delbetänkandet. Utredningen lämnade sitt slutbetänkande (SOU 2018:13) i februari 2018 och bedömde att det inte är möjligt att införa en ny särskild skatt som direkt hänförs till den värdeökning som skett på enskilda fastigheter till följd av en infrastrukturinvestering. Utredningens förslag bereds inom Regeringskansliet.

EU-stöd

Utskottet kan konstatera att till stöd för genomförandet av TEN-T finns det finansiella instrumentet Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF) som är en fond för finansiering av projekt inom områdena transport, energi och telekom. Fonden finansierar de brister som finns i TEN-T för att hjälpa medlemsstaterna att nå EU:s övergripande mål för transportinfrastrukturen 2030 och 2050. Fonden syftar bl.a. till att gynna renare transportsätt, underlätta gränsöverskridande transporter, integrera olika transportsätt och öka digitaliseringen inom transportsystemet. Alla ansökningar, årliga rapporteringar och slutredovisningar med svenskt deltagande förutsätter regeringens godkännande.

Trafikverket ska enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket vara regeringen behjälpligt med ansökningar från Sverige. Trafikverket stöder regeringen i hanteringen genom ett CEF-sekretariat. Utskottet noterar med tillfredsställelse att detta enligt infrastrukturpropositionen har lett till att Sverige har byggt upp en viktig kompetens som har resulterat i att Sverige haft en relativt god utdelning från fonden. Under 2014–2020 tog projekt med svenska projektdeltagare emot totalt ca 392 miljoner euro, fördelat på 75 olika projekt. Drygt hälften av medlen, 52 procent, har gått till järnvägsprojekt, drygt 20 procent till sjöfartsprojekt, 15 procent till flygprojekt och 10 procent till vägprojekt.

Utskottet kan vidare konstatera att det framgår av regeringens skrivelse 2020/21:115 Verksamheten i Europeiska unionen under 2020 att av 15 ansökningar beviljades under året 8 projekt med svenska partner medfinansiering med ca 99 miljoner euro. Av dessa fick svenska projektdeltagare ta del av ca 65 miljoner euro.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet betonar sammanfattningsvis att transportinfrastruktur som huvudregel bör finansieras med anslag men att lån i Riksgäldskontoret kan godkännas under vissa förutsättningar. Medfinansiering av statliga transportinfrastrukturprojekt genom bidrag, inklusive förskottering, från kommuner, regioner och företag kan vara ett sätt att åstadkomma effektiva lösningar i transportsystemet. Utskottet betonar att statliga infrastruktursatsningar bör styras utifrån nationella behov. Utskottet konstaterar avslutningsvis att vissa infrastrukturinvesteringar kan delfinansieras med bidrag ur EU-budgeten och att Sverige har haft en relativt god utdelning från EU.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:2217 (SD) yrkande 26, 2020/21:2945 (C), 2020/21:3172 (C) yrkande 1, 2020/21:4037 (V) yrkande 7 och 2020/21:4042 (M) yrkandena 29 och 42.

Brukaravgifter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om brukaravgifter. Utskottet menar att det är rimligt att beslut om införande av infrastrukturavgifter förankras lokalt och regionalt och bedömer att avgifts- och skattehanteringen är effektiv. När det gäller avgifterna för trafiken på Öresundsbron konstateras att detta är en fråga för Öresundsbrokonsortiet.

Jämför reservation 49 (M), 50 (C) och 51 (KD).

Bakgrund

Den 1 februari 2015 trädde lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg i kraft. Lagen möjliggör finansiering av nya väginvesteringar med brukaravgifter, dvs. infrastrukturavgifter, och avgifterna kan finansiera återbetalning av lån och direkta kostnader i enlighet med de bestämmelser som anges i lagen. Infrastrukturavgift tas för närvarande ut för passage på bron över Motalaviken och för passage på bron över Sundsvallsfjärden.

Systemet med trängselskatt används i Stockholm och Göteborg. Syftet med trängselskatt är att minska trängseln, förbättra miljön och bidra till att finansiera infrastruktursatsningar. Trängselskatt tas ut enligt lagen (2004:629) om trängselskatt. Lagen anger betalstationers placering, storlek på trängselskatten och när den ska tas ut. Riksdagen beslutar om trängselskatt efter förhandling med regionala parter, såsom berörda kommuner och Region Stockholm. Det finns trängselskatt eller infrastrukturavgifter i Göteborg, Stockholm/Nacka, Motala och Sundsvall.

Trängselskatten och avgifterna betalas till Transportstyrelsen genom autogiro, e-avi (e-faktura), bankgiro via det inbetalningskort som Transportstyrelsen skickar ut eller digital brevlåda. Om skatten inte betalas i tid påförs en tilläggsavgift på 500 kronor. Tilläggsavgiften är reglerad i lagen om trängselskatt. Om infrastrukturavgiften inte betalas i tid läggs det på en förseningsavgift på 300 kronor. Om fordonsägaren fortfarande inte betalar in sin avgift läggs det på en tilläggsavgift på 500 kronor.

Ett fordon får inte användas (användningsförbud) om det finns mer än 5 000 kronor i infrastrukturavgiftsskulder (infrastrukturavgift och påföljdsavgifter) för fordonet och minst sex månader har gått sedan beloppet senast skulle ha betalats. Ett fordon kan också ha användningsförbud på grund av obetald fordonsskatt, trängselskatt eller felparkeringsavgifter.

Motionerna

I motion 2020/21:197 yrkande 3 framför Michael Rubbestad och Patrik Jönsson (båda SD) att när det gäller trängselavgift i Stockholm eller Göteborg bör fordon vars påminnelseavgift och tilläggsavgift inte har bokförts på Transportstyrelsens konto senast på förfalldatumet tas ur trafik och beläggas med körförbud till dess att betalning skett.

I motion 2020/21:2410 uppmärksammar Jamal El-Haj m.fl. (S) behovet av att se över möjligheterna att införa reducerade resekostnader på Öresundsbron som en nationell angelägenhet. Eftersom Sverige och Danmark är delar av samma inre marknad med fri rörlighet som utgångspunkt bör en särskild reduktion för resor över bron genomföras med statliga medel för att underlätta pendling.

I kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 17 uppmärksammar Magnus Jacobsson m.fl. (KD) lokala och regionala beslut om trafikantavgifter. Motionärerna konstaterar att det finns många infrastrukturprojekt som är samhällsekonomiskt lönsamma men som av olika skäl aldrig kommer med i de regionala och nationella trafikplanerna. Motionärerna menar att lagstiftningen bör ändras så att kommuner i samverkan med Trafikverket kan fatta beslut om avgifter som tas ut av trafikanterna för att finansiera enskilda trafikprojekt.

I kommittémotion 2020/21:3172 yrkande 45 föreslår Anders Åkesson m.fl. (C) att det ska göras en översyn av förutsättningen för en automatisering av Transportstyrelsens hantering av trängsel- och vägavgifter. Motionärerna uppmärksammar att det i dag är vanligt att fakturor med mycket små belopp skrivs ut och skickas med posten.

I kommittémotion 2020/21:3468 yrkande 17 pekar Maria Stockhaus m.fl. (M) på att det bör införas samlingsfakturor till svenska företag och privatpersoner. Motionärerna vill att företagens administrativa börda minskas genom tydligare krav på samlingsfakturor vid exempelvis trängselskatt på minst 500 kronor för företag och 100 kronor för privatpersoner.

Utskottets ställningstagande

Infrastrukturavgifter och trängselskatter

Utskottet vill inledningsvis påminna om att lagen om infrastrukturavgifter på väg möjliggör finansiering av nya väginvesteringar med infrastrukturavgifter och att avgifterna kan finansiera återbetalning av lån och direkta kostnader. Avgiftsuttaget på broarna i Sundsvall och Motala är en följd av att riksdagen har godkänt att broarna delvis finansieras med lån.

När det gäller motionsförslag om lokala och regionala beslut om trafikantavgifter vill utskottet hänvisa till att det framgår av propositionen om planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118) att regeringen anser att beslut om införande av avgifter för användande av infrastruktur inom ett begränsat geografiskt område bör förankras lokalt och regionalt. Vidare anförs att det inte kan anses rimligt att staten utan någon form av samråd inför pålagor av så uttalat geografisk karaktär.

När det gäller avgifternas storlek vill utskottet peka på att eftersom en förutsättning i riksdagsbeslutet är att lånen ska betalas tillbaka med avgifter måste sådana tas ut i enlighet med de rättsprinciper som gäller för distinktionen mellan avgift och skatt. När det gäller trängselskatten vill utskottet peka på att den utformas för att minska trängseln i vägtrafiken, men den ger samtidigt en intäkt till staten. Eftersom intäkten kommer från regionens trafikanter har politiker från regionen och berörda kommuner kommit överens om hur pengarna ska användas så att de ger nytta för de som bor i regionen. Regeringen och riksdagen har godkänt dessa överenskommelser och att motsvarande mängd statliga anslagsmedel används i de regionala projekten.

Transportstyrelsens avgifts- och skattehantering

När det gäller Transportstyrelsens avgiftshantering vill utskottet påminna om att det finns en möjlighet att betala via autogiro, e-avi (e-faktura) eller digital brevlåda. Man kan också betala med det inbetalningskort som Transportstyrelsen skickar ut. Den som har en digital brevlåda som tar emot post från myndigheter kan få sin avi dit.

Transportstyrelsen uppger att många företag samlar alla skattebeslut på en och samma avi (samlingsfaktura). När det gäller trängselskatt får fordonsägaren i slutet av varje månad en avi med föregående kalendermånads alla passager samlade till ett skattebeslut. Företag och organisationer kan välja att få trängselskatten aviserad med elektroniskt datautbyte (Electronic Data Interchange, EDI). Aviseringen kan ske antingen som en s.k. singelavisering med en avi eller EDI-fil per fordon eller som en s.k. samlingsavisering med en samlad avi eller EDI-fil innehållande det totala beloppet för samtliga fordon som är registrerade på ett eller flera organisations- eller filialnummer.

Öresundsbron

Öresundsbron är en 16 kilometer lång fast förbindelse mellan Danmark och Sverige. Ansvarig förvaltare av Öresundsbron är Öresundsbrokonsortiet som ägs till lika delar av den danska och den svenska staten. Utskottet kan konstatera att principerna för betalnings- och avgiftsansvaret för trafiken på Öresundsbron regleras i två avtal mellan Sverige och Danmark. Samtliga kostnader för förbindelsen i dess helhet ska betalas med avgifter från väg- och järnvägstrafikanterna. Sverige och Danmark ska betala ett fast belopp till konsortiet för nyttjandet av järnvägsanläggningen på bron.

I ett särskilt konsortieavtal fastslås bl.a. att det är konsortiets styrelse som fastställer priser och prisstrategi. Enligt ett tilläggsprotokoll ska nivån på färjetaxorna på Helsingborg–Helsingör-leden utgöra utgångspunkt när vägtrafikantavgifterna på bron fastställs. Avsikten är att det ska råda pris- och konkurrensneutralitet mellan de båda förbindelserna över Öresund. Förändringar av bestämmelser i tilläggsavtalet måste godkännas av riksdagen och folketinget.

Utskottet kan vidare konstatera att persontrafiken med tåg över Öresundsbron bygger på ett samarbete mellan Sverige och Danmark. Det innebär att det är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Sverige och deras motsvarighet i Danmark som har ansvaret för kollektivtrafiken över Öresundsbron, vilket även inkluderar möjligheten att påverka biljettpriiset för transporten.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet konstaterar sammanfattningsvis att det är rimligt att beslut om införande av infrastrukturavgifter förankras lokalt och regionalt. Utskottet bedömer vidare att den ansvariga myndighetens avgifts- och skattehantering synes vara effektiv. När det gäller avgifterna för trafiken på Öresundsbron konstateras att detta är en fråga för Öresundsbrokonsortiet.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:197 (SD) yrkande 3, 2020/21:2410 (S), 2020/21:2809 (KD) yrkande 17, 2020/21:3172 (C) yrkande 45 och 2020/21:3468 (M) yrkande 17.

Anslagskredit

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen gör ett tillkännagivande till regeringen om att Trafikverkets anslagskredit bör höjas till 10 procent för både vidmakthållande och utveckling av statens infrastruktur. Utskottet menar att detta skulle innebära att Trafikverket kan arbeta mer långsiktigt och med bättre kontinuitet. Därmed bifalls helt eller delvis motionsförslag om detta.

Jämför reservation 52 (S, C, L, MP).

Bakgrund

Enligt 3 kap. 8 § budgetlagen (2011:203) får ett anslag tillfälligt överskridas genom att en kredit motsvarande högst 10 procent av det anvisade anslaget (anslagskredit) tas i anspråk. Följande år ska tillgängliga medel reduceras med ett belopp motsvarande den ianspråktaga anslagskrediten.

Enligt budgetlagen innebär en anslagskredit en rätt för en myndighet att överskrida ett anslag. Det framgår av respektive myndighets regleringsbrev hur stor anslagskredit myndigheten har rätt att disponera för de anslag som den har tilldelats.

Motionerna

I kommittémotion 2020/21:4037 yrkande 21 föreslår Jens Holm m.fl. (V) att Trafikverkets anslagskredit ska höjas till 10 procent för vidmakthållande och utveckling av statens infrastruktur. Motionärerna menar att Trafikverket på så sätt skulle kunna arbeta mer långsiktigt med både nyinvesterings- och underhållsarbete.

I kommittémotion 2020/21:4041 yrkande 1 framför Jimmy Ståhl m.fl. (SD) att anslagskreditgränsen för Trafikverket bör öka till 15 procent för infrastrukturprojekt. Motionärerna pekar på att statens budget löper kalenderårsvis och att man ibland behöver invänta nytt anslag för nästkommande år innan arbetet med projektet kan fortskrida, vilket skapar förseningar i arbetet och ofta fördyrar projekt i slutändan. Motionärerna vill möjliggöra en bättre kontinuitet i arbetet med pågående projekt.

I kommittémotion 2020/21:4042 yrkande 33 framför Maria Stockhaus m.fl. (M) att 15 procents anslagskredit för alla infrastrukturprojekt bör återinföras. Motionärerna betonar vikten av långsiktighet, ekonomiskt ansvar och helhet mellan trafikslag. En höjd anslagskredit innebär bättre möjlighet att planera projekt över budgetår och att undvika onödiga merkostnader i samband med upphandling, projektering och genomförande.

Även i kommittémotion 2020/21:4047 yrkande 9 pekar Magnus Jacobsson m.fl. (KD) på behovet av att återinföra 15 procents anslagskredit för alla

infrastrukturprojekt. Motionärerna menar att det finns en inbyggd stelhet i budgeteringssystemet som ibland försvårar för myndigheter att spara och tänka långsiktigt, vilket skapar merarbete och kostar mycket pengar. En höjd anslagskredit skulle öppna för en mer sammanhållen process och att projekt byggs klart i tid och inom budget.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att Trafikverket disponerar en angiven anslagskredit för att hantera produktionsvariationer i investeringsprojekt som löper över flera år. Det innebär att Trafikverket i begränsad omfattning kan använda pengar från kommande års budget för att upprätthålla projekt under pågående budgetår.

Av budgetlagen följer att en anslagskredit för de ändamål som nu är aktuella inte kan överstiga 10 procent av det anvisade anslaget. I regeringens regleringsbrev för Trafikverket anges anslagskreditens storlek för de olika anslagen. Av regleringsbrevet för 2021 följer att för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur uppgår anslagskrediten till 4,55 procent och för anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur till 3,95 procent.

Utskottet vill påminna om att frågan om anslagskreditens storlek uppmärksammades av Riksrevisionen i rapporten om Trafikverkets underhåll av vägar (RiR 2017:8). Där konstaterade Riksrevisionen att Trafikverket har begränsade möjligheter att nyttja anslagskrediten för drift och underhåll av vägar. Den får enligt Riksrevisionen endast användas för att hantera katastrofer och oförutsedda händelser, inte till planerade åtgärder. Anslagskrediten kan inte användas för att hantera vinterväghållning som på grund av väderförhållanden har blivit dyrare än beräknat. Inte heller kan den användas för att planerade beläggningsarbeten har blivit dyrare på grund av högre oljepriser eller för att tidigarelägga planerade arbeten om råvarupriserna är förmånliga. Den här begränsningen av hur anslagskrediten får användas framgår inte av regleringsbrevet utan följer enligt Riksrevisionen av regeringens informella styrning.

Vidare pekar Riksrevisionen på att regeringen minskade Trafikverkets anslagskredit från 10 till 3 procent 2016. Riksrevisionen menar att regeringen skulle kunna godkänna att Trafikverket får använda anslagskrediten för att uppnå en högre flexibilitet i planeringen och därmed högre kostnadseffektivitet. Riksrevisionen rekommenderar i sin rapport att regeringen ser över Trafikverkets möjligheter och villkor för anslagskredit för drift och underhåll av vägar. Trafikverket skulle då kunna ges möjlighet att använda anslagskrediten för att parera kostnadsvariationer som kan uppkomma på grund av externa faktorer som väder (vinterväghållning) och kraftiga förändringar av råvarupriser. Det skulle ge myndigheten bättre förutsättningar att prioritera utifrån kostnadseffektivitet samt att planera upphandlingar.

Regeringen hänvisade i sin skrivelse Riksrevisionens rapport om Trafikverkets underhåll av vägar (skr. 2017/18:13) till budgetlagens bestämmelser och till Trafikverkets regleringsbrev med kompletterande anvisningar om vad som gäller i denna fråga.

Utskottet vill framhålla vikten av ordning och reda i budgetprocessen men kan konstatera att det finns en inbyggd stelhet i systemet som ibland försvårar för myndigheter att låna från kommande års anslag och tänka långsiktigt. Infrastrukturen är ett tydligt exempel på detta. Projekt som ligger före i tidsplan riskerar att stoppas under budgetårets sista månader då årsanslaget har tagit slut för att sedan återstartas efter årsskiftet. Utskottet menar att detta skapar merarbete och kostar mycket pengar. En konsekvens av en låg anslagskredit kan ibland vara att det anslag som Trafikverket har till förfogande för ett givet projekt når upp till sitt kostnadstak under innevarande år och att man behöver invänta nytt anslag för nästkommande år innan arbetet med projektet kan fortskrida. Detta skapar förseningar i arbetet och fördyrar ofta projekt i slutändan. Det finns därför behov av att höja anslagskrediten till Trafikverket för att möjliggöra en bättre kontinuitet i arbetet med pågående projekt. Utskottet menar att en höjd anslagskredit skulle öppna för en mer sammanhållen process och att projekt färdigställs i tid och håller budget.

Utskottet kan notera att Trafikverket har ansökt hos regeringen om en högre anslagskredit för både vidmakthållande och utveckling av statens infrastruktur. Utskottet menar att en höjning av Trafikverkets anslagskredit skulle innebära att Trafikverket kan arbeta mer långsiktigt med både nyinvesterings- och underhållsarbete. Utskottet har uppmärksammat att det tyvärr finns exempel när Trafikverkets entreprenörer varit tvungna att avsluta underhållsarbete inom järnvägen för att det innevarande budgetårets pengar har tagit slut. Med en högre anslagskredit hade det kunnat undvikas.

Sammanfattningsvis anser utskottet att riksdagen bör rikta ett tillkännagivande till regeringen som innebär att Trafikverkets anslagskredit bör höjas till 10 procent för både vidmakthållande och utveckling av statens infrastruktur.

Därmed tillstyrker utskottet motion 2020/21:4037 (V) yrkande 21 och tillstyrker delvis motionerna 2020/21:4041 (SD) yrkande 1, 2020/21:4042 (M) yrkande 33 och 2020/21:4047 (KD) yrkande 9.

Produktivitet och effektivitet vid infrastrukturprojekt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om hur arbetet med produktivitet och effektivitet vid infrastrukturprojekt ska bedrivas. Utskottet välkomnar regeringens syn att arbetet med att verka för ökad produktivitet och innovation vid infrastrukturprojekt måste intensifieras. Utskottet menar att en hög grad av kostnadskontroll och transparens i planering och byggande av infrastruktur är grundläggande.

Jämför reservation 53 (SD), 54 (C) och 55 (KD).

Bakgrund

Trafikverket ansvarar för skötseln av det statliga vägnätet, som är ca 98 000 kilometer långt. Övriga vägar sköts av kommunala eller enskilda väghållare. Trafikverkets kostnader för drift och underhåll av det statliga vägnätet är ca 9,5 miljarder kronor per år, och all skötsel upphandlas i konkurrens. En tredjedel är kostnader för underhåll av beläggningar, en femtedel för vinterväghållning och hälften för övriga åtgärder som renhållning, skötsel av rastplatser och belysning.

Trafikverket ansvarar vidare för skötseln av ca 12 000 kilometer spår med kontaktledning, ca 11 000 växlar och ca 29 000 signaler, och Trafikverket använder ca 6 miljarder kronor per år till drift och underhåll av järnvägsanläggningen. Cirka 75 procent av underhållet är förebyggande och resterande 25 procent är avhjälpande.

Underhållsplanen redovisar hur Trafikverket planerar att prioritera och använda tilldelade medel för underhållsåtgärder på väg och järnväg och vilka effekter dessa åtgärder ger. Den senaste är från mars 2021.

Motionerna

I kommittémotion 2020/21:2218 uppmärksammar Thomas Morell m.fl. (SD) vikten av att vägarbeten ska slutföras snabbt (yrkande 19). Motionärerna menar att högre krav på kortast möjliga tid för byggande och underhåll bör vara en parameter vid upphandling av projekt där besvären för trafiken är stora.

I kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 20 framför Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att Trafikverket bör stärka sina funktioner för tillstånds- och leveranskontroll samt uppföljning vid upphandling av väg- och järnvägsunderhållet.

I motion 2020/21:2867 föreslår Lars Beckman (M) att statens ägande i Arento AB avyttras. Motionären menar att Arento AB verkar på en starkt konkurrensutsatt marknad.

I kommittémotion 2020/21:3172 yrkande 2 föreslår Anders Åkesson m.fl. (C) att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar när det gäller väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken upphandlingsform som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet. Motionärerna menar att det är centralt att göra jämförande analyser för att välja rätt metod för varje enskilt projekt så att varje investerad krona gör så stor samhällsnytta som möjligt.

Utskottets ställningstagande

Produktivitet och effektivitet vid infrastrukturprojekt

Utskottet vill inledningsvis starkt betona vikten av en hög produktivitet och effektivitet i arbetet med infrastrukturprojekt. Utskottet delar därför regeringens bedömning i infrastrukturpropositionen att arbetet med produktivitets- och effektivitetsförbättringar måste intensifieras. En hög grad av kostnadskontroll och transparens i planering och byggande av infrastruktur är grundläggande i det arbetet. Utskottet vill påminna om att den trafikslags-övergripande nationella planen för transportinfrastruktur utgår från de ramar som riksdagen beslutar om och att kostnadsförändringar i objekt jämfört med ursprungliga kostnadsprognoser kan påverka genomförbarheten av andra objekt som ingår i planen. Utskottet vill därför, liksom regeringen, betona att det är viktigt att Trafikverket fortsätter att utveckla metoder för projektering, planering och kalkyler i syfte att åstadkomma en god kostnadskontroll. Det är viktigt att Trafikverket på ett systematiskt sätt arbetar med att förbättra sina kostnadsprognoser, bl.a. genom att dra erfarenheter från genomförda projekt. Det är även viktigt med en god transparens i arbetet och när det gäller orsakerna till kostnadsökningar. Utskottet välkomnar att regeringen bevakar dessa frågor noga och att den avser att vid behov återkomma med lämpliga åtgärder för förbättrad kostnadskontroll.

Utskottet konstaterar i sammanhanget att Riksrevisionen för närvarande genomför en granskning av kostnadskontroll i infrastrukturprojekt. Resultatet av granskningen presenteras i en rapport med planerad publicering i juni 2021. Granskningen ska svara på om Trafikverkets kostnads kalkyler ger tillförlitliga beslutsunderlag när det gäller möjligheterna att prioritera mellan olika infrastrukturprojekt.

Upphandling och uppföljning av underhåll

Utskottet konstaterar att Trafikverket upphandlar och beställer produkter, tjänster och entreprenader för ca 40 miljarder kronor per år för att utveckla och förvalta transportsystemet för väg- och järnvägstrafik. Under 2020 växlade Trafikverket över till ett nytt upphandlingssystem, Kommers. Trafikverket upphandlar all sin underhållsverksamhet i konkurrens. Upphandlingar ska göras enligt lagen (2016:1145) om offentlig upphandling och lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna, vilka bygger på EU-direktiv om upphandling.

Trafikverket uppger att leverantörsuppföljning är en del av verkets arbete med att förbättra kontrakten och samarbeten med entreprenörer. Leverantörsuppföljningen Upplev bygger på att Trafikverket bedömer leverantörerna enhetligt utifrån nio områden som ser till helheten av leveransen: tid, kvalitet, ekonomi, samarbete och kommunikation, dokumentation, teknik och utveckling, säkerhet, trafik samt miljö. Trafikverket menar att Upplev bidrar till det kontinuerliga förbättringsarbetet, och genom att all information samlas i ett system blir både Trafikverkets interna arbete och dialogen med leverantörerna smidigare. Leverantörsuppföljning ska utföras kontinuerligt under kontraktperioden, en eller två gånger per år beroende på kontrakt. Utskottet ser positivt på detta.

Utskottet vill uppmärksamma att Trafikanalys tidigare fick regeringens uppdrag att under en treårsperiod analysera och utvärdera Trafikverkets arbete för att öka produktiviteten och innovationsgraden inom anläggningsbranschen. I mars 2017 presenterade Trafikanalys sin slutrapport (2017:5). Av rapporten framgår bl.a. att arbetet med en ny beställarroll och utvecklade affärsformer övergripande är väl omhändertaget och i ständig utveckling. I rapporten anges att Trafikverket har ökat framförhållningen i planering och upphandling, vilket är en bra förutsättning för arbetet med produktivitet och innovation. Regeringen gav därefter i maj 2017 i uppdrag åt Trafikverket att årligen under en treårsperiod redogöra för och återrapportera om sitt arbete för att verka för en ökad produktivitet i anläggningsbranschen. I sin slutrapportering av uppdraget redogör Trafikverket för de olika aktiviteter som pågår för en förbättrad produktivitet. Inom Trafikverket uppges arbetet ha bedrivits successivt under åren och ett flertal större aktiviteter har genomförts. Utvecklingen har gått i flera steg, från att utarbeta strategier till att genomföra dem och sedan integrera dem i den dagliga verksamheten. Efter genomförande av strategierna uppges Trafikverkets fokus ha varit på utveckling och ständiga förbättringar. Inom Trafikverket pågår det bl.a. ett arbete med förbättrad intern framförhållning, som uppges ha lett till att Trafikverket kan skapa bättre förutsättningar för genomförandet av investerings- och underhållsverksamhet. Utskottet noterar att det enligt Trafikverket för närvarande är en relativt utmanande situation på marknaden. Det faktum att både Finland, Norge och Sverige satsar mycket på infrastrukturinvesteringar kan innebära en utmaning ur ett resursperspektiv. Det finns enligt Trafikverket även en konstaterad brist på kompetens inom stora delar av anläggningsbranschen. Utskottet delar regeringens bedömning i infrastrukturpropositionen att dessa två områden kan ha en stor påverkan på produktivitetsutvecklingen och att Trafikverket tillsammans med branschen behöver ha stort fokus på detta framöver.

Utskottet vill vidare lyfta fram att infrastrukturministern i februari 2021 i sitt svar på fråga 2020/21:1863 framförde att med en ökad produktivitet och innovationsgrad är regeringens ambition att få ut mer av de resurser som läggs på transportinfrastrukturen. Statsrådet konstaterade att Trafikverket arbetar med bl.a. utvecklingsfrämjande upphandlingar men även med att initiera och genomföra innovationsupphandlingar av mer strategisk karaktär. Syftet är att

bidra till de större innovationskliven och att driva fram helt nya lösningar som kan bidra till ökad produktivitet.

I sammanhanget kan dessutom nämnas att regeringen har gett Ekonomistyrningsverket (ESV) i uppdrag att göra en översyn av den finansiella styrningen av Trafikverket. I slutredovisningen från april 2021 (ESV 2021:21) föreslår ESV bl.a. att Trafikverkets investeringsplan utvecklas genom att utöka planen från att innehålla den statliga transportinfrastruktur som Trafikverket förvaltar till att omfatta hela den nationella transportinfrastruktur som Trafikverket finansierar och som regeringen styr genom nationella och regionala planer. ESV anser att uppföljningen av Trafikverkets verksamhet bör utvecklas och lämnar förslag på hur informationen om det årliga genomförandet kan ge en sådan möjlighet. I infrastrukturpropositionen anför regeringen att den kommer att analysera underlaget och vid behov vidta lämpliga åtgärder för att förbättra den finansiella styrningen.

Upphandling av vägunderhåll

När det gäller det statliga vägnätet uppgår kostnaden för vinterväghållning, skötsel och avhjälpande underhåll till omkring 3,7 miljarder kronor årligen (2020). Varje kontrakt gäller drift och underhåll av vägar inom ett visst geografiskt område. Det finns 108 driftsområden som vardera i genomsnitt omfattar 100 mil väg. Kontrakten varar normalt i fyra år, med möjlighet till förlängning med ett eller två år.

Utskottet konstaterar att Riksrevisionen har granskat Trafikverkets upphandling av basunderhåll för statliga vägar (RiR 2019:24). I skrivelse 2019/20:72 redovisar regeringen sin bedömning av Riksrevisionens iakttagelser och slutsatser. Där framhåller regeringen att den kommer att följa Trafikverkets arbete med att utveckla och använda systemstöd, förbättra informationsinsamlingen och införa nya arbetsätt för analys och planering.

I januari 2020 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att analysera omfattningen och konsekvenserna av obalanserad budgivning i samband med upphandling av baskontrakt för underhåll av statliga vägar och upprätta en handlingsplan med ett åtgärdsprogram för att minska möjligheterna att genomföra obalanserad budgivning. I uppdraget framhöll regeringen att Trafikverket har pågående aktiviteter för bättre kvalitetssäkring och uppföljning av upphandlingsunderlag för baskontrakten. Regeringen anger att den anser att det är angeläget att detta arbete fortsätter och att Trafikverket verkar för att bl.a. begränsa obalanserad budgivning. I uppdraget beskriver regeringen vidare att den har höga ambitioner när det gäller att säkerställa kvalitet i de offentliga inköpen och därför bl.a. har lanserat en nationell upphandlingsstrategi. I strategin framhåller regeringen att de upphandlande myndigheterna behöver ta ett större ansvar för att upphandla mer strategiskt och ansvara för att skattemedel används på bästa sätt. Vidare understryker regeringen att den anser att det är viktigt att de medel som staten tilldelar

infrastrukturuområdet används effektivt. Sverige ska ha en robust, miljöanpassad och pålitlig transportinfrastruktur som ligger i framkant när det kommer till innovation och effektiva lösningar. Med en ökad produktivitet och innovationsgrad är ambitionen att få ut mer av de resurser som läggs på transportsystemet. Regeringen pekar på att detta samtidigt ställer krav på att upphandlingar utformas och genomförs på ett sätt som stimulerar till en sådan utveckling. Det är därför av stor vikt att Trafikverket och entreprenadbranschen gemensamt verkar för ökad produktivitet och innovationsgrad samt en attraktiv anläggningsbransch.

I augusti 2020 lämnade Trafikverket sin rapport Obalanserad budgivning – Basunderhåll väg (TRV 2020:159) till regeringen. I rapporten analyseras omfattningen och konsekvenserna av obalanserad budgivning, och Trafikverkets analys visar att det är mer eller mindre obalanserad prissättning i 90 procent av de pågående kontrakten. Obalanserad budgivning, eller strategisk prissättning, innebär att det finns stora prisskillnader på ett eller flera konton i kontraktanbudet i förhållande till Trafikverkets egna beräkningar av vad myndigheten ska betala för utfört underhåll.

I rapporten lyfts det fram att syftet med Trafikverkets 108 kontrakt för basunderhåll är att vägarna ska vara framkomliga och säkra, och det måste därför finnas tillgängliga entreprenörer som kan arbeta med avhjälpande åtgärder, förebyggande arbeten och mindre förbättringsarbeten. Det konstateras att många saker kan påverka om en budgivning i underhållskontrakten blir obalanserad. Ett obalanserat vinnande anbud är inte alltid det anbud som ger lägst kostnad i slutändan, vilket kan leda till att underhåll riskerar att utföras utifrån satta priser i stället för vad anläggningen är i behov av. Det finns därmed risk för överproduktion eller underproduktion, vilket är ineffektivt kostnads- och kvalitetsmässigt. Budgivningen kan också bli obalanserad när det bara är priset som utvärderas i anbudet. Trafikverket uppger att man löpande arbetar med åtgärder för att minska obalanserad budgivning samtidigt som branschen får vara med och komma med förslag kring utveckling av kontrakten. Trafikverket för fram att lagen om offentlig upphandling innebär både möjligheter och hinder. Trafikverket arbetar bl.a. med att följa upp och utvärdera utförda mängder av olika underhållsjobb, s.k. mängduppföljning, samt med att följa upp och utvärdera leveranserna. Trafikverket uppger att man har en god dialog med branschen om dessa frågor.

Upphandling av järnvägsunderhåll

När det gäller järnvägsunderhåll delar Trafikverket in det i basunderhåll, reinvesteringar, mindre utbyten och driftskostnader. Basunderhållet utgör grunden i Trafikverkets underhållsplan och omfattar åtgärder som syftar till att upprätthålla järnvägsanläggningens funktion. Det svenska järnvägsnätet är uppdelat i 34 kontraktsområden. Enligt Riksrevisionen började Trafikverket (dåvarande Banverket) upphandla basunderhåll av järnväg 2002 och sedan dess har 88 kontrakt upphandlats.

Utskottet konstaterar att Riksrevisionen har granskat kostnadsavvikelser i Trafikverkets drift och underhåll av järnvägar (RiR 2020:17). Granskningens resultat indikerar att upphandlingen av järnvägsunderhåll inte fungerar så effektivt som den borde. Riksrevisionen anser att Trafikverket behöver förbättra analysarbetet i syfte att bättre kunna identifiera det framtida underhållsbehovet och planera underhållsåtgärderna. I skrivelse 2020/21:86 välkomnar regeringen Riksrevisionens iakttagelser och framhåller att det är viktigt att Trafikverket har rätt förutsättningar för att kunna bedriva ett effektivt järnvägsunderhåll. Regeringen instämmer dessutom i Riksrevisionens iakttagelser att en grundförutsättning för att kunna göra träffsäkra uppskattningar av det nödvändiga underhållsarbetet vid tidpunkten för upphandling är att det finns systemstöd som kan ge en fullständig och aggregerad bild av tillståndet i anläggningen. Vidare instämmer regeringen i att det är en viktig förutsättning att kunna genomföra tillräckliga analyser och erfarenhetsbaserade utvärderingar för att förbättra kontraktens utformning och därmed minska risken för kostnadsökningar. Regeringen instämmer också i Riksrevisionens iakttagelser att kontraktens utformning har betydelse för att skapa förutsättningar för en effektiv verksamhet och i möjligaste mån ge entreprenörer funktionsansvar och frihet att hitta effektiva lösningar i syfte att främja innovation och konkurrens och göra marknaden mer attraktiv. Vidare framhåller regeringen att det är viktigt att Trafikverket förbättrar den ekonomiska uppföljningen och gör det möjligt att analysera hur vanligt förekommande sådan s.k. obalanserad budgivning är och vad det får för konsekvenser. Regeringen anser att Trafikverket behöver vidta åtgärder för att begränsa spekulativa anbudspriser och motverka de negativa effekter som det kan medföra.

Utskottet vill peka på att regeringen i januari 2021 därför gav Trafikverket i uppdrag att utreda vad som möjliggör förekomsten av obalanserad budgivning och hur stor omfattningen av detta är samt att redogöra för hur kostnadsökningar i samband med genomförande av baskontrakt kan motverkas. Uppdraget innefattar att upprätta en handlingsplan med ett åtgärdsprogram för att minska möjligheterna att genomföra obalanserad budgivning samt motverka kostnadsöverskridanden i verksamheten. Uppdraget ska redovisas senast den 2 juli 2021.

Vid utskottssammanträdet den 22 april 2021 informerade Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer (FSJ) om behovet av förebyggande underhåll av järnvägsanläggningen. FSJ anförde bl.a. att den nuvarande kontraktformen inte gynnar innovation och utveckling, och man pekade på behovet av upphandlingsmodeller som driver innovation och utveckling. Utskottet konstaterar att regeringen i skrivelse 2020/21:86 anför att kontraktens utformning är avgörande för att uppnå en god effektivitet i verksamheten, liksom att de utformas så att drivkrafter skapas för innovation. Regeringen anför vidare att Trafikverket behöver utveckla sina systemstöd och hur de används för att kunna göra träffsäkra uppskattningar av det nödvändiga

underhållsarbetet. Utskottet delar regeringens bedömning och välkomnar att regeringens kommer att fortsätta att följa Trafikverkets arbete.

Vidare delar utskottet regeringens bedömning att det är problematiskt att kostnaderna i Trafikverkets entreprenadverksamhet ökar i förhållande till avtalad kontraktssumma och att även den totala projektkostnaden ökar över tid. I infrastrukturpropositionen betonar regeringen att en hög produktivitet i anläggningsbranschen är en av förutsättningarna för att de medel som staten tilldelar infrastruktururområdet används effektivt. Utskottet delar regeringens bedömning att en ökad produktivitet och innovationsgrad i branschen är nödvändig för att få mer infrastruktur för investerade medel och en så hög måluppfyllelse som möjligt.

Vägarbeten

När det gäller motionsförslag om vägarbeten kan utskottet konstatera att det enligt Trafikverket är många faktorer som styr planeringen av vägarbeten, men ambitionen är enligt verket att arbetet ska påverka boende och trafikanter så lite som möjligt. Vid större vägarbeten har Trafikverket ibland möjlighet att ge entreprenören bonus om byggtiden blir väsentligt kortare. Vissa arbeten som t.ex. beläggningsarbeten är säsongsberoende och kan bara utföras under den varma årstiden.

Trafikverket uppger att deras entreprenörer ofta arbetar på natten eftersom det ibland är det enda alternativet för att minska störningar i framkomligheten och att klara säkerheten för trafikanterna när man arbetar på trafikintensiva vägar. Samtidigt innebär nattarbete att entreprenörens och Trafikverkets kostnader blir betydligt högre. Det finns också begränsningar i lagstiftningen av tillåtna ljudnivåer nattetid.

Arento AB

När det gäller motionsförslaget om Arento AB vill utskottet inledningsvis påminna om att Svevia AB är ett av svenska staten helägt bolag. Arento AB (tidigare Svevia Maskin) är ett dotterbolag som hyr ut och underhåller maskiner, fordon och utrustning till Svevia, men också till kunder inom hela entreprenadbranschen. Svevia bildades den 1 januari 2009 som ett fristående statligt bolag. Innan dess verkade man under namnet Vägverket Produktion som en produktionsavdelning i dåvarande Vägverket (nuvarande Trafikverket).

Utskottet vill hänvisa till att näringsminister Ibrahim Baylan i sitt svar på en skriftlig fråga i juni 2019 bl.a. påminde om att Svevia AB och övriga bolag med statligt ägande liksom privat ägda aktiebolag styrs med aktiebolagslagen (2005:551) som grund. Inom ramen för den verksamhetsinriktning som staten som aktieägare, ytterst företrädd av riksdagen, har bestämt är det bolagets styrelse och ledning som ansvarar för bolagets organisation, förvaltningen av dess angelägenheter samt den löpande förvaltningen av bolagets operativa verksamhet. Statsrådet konstaterade även att frågor om eventuell snedvridning

av konkurrensen kan prövas inom ramen för konkurrenslagens (2008:579) bestämmelser om konkurrensbegränsande offentlig säljverksamhet.

Sammanfattande ställningstagande

Sammanfattningsvis välkomnar utskottet att regeringen framhåller att arbetet med att verka för ökad produktivitet och innovation vid infrastrukturprojekt måste intensifieras. Utskottet menar att en hög grad av kostnadskontroll och transparens i planering och byggande av infrastruktur är grundläggande. Det är vidare viktigt med fortsatta analyser av kostnader, effektbedömningar, transportpolitisk måluppfyllelse och kostnadseffektivitet i samband med infrastrukturinvesteringar.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:2218 (SD) yrkande 19, 2020/21:2809 (KD) yrkande 20, 2020/21:2867 (M) och 2020/21:3172 (C) yrkande 2.

Några frågor om fysisk planering

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om fysisk planering. Utskottet understryker vikten av att mark används effektivt och ser inte några skäl att ändra på den rådande ordningen när det gäller utfarter till allmänna vägar.

Bakgrund

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

Motionerna

I motion 2020/21:454 yrkande 1 föreslår Annika Qarlsson och Fredrik Christensson (båda C) att infrastruktur i form av kraftledningar ska samordnas med väg- och järnvägsdragningar för att minimera det totala markintrånget. Motionärerna konstaterar att det är ett problem att planerade och genomförda infrastrukturinvesteringar tar mycket jord- och skogsmark i anspråk, och därför ska de statliga myndigheterna vara skyldiga att samordna sina infrastrukturprojekt.

I motion 2020/21:1270 anför Jan Ericson (M) att makten över tillstånd till nya utfarter i samband med nybyggen bör flyttas från Trafikverket till kommunernas bygglovsenhet och att en översyn bör göras med avsikt att stärka kommunernas makt gentemot Trafikverket i övrigt. Motionären menar

att Trafikverket i dag kan stoppa bygget av en ny bostadsbyggnad genom att stoppa nya utfarter till en allmän väg, medan kommunen helt saknar inflytande över frågan.

Utskottets ställningstagande

Fysisk planering

Utskottet vill inledningsvis slå fast att för att infrastrukturåtgärder ska kunna genomföras effektivt och ge god måluppfyllelse behöver den nationella infrastrukturplaneringen samspela väl med den fysiska samhällsplaneringen. Trafikverket ska samverka med andra aktörer och då vidta åtgärder i syfte att nå de transportpolitiska målen. I infrastrukturpropositionen framför regeringen att ett arbetssätt med samverkan och samarbete mellan Trafikverket och andra parter är centralt för att tillsammans nå önskad effekt, inte minst när det gäller lokaliserings- och markanvändningsfrågor. Utskottet delar den bedömningen. Trafikverket ska i samhällsplaneringen säkra att den statliga transportinfrastrukturen utformas så att den möjliggör en samverkan med övrig infrastruktur och främjar ett effektivt nyttjande av alla trafikslag. Utskottet kan konstatera att det pågår en utveckling av samverkan och samordning mellan de olika planeringsnivåerna och välkomnar att regeringen kommer att fortsätta att följa den.

Vidare vill utskottet peka på att regeringen i infrastrukturpropositionen betonar att en väl fungerande samordning mellan statlig infrastrukturplanering samt kommunal och regional samhällsplanering är en förutsättning för att de potentialer som infrastrukturprojekten möjliggör ska utnyttjas till fullo. I oktober 2017 anförde infrastrukturministern i en interpellationsdebatt att infrastrukturprojekt generellt sett nästan alltid innebär svåra avvägningar mellan olika intressen, både enskilda och allmänna. Statsrådet pekade på att jordbruk och vattenskydd är två av många olika allmänna intressen som kan vara berörda av en utbyggnad av väg eller järnväg. Statsrådet klargjorde att det tydligt framgår att miljöbalkens hänsyns- respektive hushållningskapitel ska tillämpas vid prövning av ärenden enligt både väglagen och lagen om byggande av järnväg, vilket bl.a. innebär att det ska väljas en lokalisering som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och besvär för människors hälsa och miljön utan oskäligen kostnad.

Vidare vill utskottet uppmärksamma att infrastrukturministern i januari 2020 i sitt svar på fråga 2019/20:692 betonade att det, tillsammans med andra intressen, är ett viktigt allmänt intresse att beakta bevarandet av brukningsvärd mark vid exploatering. Utskottet delar denna bedömning och konstaterar att statsrådet pekade på att det finns en reglering som Trafikverket ska följa i sitt arbete med infrastrukturplanering, vilket ger en rättssäker grund för arbetet. De individuella avvägningarna måste dock alltid göras med beaktande av de specifika omständigheterna i varje enskilt fall. Utskottet kan också konstatera att Trafikverket uppger att mark i närheten av vägar och järnvägar med fördel kan användas till att dra ledningar, vilket dock förutsätter att drift och

underhåll av vägen eller järnvägen inte fördyras eller försvåras och att ledningen eller dess kringutrustning inte vållar skador, fara eller hinder för trafik och trafikanter. Den som ska korsa en järnväg, en väg eller ett farvatten där det finns någon form av ledning måste teckna ett avtal med Trafikverket.

Utfart till allmän väg

Enligt 39 § väglagen (1971:948) får en enskild körväg inte anslutas till en allmän väg utan väghållningsmyndighetens tillstånd. Inte heller får en enskild körvägs anslutning till en allmän väg ändras utan ett sådant tillstånd. Den som ska ansluta sin väg eller utfart till en statlig väg lämnar därmed in sin ansökan till Trafikverket. Utskottet kan konstatera att Trafikverket har sex regioner som var och en är väghållningsmyndighet. De ansvarar för de allmänna vägarna på landsbygden och för större genomfartsleder i tätorterna. I många större tätorter är respektive kommun väghållningsmyndighet.

Utskottet kan konstatera att väghållningsmyndigheten enligt väglagen ska pröva om den tänkta åtgärden är lämplig med hänsyn till trafiksäkerheten och framkomligheten på den allmänna vägen. I samband med tillstånd kan väghållningsmyndigheten meddela föreskrifter om väganslutningens läge och utförande i övrigt. Trafikverket anser att en utfart inte får försämra trafiksäkerheten på vägen. Föraren ska ha fri sikt längs den allmänna vägen från minst tre meter in på utfartsvägen, och den nya utfarten får inte heller försämra framkomligheten på den allmänna vägen. Trafikverket ger bara i undantagsfall tillstånd för nya utfarter till Europavägar, riksvägar och vissa större länsvägar. Utskottet konstaterar att de vägarna ofta är mycket trafikerade med höga krav på trafiksäkerhet och framkomlighet, vilka kan vara svåra att uppfylla om det finns utfarter.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet menar sammanfattningsvis att tillgången till mark som kan tas i anspråk för t.ex. en utbyggnad av infrastrukturen i många fall är begränsad inom tätbebyggda områden, och det finns inte sällan motstridiga intressen när det gäller hur marken ska nyttjas. Utskottet vill understryka vikten av att mark används effektivt. När det gäller utfart till allmän väg ser utskottet inte skäl att ändra på den rådande ordningen utan anser att väghållningsmyndigheten är väl skickad att ge tillstånd till tomtutfart till allmän väg. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:454 (C) yrkande 1 och 2020/21:1270 (M).

Vissa organisatoriska frågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om vissa organisatoriska frågor. Utskottet anser att det är angeläget att statens resurser används effektivt. Utskottet konstaterar att myndigheterna inom transportområdet har ett nära samarbete och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen.

Jämför reservation 56 (M) och 57 (SD).

Bakgrund

Enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska Trafikverket, med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv, ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägs- trafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket får även, efter överenskommelse med Sjöfartsverket, ansvara för genomförandet av infrastrukturprojekt i farleder, slussar och kanaler. Vidare ska Trafikverket verka för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektivtrafiken. Trafikverket ska med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transport- system. Trafikverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

Trafikverket omfattar verksamheten vid tidigare Banverket, Vägverket, Rikstrafiken och Rederinämnden samt den långsiktiga planeringen vid Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. Även en del av tidigare Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) finns i dag hos Trafikverket. I Trafikverket ingår också resultatenheter Färjerederiet, Förarprov, Trafikverksskolan och Fordonsresurser.

Luftfartsverkets huvuduppgift är enligt förordningen (2010:184) med instruktion för Luftfartsverket att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Myndigheten ska inom och utom landet tillhandahålla flygtrafiktjänster samt service- och konsulttjänster som är knutna till verksamheten samt svara för forskning och innovation som motiveras av myndighetens uppgifter. Luftfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

Sjöfartsverket ska enligt förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Verket ska i sitt arbete ha ett trafikslagsövergripande synsätt. Sjöfartsverkets huvud- uppgifter är bl.a. att tillhandahålla lotsning, i egenskap av infrastrukturhållare för farleder svara för farledshållning och vid behov inrätta nya farleder, tillhandahålla sjöräddnings- och flygräddningstjänst samt svara för isbrytning.

Vidare finns myndigheterna Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Trafikanalys och Transportstyrelsen. Bland de statligt ägda bolagen inom området kan Swedavia AB nämnas.

Motionerna

I motion 2020/21:150 anför Hampus Hagman (KD) att ett samlat ansvar för de statliga trafikverksamheterna i en myndighet förlagd till Västsverige bör utredas. Motionären konstaterar att mängden myndigheter inom trafikområdet har diskuterats flera gånger och att det nu är dags att utreda vilka konsekvenser det skulle få att införliva Luftfartsverkets och Sjöfartsverkets funktioner i Trafikverket.

I kommittémotion 2020/21:2215 föreslår Patrik Jönsson m.fl. (SD) att en delning av Trafikverket till ett vägverk och ett banverk ska utredas. Motionärerna konstaterar att det är dags att granska om sammanslagningen av Vägverket och Banverket till Trafikverket har varit optimal för verksamheten eller om sammanslagningen har lett till försämringar och fördyringar. Motionärerna konstaterar att antalet anställda på Trafikverket har ökat och att det är svårare att få nödvändig kompetens för flera tjänster.

I kommittémotion 2020/21:3467 yrkande 4 begär Maria Stockhaus m.fl. (M) en översyn av antalet statliga myndigheter för infrastruktur i syfte att stärka samordningen mellan de olika trafikslagen. Motionärerna konstaterar att Trafikverket skapades för att förbättra samordningen mellan olika infrastrukturprojekt och att behovet av samordning kring beslut mellan olika trafikslag har ökat. I dag är sjöfarten och flyget organisatoriskt frikopplade från Trafikverket i form av Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Swedavia.

I kommittémotion 2020/21:4042 yrkande 35 pekar Maria Stockhaus m.fl. (M) på behovet av att se över myndighetsstrukturen inom infrastrukturområdet i syfte att stärka samordningen och effektiviteten mellan de olika trafikslagen. Inom ramen för en sådan översyn bör också möjligheten att överklaga myndighetsbeslut kopplat till upphandling och kostnadsansvar ses över.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att regeringen i juni 2008 beslutade om att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att kartlägga och analysera vissa verksamheter och funktioner hos myndigheterna inom transportområdet (dir. 2008:90). I direktiven angavs att översynen syftade till att finna de lösningar som bäst stöder ett effektivt utförande av statens uppgifter inom transportområdet och som leder till att medborgare och näringsliv sätts i centrum, att det trafikslagsövergripande synsättet stärks i planeringsprocessen samt att övriga verksamheter bedrivs på ett effektivt sätt. I uppdraget ingick också att föreslå åtgärder som bidrar till utvecklade beställarfunktioner hos myndigheterna inom transportområdet i syfte att uppnå en bättre fungerande anläggningsmarknad och högre effektivitet. Utredningen överlämnade i

december 2008 delbetänkandet Tydligare uppdrag – i stället för sektorsansvar (SOU 2008:128), i mars 2009 delbetänkandet De statliga beställarfunktionerna och anläggningsmarknaden (SOU 2009:24) och i april 2009 slutbetänkandet Effektiva transporter och samhällsbyggande – En ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg (SOU 2009:31).

Beslutet om den nuvarande myndighetsstrukturen fattades av en enhällig riksdag våren 2010 (prop. 2009/10:59, bet. 2009/10:TU9, rskr. 2009/10:183). Beslutet innebar att planeringen av utvecklingen av transportinfrastruktur därmed samlades hos den nyinrättade myndigheten Trafikverket. I förslaget till den nya myndighetsstrukturen framhölls att ett samlat trafikverk, med en sammanhållen planerings- och förvaltningsverksamhet, är den lösning som bäst svarar mot den planeringsansats som utredningen hade föreslagit. Enligt förslaget skapas därmed också de bästa förutsättningarna för tillämpning av fyrstegsprincipen, funktionalitet i hela transportsystemet, en önskvärd effektivisering av de statliga upphandlings- och beställningsfunktionerna samt en lämplig och enhetlig regional representation (prop. 2009/10:59).

I SOU 2009:31 föreslogs att det dåvarande ansvaret inom Sjöfartsverket för den långsiktiga planeringen och för utpekande av sjöfartens riksintressen skulle föras över till Trafikverket för att på så sätt främja ett trafikslags-övergripande synsätt i infrastrukturplaneringen. När det gällde Sjöfartsverkets övriga funktioner inom beställarfunktionen och den producerande verksamheten bedömde utredningen att det inte fanns några uppenbara synergier eller andra vinster med att integrera dessa verksamheter i ett trafikverk. Utredningen underströk dock att det fanns all anledning för Trafikverket och Sjöfartsverket att vidareutveckla samarbetet och utbyta erfarenheter kring t.ex. upphandlingsfrågor.

I beredningen av förslaget menade utskottet att det inte kunde uteslutas att en så stor myndighet som Trafikverket riskerade att bli svårstyrd men konstaterade samtidigt att risken skulle kunna bemästras, framför allt genom en ändamålsenlig intern organisation. Utskottet menade även att den nya myndigheten Trafikanalys skulle komma att tillföra regeringens arbete den ytterligare kvalitetsförstärkning och sakkunskap som behövs för en effektiv uppföljning och styrning av Trafikverkets verksamhet.

Utskottet kan konstatera att Trafikverket, i enlighet med sin instruktion, bl.a. ska ha väl fungerande rutiner, arbetssätt och samverkansformer som tar till vara och möjliggör nationellt, regionalt och lokalt inflytande samt samverka med andra aktörer och då vidta åtgärder för att nå de transportpolitiska målen. Trafikverkets uppdrag är att ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Sjöfartsverket ansvarar i sin tur för framkomlighet och säkerhet till sjöss. Sammanfattningsvis kan sägas att Trafikverket hanterar strategiska frågor och Sjöfartsverket operativa frågor. Trafikverket ansvarar för den strategiska infrastrukturplaneringen i samråd med Sjöfartsverket i de ärenden som berör sjöfart. Det kan t.ex. gälla hur trafikslagen samverkar på en viss sträcka, var

hamnar och andra terminaler lokaliseras och vilka kapacitetsförändringar nya tvärförbindelser leder till.

Utskottet delar regeringens bedömning i budgetpropositionen för 2021 att transportmyndigheternas verksamhet i många delar är grundläggande för att det svenska transportsystemet ska fungera och därmed möjliggöra en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar tillgänglighet för näringsliv och medborgare i hela landet.

Sammanfattningsvis anser utskottet att det är angeläget att statens resurser används effektivt. Utskottet konstaterar att verken inom transportområdet har ett nära samarbete och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:150 (KD), 2020/21:2215 (SD), 2020/21:3467 (M) yrkande 4 och 2020/21:4042 (M) yrkande 35.

Reservationer

1. Ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 1 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 12,

2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 4 och

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 15, 18 och 25,
bifaller delvis motionerna

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 9,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 27 och

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 9 och
avslår motionerna

2020/21:476 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) yrkande 3,

2020/21:635 av Alireza Akhondi (C),

2020/21:660 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,

2020/21:663 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 10,

2020/21:700 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 1,

2020/21:701 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,

2020/21:705 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 3,

2020/21:1638 av Anna-Caren Säterberg och Kalle Olsson (båda S),

2020/21:1808 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S),

2020/21:1838 av Isak From m.fl. (S) yrkandena 1 och 2,

2020/21:1879 av Viktor Wärnick (M),

2020/21:2040 av Marianne Pettersson och Per-Arne Håkansson (båda S),

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 13, 14, 16, 30 och 31,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 14, 21 och 72,

2020/21:2544 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 21 och 37,

2020/21:2851 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M),

2020/21:2926 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 10,

2020/21:2948 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkandena 3, 8 och 11,

2020/21:2949 av Peter Helander m.fl. (C) yrkande 3,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 19, 20, 29 och 40,
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 1,
2020/21:3262 av Arman Teimouri m.fl. (L) yrkande 11 och
2020/21:3499 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkandena 13–16.

Ställningstagande

För att säkra jobb och tillväxt i hela landet behövs en väl fungerande infrastruktur. Det är viktigt för att företag ska kunna frakta sina varor och för att människor tryggt ska kunna pendla till sina arbetsplatser. Människor och företag ska enkelt kunna resa inom, till och från Sverige.

Vi vill inledningsvis betona att längre och tyngre tåg ökar tågets konkurrenskraft genom förbättrad lönsamhet och effektivitet. Vi vill peka på att Trafikverket har genomfört försöksverksamhet med trafik med upp till 730 meter långa godståg i Sverige, vilket har redovisats i rapporten *Möjligheter att köra längre och/eller tyngre godståg* (TRV 2015:17). Vi konstaterar att en ökad längd på tåg innebär att samma mängd gods kan transporteras av färre tåg och att pendeltåg kan köras med fler vagnar. Det ger enligt vår bedömning förbättrade pendlingsmöjligheter, minskade transportkostnader och ökad kapacitet på spåren. Vidare blir järnvägssystemet mindre känsligt för störningar då antalet tåg i rörelse reduceras. Längre och tyngre tåg är ett viktigt sätt att stärka Sveriges konkurrenskraft kopplat till den tunga basindustrin. Vi menar att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att prioritera frågan om att bygga om stationer för att kunna ta emot längre och tyngre tåg.

Vi vill också lyfta fram vikten av att prioritera insatser för att göra det svenska vägnätet mer robust och modernt. Sverige behöver ett väl fungerande och effektivt vägnät, där flaskhalsar byggs bort och underhåll prioriteras. Vi konstaterar att hastigheten har sänkts på 130 mil statlig väg det senaste dryga året till följd av bristande underhåll. Detta är ett underbetyg för hela den svenska infrastrukturpolitiken och drabbar både företag och pendlare. Det behövs en plan för att återställa hastigheten på de statliga vägarna där hastigheten har sänkts på grund av dåligt underhåll. Vi menar att Trafikverket skyndsamt bör prioritera arbetet med att så snabbt som möjligt rusta dessa vägarna och återställa hastigheten. Ett slutdatum för detta arbete bör sättas.

Dessutom vill vi peka på vikten av att säkerställa en väl fungerande infrastruktur till och från hamnarna. Tillgängligheten till hamnarna är viktig för svensk sjöfart. Vi kan konstatera att i en transportkedja till sjöss ansvarar staten för vägarna och farleder till sjöss, medan hamnarna och anslutningarna till och från dessa är ett kommunalt ansvar. När flera politiska nivåer ska samverka i en gemensam ambition att stärka svensk sjöfart behövs tydliga avtal och väl utbyggda samarbetsformer. Vi menar att det här finns mycket mer att göra för att säkerställa infrastrukturen till och från svenska hamnar. Regeringen bör därför se över samarbetsrutiner mellan staten och de kommuner som ansvarar för infrastrukturen till och från svenska hamnar.

Vidare vill vi uppmärksamma behovet av bättre godsflöden. Att godsflödena mellan olika transportslag fungerar är mycket viktigt för ekonomi, miljö och konkurrenskraft. Vi kan konstatera att företag vittnar om fortsatta svårigheter när det gäller tillgänglighet till hamnar, stationer och flygplatser. Detta innebär onödigt långa väntetider som ger ökade kostnader för näringslivet. Vi menar att regeringen därför bör initiera en utredning som ser över godsflödena kopplat till företagande och ekonomi över hela landet. I uppdraget bör också ingå att se över hur staten bättre kan samordna arbetet med kommuner och regioner.

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

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

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:660 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,

2020/21:663 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 10,

2020/21:700 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 1,

2020/21:701 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,

2020/21:705 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 3,

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 9,

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 13, 14, 16, 30 och 31,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 14, 21 och 72 samt

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 15,

bifaller delvis motionerna

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 21,

2020/21:2948 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 3,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 27,

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 9,

2020/21:3262 av Arman Teimouri m.fl. (L) yrkande 11,

2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 4,

2020/21:3499 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkandena 13 och 14 samt

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 25 och

avslår motionerna

2020/21:476 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) yrkande 3,

2020/21:635 av Alireza Akhondi (C),

2020/21:1638 av Anna-Caren Säterberg och Kalle Olsson (båda S),

2020/21:1808 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S),
2020/21:1838 av Isak From m.fl. (S) yrkandena 1 och 2,
2020/21:1879 av Viktor Wärnick (M),
2020/21:2040 av Marianne Pettersson och Per-Arne Håkansson (båda S),
2020/21:2544 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 37,
2020/21:2851 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M),
2020/21:2926 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 10,
2020/21:2948 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkandena 8 och 11,
2020/21:2949 av Peter Helander m.fl. (C) yrkande 3,
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 19, 20, 29 och 40,
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 1,
2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 12,
2020/21:3499 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkandena 15 och 16 samt
2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 18.

Ställningstagande

Det är viktigt att svenskt näringsliv och svensk arbetsmarknad har en fungerande infrastruktur.

Vi vill inledningsvis betona att det behövs ett större fokus på industrins villkor i infrastrukturplaneringen. Sverige har sedan årtionden försummat investeringar och underhåll i transportinfrastrukturen, vilket innebär att det är högst angeläget att snarast påbörja upprustning och långsiktiga investeringar. Regeringen bör ge direktiv om att industrins villkor måste prioriteras högre inom infrastrukturplaneringen. Vi menar att skogs- och gruvindustrins behov av nya järnvägsspår i norra Sverige bör utredas. Genom att stärka järnvägsnätet som är kopplat till skogs- och gruvindustrin i norra Sverige kan större mängder gods flyttas över från väg till järnväg. Vi vill här dock betona att detta naturligtvis måste ställas mot andra investeringar och samhällsnytta och vara ekonomiskt försvarbart. Vid en sådan utbyggnad ska hänsyn tas till tillgång till hamnar som kan exportera varorna, men även till industrier som kan förädla varorna i Sverige.

För tillverkningsindustrins del är transportinfrastrukturen avgörande för frakt av gods, men infrastrukturen måste också fungera tillfredsställande för arbetskraften. Tyngre lastbilar ska kunna trafikera fler sträckor, varför underhållsförhöjande åtgärder av t.ex. vissa broar bör prioriteras. Vi vill särskilt peka på stålindustrins beroende av stabila och tillförlitliga leveranser av råvara och behovet av ett robust och välfungerande transportsystem för de färdiga produkterna. Ett tillräckligt underhåll av järnvägsnäten är nödvändigt, och flaskhalsar i systemet behöver byggas bort. Stålindustrin förlitar sig i mycket stor utsträckning på järnvägstransporter, varför det är viktigt med underhåll av järnvägsnätet. Vi vill också lyfta fram att infrastrukturen kopplad

till gruvnäringens behov behöver stärkas. Vi kan konstatera att malm-brytningen oftast sker i norra Sveriges inland, och väl fungerande transportsystem är därför helt centrala för att Sverige ska kunna vara med och konkurrera på världsmarknaden. Det är därför viktigt att i infrastrukturplaneringen särskilt betona behoven hos den tunga industrin. Exempelvis gruvindustrin är i stort behov av säkra och tillförlitliga vägtransporter för att behovet av exempelvis maskindelar, bränsle, förbrukningsmateriel och kompetensförsörjning ska kunna säkerställas.

Underhållet av järnvägsnätet har varit eftersatt under många decennier, och det är viktigt att flaskhalsar i systemet byggs bort för att underlätta för godstransporter. Samtidigt behöver också standarden höjas för att medge transporter med högre hastigheter än i dag. I grunden bör hela transportinfrastruktursystemet ses som en nationell angelägenhet. Vi kan konstatera att godstrafikens behov av upprustning under en lång tid har fått stå tillbaka för persontrafikens behov. Dessutom har godstågen fått en kraftig ökning av s.k. skogstid, vilket innebär att tågen ställs åt sidan för förbigång eller att de får vänta på mötande tåg. Vi menar att flera sträckningar måste anpassas för järnvägsgodsets behov, och dessutom finns det ett behov av att rusta upp flera rangerbangårdar. Vi vill framhålla att det krävs ett större fokus i nästa nationella plan för att förbättra för järnvägsgodstransporterna. Vidare krävs en förbättrad planering från Trafikverkets sida för att minska skogstiden för godsoperatörerna.

Vi vill här också lyfta fram behovet av fler, längre och tyngre tåg. Längre och tyngre tåg är ett viktigt sätt att stärka Sveriges konkurrenskraft kopplat till den tunga basindustrin. Vi menar att sådana tåg ökar järnvägens konkurrenskraft genom förbättrad lönsamhet och effektivitet eftersom samma mängd gods kan transporteras av färre tåg och pendeltågen kan köras med fler vagnar. Ökad längd på tåg innebär att samma mängd gods kan transporteras av färre tåg och pendeltågen kan köras med fler vagnar. Regeringen bör därför ge Trafikverket i uppdrag att prioritera frågan om att bygga om stationer för att kunna ta emot längre och tyngre tåg.

Vi vill vidare betona att infrastrukturen i och runt olika typer av hamnar är en grundförutsättning för en god sjöfart. Om passagerare eller gods inte kan ta sig till eller från en hamn spelar det ingen roll hur stor kapacitet hamnen har eftersom leveransen stöter på fysiska och digitala men även juridiska hinder. För många hamnar är därmed vägar, digital infrastruktur och järnväg av stor betydelse för att hamnen ska fungera optimalt. Vi menar att Trafikverket därför bör göra en översyn av trafikflöden i hamnar.

Vi vill även lyfta fram behovet av att stärka landsbygdspektivet på resor, transportkostnader och infrastruktur. Vi vill här särskilt betona att effektiva transporter, inklusive med bil, är av grundläggande vikt för att Sverige utanför storstäderna ska utvecklas. I dag prioriteras förbindelser mellan storstäderna, medan det finmaskiga nätet av vägar och järnvägar som håller ihop Sverige negligeras. Vi menar att detta är en utveckling som måste

brytas. Vi vill också peka på att säkrare vägar snarare än sänkta hastighetsgränser ska eftersträvas. Vi vill betona att det är rimligare att åtgärda eftersatt vägunderhåll än att sänka hastighetsbegränsningar, vilket enbart ökar pendlingstiden och minskar den radie utanför centralorterna inom vilken t.ex. unga familjer är beredda att bosätta sig. Detta är särskilt påtagligt i landets mest glesbefolkade regioner som präglas av långa avstånd. Genom satsningar på upprustningar i hela landet skulle en större transportnytta nås, inte minst för företag och boende på landsbygden. Vi vill betona att en väl utbyggd och fungerande infrastruktur utgör grunden för att skapa förutsättningar för tillväxt i hela landet, och det finns ett ökat behov av såväl vidmakthållande som utveckling, bl.a. av vägunderhåll och spårkapacitet.

Vi vill här även ta upp frågan om att ge bättre förutsättningar för regionala järnvägsnät. Eftersom bostadsbrist och höga bostadspriser får folk att flytta från städer till kranskommuner är det viktigt att förbättra möjligheten till regional pendling. De större städerna expanderar och många företag förlägger sin verksamhet dit. Goda kommunikationer med regionalståg är en förutsättning för att arbetspendling ska fungera, och en utveckling av det regionala nätet och resandet görs bäst i dialog med olika regioner och trafikhuvudmän. Det är önskvärt med snabba regionalståg med täta avgångar mellan och inom regioner och fler pendlarparkeringar för ökat användande av regionalståg. Vi vill understryka vikten av att Trafikverket har en positiv grundsyn på olika regioners önskemål om nya stationer. I de fall mindre orter med tillräckligt underlag för tågresande önskar att en station byggs bör detta utredas i samråd mellan kommunen, regionen och Trafikverket. Genom ökade möjligheter att pendla med tåg minskar enligt vår bedömning beroendet av bil, och de orter som får en ny station blir mer attraktiva att välja som boendeort.

Vidare vill vi också betona vikten av att Europavägarna i landet bör hålla lägst fyrfältsstandard. Vi menar att de större Europavägarna i landet bör hålla lägst en sådan standard för att säkerhetsnivån ska vara rimlig.

En annan fråga som vi vill lyfta fram handlar om behovet av att utöka antalet rastplatser med tillhörande övervakning. Vi kan konstatera att utbudet av rastplatser utmed landets vägar är för litet. Platserna är dessutom ofta upptagna med en omfattande verksamhet av utländska aktörer som nyttjar rastplatserna för olika uppställningar eller väntplatser för sina körningar. Gränsen på max 24 timmars nyttjande av rast- och parkeringsplatser respekteras sällan och det har blivit ett problem för privatbilar och de yrkesförare som måste ta ut sina raster eller sin dygnsvila. Det krävs en kraftig utbyggnad av antalet rastplatser. Det finns även behov av övervakning av den maximala parkeringstiden, nedskräpning och grövre brottslighet. Rätt använda rastplatser med rotation ger yrkesförarna bättre möjligheter att klara kraven i regelverket för kör- och vilotider. En ytterligare vinst är ökad tillgänglighet samt en vacker, lugn och trygg miljö för alla bilister. Det händer även att förare tvingas att köra vidare för att rastplatser är så nedsmutsade att de utgör en sanitär olägenhet. Många rastplatser är också utsatta för stöld av sanitetsutrustning och byggnader vandaliseras. Rastplatsen utgör en viktig del

i trafikanternas möjlighet att stanna och ta välbehövlig vila samt göra toalettbesök. Därför måste också insatser göras för att säkerställa rastplatsernas viktiga funktion för trafiksäkerheten. Vi menar att Trafikverket snarast ska åtgärda brister på befintliga rastplatser.

Slutligen menar vi att Sverige ska sluta rikta svenska skattemedel via EU till andra länders infrastruktur. Vi konstaterar att Europeiska kommissionens satsningar på järnvägsinfrastruktur kan vara positiva, men vi vill betona att mål kan nås på olika sätt. Målen för den europeiska järnvägsinfrastrukturen i sin helhet måste vara realistiska och ekonomiskt förankrade, och lagstiftningsförslag bör vara mer transparenta för att generera en långsiktig trovärdighet, gentemot såväl investerare som EU-medborgare. Vi är i grunden kritiska till att rikta svenska skattemedel till andra länders infrastruktur. Vi menar att dessa medel i stället ska gå till att stärka den svenska infrastrukturen. Vi har därför tidigare motsatt oss och fortsätter att motsätta oss att EU ökar sin budget till bl.a. infrastruktur.

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

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

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:476 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) yrkande 3,

2020/21:2926 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 10,

2020/21:2948 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkandena 3, 8 och 11,

2020/21:2949 av Peter Helander m.fl. (C) yrkande 3 och

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 19, 20, 27, 29 och 40,

bifaller delvis motionerna

2020/21:635 av Alireza Akhondi (C),

2020/21:2544 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 37 och

2020/21:3499 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 14 och

avslår motionerna

2020/21:660 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,

2020/21:663 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 10,

2020/21:700 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 1,

2020/21:701 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,

2020/21:705 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 3,

2020/21:1638 av Anna-Caren Säterberg och Kalle Olsson (båda S),
2020/21:1808 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S),
2020/21:1838 av Isak From m.fl. (S) yrkandena 1 och 2,
2020/21:1879 av Viktor Wärnick (M),
2020/21:2040 av Marianne Pettersson och Per-Arne Håkansson (båda S),
2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 9,
2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 13, 14, 16, 30 och 31,
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 14, 21 och 72,
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 21,
2020/21:2851 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M),
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 1 och 9,
2020/21:3262 av Arman Teimouri m.fl. (L) yrkande 11,
2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 12,
2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 4,
2020/21:3499 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkandena 13, 15 och 16 samt
2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 15, 18 och 25.

Ställningstagande

En fungerande järnväg bidrar till att förstora nuvarande arbetsmarknadsregioner och är en viktig tillgång för en allt rörligare befolkning. Jag menar att Trafikverket bör anslå medel till underhåll av lokala järnvägsbanor. Trafikverket har pekat ut ett stort antal banor där hastigheten måste sänkas för att banorna är i så dåligt skick. Det är ett av många exempel på hur det regionala och lokala järnvägsnätet har prioriterats ned, trots att flera av banorna är mycket viktiga ur ett regionalt utvecklingsperspektiv. Dessa banor är i många fall också helt avgörande för näringslivets funktion och dess godstransporter. Jag menar därför att en del av järnvägsunderhållet bör öronmärkas till att rusta upp lokala banor på landsbygden som har en viktig pendlingsfunktion och godstransportfunktion och stor betydelse för jobb och tillväxt. Jag vill vidare peka på att det är prioriterat att den underhållsskuld som finns kopplat till den svenska järnvägen ska betalas tillbaka. De brister som finns i det svenska järnvägsnätet behöver åtgärdas. Tågen ska fungera och gå i tid.

Jag vill vidare anföra att begreppet ”lägsta godtagbar vägstandard” bör införas. Det finmaskiga vägnätet, både statens vägar och de som förvaltas av vägsamfälligheter, måste ha en hållbar och bra standard. I dag har detta vägnät i stora delar en bristfällig standard och framkomlighet stora delar av året. På det finmaskiga statliga vägnätet, vägklass 5–6, bör det därför införas en lägsta godtagbar vägstandard.

Jag vill även betona att hamnarna är viktiga för den gröna omställningen. Svenska hamnar ägs till övervägande del av kommunerna, och beslut om etablering av och investering i hamnar fattas av hamnens ägare, inte sällan en kommun eller ett lokalt företag. Jag menar att det är bra att hamnarna drivs

utifrån kommersiella förutsättningar, men ur ett nationellt perspektiv vore det bra om staten i större utsträckning såg den svenska hamnverksamheten som en integrerad del i infrastrukturen. Jag menar att hamnarna ingår i en nationell och internationell logistikkedja, och de har en viktig roll att spela i klimatomställningen. Därför blir hamnarnas lokala och regionala verksamhet även en nationell angelägenhet. En tydligare och mer sammanhållen målbild för hamnarna ur ett nationellt transportpolitiskt perspektiv skulle kunna bidra till ökad uppfyllelse av de svenska transportpolitiska målen. När alltmer gods ska flytta över från lastbil till järnväg och sjöfart kommer hamnarna att bli ännu viktigare. Det behövs därför en statlig strategisk plan för hamnverksamhet som tas fram i samverkan mellan godstransportköparna, hamnarna och andra berörda aktörer. En sådan plan skulle bl.a. hantera och ta ställning till hur det svenska hamnätet kan bli en allt viktigare del av den svenska logistikkedjan och infrastrukturen och därmed växa i ekonomiskt och miljömässigt avseende. Regeringen bör ta fram en nationell strategi för hamnverksamheten i syfte att öka hamnarnas kapacitet och betydelse.

Vidare menar jag att hamnverksamheten med sin strategiska betydelse i större utsträckning ska ingå som en del i det nationella transportsystemet. Den svenska hamnutbyggnaden sker i dag inte samordnat ur ett nationellt perspektiv, vilket bl.a. har lett till att det nu pågår en parallell utbyggnad av flera svenska containerhamnar, initierat av de kommuner som äger hamnarna. Eftersom hamnverksamhet i dag inte behandlas som en tydlig del i det nationella transportsystemet, utan främst är en kommunal angelägenhet, riskerar detta även att leda till att väl motiverade och angelägna investeringar i anslutning till hamnar av betydelse för såväl sjöfarten som transportköpare och anslutande transporter förbises eller faller mellan stolarna i planeringsprocessen. Jag menar att den totala marknaden för Sveriges hamnar kan öka om de ges större utrymme och uppmärksamhet inom ramen för en nationell infrastrukturplanering.

Jag vill vidare peka på behovet av en infrastruktur som gör att den tekniska utvecklingen kommer hela landet till del och som gör det möjligt att driva företag i hela landet. Det behövs en konkurrenskraftig infrastruktur för basindustrin, inte minst eftersom pålitliga och miljövänliga transporter blir allt viktigare i en globaliserad värld och företag allt snabbare måste kunna få leveranser och skicka ut sina produkter. För att säkra svensk industriexport samt import av komponenter till industrin måste infrastrukturen förbättras. Sverige är ett av EU:s mest glesbefolkade länder, och avstånden får inte verka hämmande för konkurrenskraften. Samtidigt blir kraven på fungerande transporter för pendling allt högre i takt med att arbetsgivarna efterfrågar mer specifika kompetenser och arbetstagarna skaffar sig mer specialiserade utbildningar.

Slutligen vill jag peka på behovet av att göra en genomlysning av besöksnäringens infrastruktur och transportbehov. Jag påminner om att besöksnäringens utveckling är beroende av att besökare kan ta sig till och från platser på ett effektivt sätt. Därför måste det finnas en god infrastruktur som

skapar tillgång till transporter, transportförsörjning och fungerande transportmedel som flyg, tåg, buss och båt. För att tillgodose en god infrastruktur bör Trafikverket få i uppdrag att i samarbete med besöksnäringen undersöka förslag till relevanta infrastruktur- och transportsatsningar som matchar besöksnäringens behov.

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

4. Ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 1 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 21 och 37,

2020/21:3499 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkandena 13–16 och

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 15,

bifaller delvis motionerna

2020/21:700 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 1,

2020/21:2948 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkandena 3 och 11 samt

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 19 och 27 samt

avslår motionerna

2020/21:476 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) yrkande 3,

2020/21:635 av Alireza Akhondi (C),

2020/21:660 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,

2020/21:663 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 10,

2020/21:701 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,

2020/21:705 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 3,

2020/21:1638 av Anna-Caren Säterberg och Kalle Olsson (båda S),

2020/21:1808 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S),

2020/21:1838 av Isak From m.fl. (S) yrkandena 1 och 2,

2020/21:1879 av Viktor Wärnick (M),

2020/21:2040 av Marianne Pettersson och Per-Arne Håkansson (båda S),

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 9,

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 13, 14, 16, 30 och 31,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 14, 21 och 72,

2020/21:2544 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),

2020/21:2851 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M),

2020/21:2926 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 10,

2020/21:2948 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 8,
2020/21:2949 av Peter Helander m.fl. (C) yrkande 3,
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 20, 29 och 40,
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 1 och 9,
2020/21:3262 av Arman Teimouri m.fl. (L) yrkande 11,
2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 12,
2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 4 och
2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 18 och 25.

Ställningstagande

Inledningsvis kan jag konstatera att väg- och järnvägssystemet i dag står inför ett antal utmaningar. Stora delar av den järnväg som används i dag byggdes för en trafik som var mindre, lättare och långsammare. Därför står vi i dag med ett överbelastat järnvägssystem som alltför ofta drabbas av förseningar eller stopp. När godstrafiken blir försenad kan det innebära stora ekonomiska förluster för den basindustri som finns runt om i landet. För att uppnå en högre flexibilitet och bättre punktlighet för såväl person- som godstrafik krävs bättre förebyggande järnvägsunderhåll samt utökad rälskapacitet för speciellt basindustrin.

Jag vill betona att väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden bör öka. Detta är en viktig åtgärd för att främja den regionala tillväxten och människors möjligheter att bo och leva i hela landet. Jag konstaterar att järnvägssystemet är överbelastat och drabbas av förseningar. För små kommuner på landsbygden är det viktigt att även de mindre järnvägssträckorna ges goda möjligheter att trafikeras. De små järnvägsspårens underhåll bör därför tas i beaktande i infrastrukturplaneringen. Utöver drift och underhåll av järnvägen är det också väsentligt att investera i vägunderhållet. Det är en angelägen åtgärd för att främja den regionala tillväxten och människors möjligheter att bo och leva i hela landet.

När godstrafiken blir försenad kan det innebära stora ekonomiska förluster för den basindustri som finns runt om i landet. För att uppnå en högre flexibilitet och bättre punktlighet för såväl person- som godstrafik krävs bättre förebyggande järnvägsunderhåll samt utökad rälskapacitet för speciellt basindustrin.

Jag vill också peka på att möjligheten till kombiterminaler och kombitransporter bör tas med i planeringen för regional tillväxt. Jag menar att den mest effektiva åtgärden för att radikalt öka kapaciteten för godstransporter och som dessutom ger lägre transportkostnader är möjligheten till längre och tyngre godståg. Längre och tyngre tåg är ett viktigt sätt att stärka Sveriges konkurrenskraft kopplat till den tunga basindustrin. Jag menar att sådana tåg ökar järnvägens konkurrenskraft genom förbättrad lönsamhet och effektivitet eftersom samma mängd gods kan transporteras av färre tåg och pendeltågen kan köras med fler vagnar. Ökad längd på tåg innebär att samma mängd gods kan transporteras av färre tåg och pendeltågen kan köras med fler vagnar.

Regeringen bör därför ge Trafikverket i uppdrag att prioritera frågan om att bygga om stationer för att kunna ta emot längre och tyngre tåg. Jag vill även peka på vikten av att också tillåta tyngre och längre lastbilar. På så sätt går det att minska utsläppen samtidigt som effektiviteten och lönsamheten ökar eftersom längre och tyngre fordon kan frakta mer gods vid ett och samma tillfälle. Det finns ett färdigt förslag för lastbilar på 34,5 meter som regeringen bör ge klartecken för. Att dessa två transportslag kan kombineras genom regionala kombiterminaler för omlastning är viktigt för den regionala utvecklingen.

Vidare menar jag att en strategisk plan för hamnverksamhet bör utredas och tas fram i samverkan mellan hamnarna och andra berörda aktörer. Det är viktigt med väl fungerande och ändamålsenliga hamnar. Den viktiga containertrafiken bedrivs med allt större fartyg, vilket är positivt av både ekonomiska och ekologiska skäl, och för att kunna ta emot dessa fartyg krävs det att hamnarnas funktionalitet ständigt utvecklas. Trafikanalys pekade i rapporten Hamnar i fokus (2019:7) på behovet av att stärka det statliga inflytandet över planering, lokalisering och utveckling av Sveriges hamnar. Eftersom hamnar främst är en kommunal angelägenhet tappar de kopplingar med övriga transportslag i planeringsprocessen. Sveriges ordning står i kontrast till många andra medlemsstater i EU där hamnarna har en tydlig roll i transportpolitiken. Jag menar att det finns anledning att göra en översyn i en ny hamnutredning där man stärker det nationella perspektivet och granskar hamnarnas strategiska roller. I detta finns anledning att identifiera de hamnar som har särskilt värde men också att ifrågasätta hamnar som kan undvaras.

Slutligen vill jag lyfta fram att staten bör initiera ett samtal mellan de branscher som har de tyngsta transportbehoven för bättre nyttjande av befintlig infrastruktur. Jag vill framhålla att samverkan behöver ske mellan de branscher som har de tyngsta transportbehoven för att se den sammanlagda infrastrukturen för transporter och få en mer effektiv användning.

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

5. Ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 1 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 1 och 9 samt

2020/21:3262 av Arman Teimouri m.fl. (L) yrkande 11,

bifaller delvis motionerna

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 9,
 2020/21:2926 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 10,
 2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 4 och
 2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 25 och
 avslår motionerna
 2020/21:476 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) yrkande 3,
 2020/21:635 av Alireza Akhondi (C),
 2020/21:660 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,
 2020/21:663 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 10,
 2020/21:700 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 1,
 2020/21:701 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,
 2020/21:705 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 3,
 2020/21:1638 av Anna-Caren Säterberg och Kalle Olsson (båda S),
 2020/21:1808 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S),
 2020/21:1838 av Isak From m.fl. (S) yrkandena 1 och 2,
 2020/21:1879 av Viktor Wärnick (M),
 2020/21:2040 av Marianne Pettersson och Per-Arne Håkansson (båda S),
 2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 13, 14, 16, 30 och 31,
 2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 14, 21 och 72,
 2020/21:2544 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),
 2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 21 och 37,
 2020/21:2851 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M),
 2020/21:2948 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkandena 3, 8 och 11,
 2020/21:2949 av Peter Helander m.fl. (C) yrkande 3,
 2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 19, 20, 27, 29 och 40,
 2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 12,
 2020/21:3499 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkandena 13–16 och
 2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 15 och 18.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis slå fast att pålitliga och miljövänliga transporter blir allt viktigare i en globaliserad värld. Väl fungerande kommunikationer och modern infrastruktur är grundläggande förutsättningar för individens frihet, ett blomstrande näringsliv och öppna gränsöverskridande marknader. Människor transporterar sig mellan skolan, jobbet och hemmet. Kraven på fungerande transporter för pendling ökar i takt med att arbetsgivare efterfrågar mer specifika kompetenser och att arbetstagare också skaffar sig mer specialiserade utbildningar. Flödet av varor och tjänster skapar hållbar tillväxt för Sverige, och handeln med andra länder stärker Sveriges position i den globala ekonomin. Transportsystemet är på så sätt en grundbult för landets utveckling framåt. Genom att satsa på klimatsmarta lösningar kan vi utveckla Sverige och behålla vår konkurrenskraft.

Jag vill därför lyfta fram behovet av en infrastruktur för utveckling och tillväxt i hela landet. Det är viktigt med en modern infrastruktur och att infrastrukturinvesteringar analyseras långsiktigt och ur ett helhetsperspektiv. Jag menar att det är avgörande att vårda den befintliga infrastrukturen samtidigt som nya satsningar görs för att öka kapaciteten och punktligheten i transportsystemet. Transporterna måste bli effektivare, elektrifieringen påskyndas och såväl användningen av biodrivmedel som forskning om och introduktion av ny teknik måste öka. Sverige är EU:s till ytan tredje största land. För att bibehålla och fortsätta utveckla ett konkurrenskraftigt Sverige krävs en fungerande infrastruktur. De långa avstånden i Sverige får inte vara hämmande för konkurrenskraften. Det är viktigt för att företag ska kunna frakta sina varor och för att människor enkelt ska kunna resa inom Sverige och till utlandet.

Jag vill starkt betona vikten av att prioritera transporter för att säkerställa företagets konkurrenskraft och jobben och för att säkra tillväxt i hela Sverige. För att företagen i Sverige ska kunna växa behövs det en god infrastruktur. Jag menar att strategiskt viktig infrastruktur måste prioriteras och utvecklas för att hänga med både invånarnas och näringslivets behov. Fungerande kommunikationer är viktiga för jobb och hållbar tillväxt i hela landet. Därför krävs det fortsatta investeringar i järnväg, väg och annan infrastruktur. Det finns inget annat land inom EU som har så långt mellan landsändarna, och det gör oss beroende av väl fungerande flygtrafik och flygplatser i hela landet, inte minst i Stockholmsregionen. Effektiva och väl fungerande transporter är centralt för att företag ska kunna leverera varor till kunder och leverantörer.

Slutligen vill jag lyfta fram att det bör ske en strategisk utbyggnad av infrastrukturen runt våra hamnar för att underlätta omlastning. I ljuset av att kapacitetsutnyttjandet av både järnvägsnätet och vägnätet är mycket högt kan en ökad andel transporter till sjöss optimera användningen av vårt transportsystem. För att sjöfarten ska bli mer konkurrenskraftig behövs det en god tillgänglighet till våra hamnar. Tåg och lastbilar behöver utan svårighet kunna lasta om i hamnarna för att vattenvägarna ska kunna nyttjas i högre utsträckning än i dag. Det är viktigt att uppmärksamma hamnarnas strategiska roll som naturliga knutpunkter där gods, människor och transportslag möts och effektiva logistiklösningar uppstår. Jag konstaterar att hamnar, godsterminaler och stationer är av gemensamt intresse för flera aktörer i transportkedjan, där den totala funktionen för en transport från en punkt till en annan ska vara i fokus. Jag vill i sammanhanget påminna om att Trafikanalys har haft regeringens uppdrag att analysera behovet av att främja intermodala godstransporter och hur det kan ske. En s.k. omlastningspeng skulle kunna vara ett alternativ för att skynda på utvecklingen.

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

6. Ett jämställt transportsystem, punkt 2 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion 2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 3 och 14.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis slå fast vikten av att vårt transportsystem är likvärdigt i förhållande till kvinnors respektive mäns olika behov. Transporter är grundläggande för vår vardag, och jämställda transporter handlar om att ge kvinnor och män lika förutsättningar.

Jag vill starkt betona att kvinnor och män ska ha samma möjlighet att påverka planeringen av transporter och transportinfrastruktur. Jag kan konstatera att kvinnor respektive män reser på olika sätt. Kollektivtrafik nyttjas främst av kvinnor, medan män väljer bilen i större utsträckning. Kvinnor reser mer hållbart genom att de reser kollektivt och inte utsätter sig själva och andra för lika stora risker i trafiken. För att utforma ett mer jämställt och därmed mer hållbart transportsystem krävs också att både kvinnor och män deltar i samtal och beslut som berör transportsystemet. Det är viktigt att inkludera jämställdhetsaspekten även när miljömålen formuleras i samband med trafikplanering. Jag vill uppmärksamma att gruppen kvinnor har mindre arbetsmarknadsregioner än vad män har på grund av brister i kollektivtrafiken. I syfte att uppnå en mer jämställd arbetsmarknad är det därför en nödvändighet för Sverige att förstora sina funktionella regioner med hjälp av utbyggd transportinfrastruktur. Jag menar vidare att jämställdhetsbegreppet i detta sammanhang också bör definieras bredare än jämställdhet mellan könen och även ses i ett mångfaldsperspektiv där också personer med funktionsnedsättning blir synliggjorda och ges full tillgänglighet.

Vidare vill jag lyfta fram vikten av att beakta trygga och tillgängliga trafikmiljöer i planering av infrastrukturinvesteringar. Jag kan konstatera att många invånare, särskilt kvinnor, känner oro inför att vistas i det offentliga rummet, bl.a. med hänsyn till könsrelaterat våld. Detta bör beaktas i planeringsarbetet när det gäller allt från utformning och ljussättning av gångtunnlar till återvändsgränder, grönområden och andra platser med begränsad insyn. Det finns också en delvis otrygg och hotfull miljö i kollektivtrafiken, och det riskerar att minska viljan hos den enskilde att åka kollektivt. Det är därtill ett allvarligt arbetsmiljöproblem.

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

7. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 3 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 39,

bifaller delvis motion

2020/21:2922 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 11 och

avslår motionerna

2020/21:863 av Magnus Manhammar och Mattias Vepsä (båda S),

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1, 3, 8, 12 och 16,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 7,

2020/21:2695 av Emma Berginger (MP) yrkandena 1 och 2,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 15,

2020/21:3048 av Emma Berginger och Janine Alm Ericson (båda MP) yrkande

2,

2020/21:3055 av Emma Hult m.fl. (MP) yrkandena 36 och 40,

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 1, 18 och 29,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 21 och 23,

2020/21:3612 av Cecilia Widegren (M) yrkande 4,

2020/21:3679 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 2 och

2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 5, 8, 10 och 11.

Ställningstagande

Transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges utsläpp. Därför är det angeläget att vidta åtgärder för att närma oss Sveriges ambitiösa etappmål för transportsektorn, dvs. att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Fler insatser måste komma till för att nå Sveriges långsiktiga klimat- och energimål. Vi vill minska transporterens klimatpåverkan genom att tillvarata möjligheterna med ny teknik, öka andelen förnybara drivmedel, ha en hög klimatprestanda för såväl fordon som drivmedel samt effektivisera transportererna.

Vi kan konstatera att regeringen har tillsatt en elektrifieringskommission i syfte att påskynda elektrifieringen. Vi välkomnar denna kommission men

konstaterar samtidigt att 89 procent av alla bilar fortfarande går på fossilt bränsle och att bland nyregistreringen är 60 procent av bilarna fortfarande fossildrivna. Vi kan konstatera att det i dagsläget finns mycket lite som talar för att de ambitiöst satta miljömålen kommer att uppnås. Samtidigt sker mycket innovation och utveckling inom detta område. Vi vill bejaka utvecklingen och vill att staten säkerställer de grundläggande förutsättningarna för en marknadsdriven omställning. Erfarenheter visar att förändringar sker snabbt när vi gör rätt rent politiskt och skapar goda marknadsekonomiska förutsättningar.

Sverige ska vara världsledande i elektrifiering av all infrastruktur, i att bejaka nya drivmedel som exempelvis vätgas samt att säkerställa en hållbar inhemsk storskalig biodrivmedelstillverkning. Varje transportslag ska bidra till jobb och tillväxt utan att ge avkall på klimatsmart hållbarhet. Vi vill särskilt lyfta fram att Sverige ska vara världsledande i elektrifiering av fordonsparken. Vi står inför ett enormt teknikskifte inom transportsektorn de närmaste decennierna. Vi menar att det därför bör tas fram en nationell elektrifieringsstrategi som bör lyfta fram politiska prioriteringar för en trygg elförsörjning, tillräcklig kapacitet i elnäten och smarta lösningar för att elektrifiera transporter och minska utsläppen.

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

8. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 3 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 7 och avslår motionerna

2020/21:863 av Magnus Manhammar och Mattias Vepsä (båda S),

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1, 3, 8, 12 och 16,

2020/21:2695 av Emma Berginger (MP) yrkandena 1 och 2,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 15,

2020/21:2922 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 11,

2020/21:3048 av Emma Berginger och Janine Alm Ericson (båda MP) yrkande 2,

2020/21:3055 av Emma Hult m.fl. (MP) yrkandena 36 och 40,

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 1, 18 och 29,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 21 och 23,

2020/21:3612 av Cecilia Widegren (M) yrkande 4,

2020/21:3679 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 2,
2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 5, 8, 10 och 11 samt
2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 39.

Ställningstagande

Vi anser att det är positivt att stadsmiljöavtalen innebär att kommuner kan söka stöd för att stärka kollektivtrafik och exempelvis satsa på ökat cyklande, men däremot menar vi att avtalen bör riktas mot mer realistiska trafikåtgärder som förbättrar framkomligheten i stället för motprestationer i form av bostadsbyggande. Vi vill vara återhållsamma med stöd och s.k. subventionerat bostadsbyggande till förmån för direkta stöd för upprustning av kommunala vägar.

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

9. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 3 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:2922 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 11,
2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 1, 18 och 29 samt
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 21 och 23 samt
avslår motionerna
2020/21:863 av Magnus Manhammar och Mattias Vepsä (båda S),
2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1, 3, 8, 12 och 16,
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 7,
2020/21:2695 av Emma Berginger (MP) yrkandena 1 och 2,
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 15,
2020/21:3048 av Emma Berginger och Janine Alm Ericson (båda MP) yrkande 2,
2020/21:3055 av Emma Hult m.fl. (MP) yrkandena 36 och 40,
2020/21:3612 av Cecilia Widegren (M) yrkande 4,
2020/21:3679 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 2,
2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 5, 8, 10 och 11 samt
2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 39.

Ställningstagande

Sveriges mål är att utsläppen från transportsektorn till 2030 ska minska med 70 procent. Det är ett ambitiöst mål som innebär en enorm möjlighet att ta ledningen i den globala omställningen när smarta lösningar skapas av innovatörer med teknikskiften till det förnybara och det energi- och resurseffektiva. Inom detta politikområde behöver ambitionsnivån öka; det krävs starkare incitament och en mer resultatfokuserad politik för att nå målet om 70 procents minskade utsläpp från transportsektorn till 2030. Jag menar att nya effektiva styrmedel bör formuleras och befintliga styrmedel behöver ses över för att bli mer resultatinkriktade med tydligt fokus på att minska utsläppen i transportsektorn. Att människor kan resa och att företag kan transportera varor är centralt i dagens samhälle och ekonomi. Samtidigt står transportsektorn för en tredjedel av de totala utsläppen av växthusgaser. Inte minst i stadstrafiken är utsläppen av partiklar och andra ämnen en stor källa till luftföroreningar. Samtidigt sker det en snabb teknikutveckling med effektivisering, elektrifiering och nya förnybara drivmedel.

Jag vill peka på att för att nå transportsektorns utsläppsminskingsmål till 2030 krävs det ett brett spektrum av resultatinkriktade politiska incitament för att främja ökad användning av klimateffektiva biodrivmedel, utökad elektrifiering och mer effektiva transportlösningar. Jag vill bl.a. lyfta fram att det krävs mer energieffektiva fordon, en ökad biodrivmedelsanvändning, fordon med nollutsläpp, bilpooler, smarta digitala mobilitets- och delningstjänster och att den nationella elektrifieringsstrategin inkluderar bl.a. satsningar på alternativa drivmedelsstationer, förenklade byggregler för laddstolpar, satsningar på forskning och demonstration av elvägar samt elektrifiering av gods- och busstrafik. Jag vill lyfta fram att digitalisering och automatisering skapar helt nya möjligheter med autonoma fordon och delningstjänster. För att minska miljöpåverkan men behålla mobiliteten måste transportererna sammanfattningsvis bli effektivare.

För att kunna investera i anläggningar och teknik och infrastruktur som gör det enklare att t.ex. serva fartyg med landansluten el och underlättar intermodala lösningar på kaj krävs det kapital. Ett av de stöd som finns tillgängliga i dag är stadsmiljöavtal för gods. Jag vill lyfta fram att hamnarna är viktiga för den gröna omställningen, men samtidigt kan jag konstatera att stadsmiljöavtalen inte är anpassade för hamnarna och då särskilt inte för små och medelstora hamnar. Jag menar att regeringen bör se över formerna för stadsmiljöavtal så att även hamnarna kan söka stöd. Jag anser att det bör bli enklare för hamnarna, oaktat ägarskap, att söka dessa stöd.

Vidare menar jag att regeringen bör ta fram en grön svensk kustfartsstrategi som lyfter fram både den svenska maritima strategin och den nationella godshandlingsplanen. Jag vill här hänvisa till att Norge nyligen har antagit en grön kuststrategi som syftar till att minska koldioxidutsläppen, skapa gröna arbetsplatser och stimulera grön teknikutveckling. I denna strategi ingår både aktörer inom rederinäringen, kommuner, nationella myndigheter samt transportköpare. Till denna strategi har det också knutits en budget ur vilken

man kan söka medel för gröna investeringar. Jag menar att det angreppssätt som Norge har haft i denna plan är värt att eftersträva från svenskt håll.

Dessutom vill jag peka på behovet av att Sverige tar fram en ambitiös nationell handlingsplan i enlighet med direktivet om infrastruktur för alternativa drivmedel (DAFI-direktivet) för att möjliggöra EU-stöd till fossilfri infrastruktur såsom laddstolpar och vätgasmackar. Jag menar att staten bör ta ett fortsatt stort ansvar för att bygga ut infrastrukturen för fossilfri tankning och laddning genom upphandling där det i dag inte är kommersiellt gångbart.

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

10. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 3 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1, 3, 8, 12 och 16 samt

2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 5, 8, 10 och 11,

bifaller delvis motionerna

2020/21:2695 av Emma Berginger (MP) yrkande 1 och

2020/21:3055 av Emma Hult m.fl. (MP) yrkande 36 och

avslår motionerna

2020/21:863 av Magnus Manhammar och Mattias Vepsä (båda S),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 7,

2020/21:2695 av Emma Berginger (MP) yrkande 2,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 15,

2020/21:2922 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 11,

2020/21:3048 av Emma Berginger och Janine Alm Ericson (båda MP) yrkande 2,

2020/21:3055 av Emma Hult m.fl. (MP) yrkande 40,

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 1, 18 och 29,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 21 och 23,

2020/21:3612 av Cecilia Widegren (M) yrkande 4,

2020/21:3679 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 2 och

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 39.

Ställningstagande

Min utgångspunkt är att klimatomålet måste vara den styrande principen för framtidens infrastruktur och därmed styra planeringen, inriktningen och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastrukturplaneringen. Jag menar att det enda rimliga är att underlag och förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen ska ha riksdagens beslutade klimatomål som utgångspunkt och inte oönskade trafikökningar på våra vägar.

Jag anser att regeringen bör återkomma med förslag om att införa en transporthierarki som ska genomsyra alla beslut om transportplanering. Grunden för en sådan hierarki är att de olika transportslagens klimatpåverkan ska leda mot de övergripande klimatomålen. Vid behov av kommunikation bör man först fråga sig om det är nödvändigt att över huvud taget fysiskt förflytta sig. För att minska behovet av förflyttningar krävs därför i grunden en god samhällsplanering. Det kan också vara fördelaktigt att använda digitala tjänster för att på så sätt minska behovet av transporter. Om det ändå finns behov av att förflytta sig i det fysiska rummet bör man i första hand använda sig av gång eller cykel. Är det inte möjligt ska kollektiva transportmedel såsom buss, spårtrafik och järnväg användas. För busstrafik ska drivmedlet i första hand vara förnybart och för spårtrafik ska elen komma från förnybar energi. Sedan följer sjöfart som ett alternativ i transporthierarkin främst för godstransporter, och det är viktigt att en ökad andel förnybara drivmedel eftersträvas för en hållbar sjöfart. Är det inte möjligt att använda något av dessa transportslag måste man använda vägtransporter och då i första hand de som utnyttjar drivmedel som inte påverkar miljön negativt. I sista hand ska flyg användas.

När det gäller frågan om en hållbar samhällsplanering vill jag betona att det inom planeringen finns stora möjligheter att minska transportsektorns klimat- och miljöpåverkan. Strukturellt och långsiktigt handlar det om att få till stånd en samhällsplanering och ett byggande som minskar behovet av långväga fysiska transporter och som bygger på mer energisnåla och miljövänliga transporter. Även användningen av it-infrastruktur för att möjliggöra virtuella möten är av stor betydelse för att minska sektorns klimatpåverkan. Om bebyggelsen förtätas, redan exploaterad mark tas i anspråk och infartsparkeringar byggs kan samhällsplaneringen vara ett verktyg för ett mer transporteffektivt och energisnålt samhälle. Det skapar möjlighet för fler människor att gå eller cykla och ökar därmed även kapaciteten för övriga trafikslag. Med en förbättrad samverkan mellan transportslagen kan transporter effektiviseras. Därför är s.k. intermodala transporter, där godset kan byta lastbärare i transportkedjan, av väsentlig betydelse för ett transportsnålt samhälle. Även sjöfarten är här av stor betydelse för att minska miljö- och klimatpåverkan. På korta transportsträckor har gång och cykel den största potentialen, och i glesare bygder kan anropsstyrd kollektivtrafik minska bilresorna på kortare sträckor. För att samhällsplaneringen ska vara en del i att nå ett ekologiskt hållbart transportsystem menar jag att regeringen bl.a. bör återkomma med lagförslag som stärker den regionala samordningen så att klimatbelastande transporter kan minska. Staten ska föregå med gott exempel

med effektiva och klimatanpassade transporter genom att alla myndigheter och offentligt ägda företag bör upprätta en miljöanpassad resepolicy.

Jag vill vidare lyfta fram att vägutbyggnader som genererar ny trafik går emot flera viktiga miljömål och att det inte är i linje med miljömålen att spendera miljardbelopp på vägobjekt som dels leder i motsatt riktning i förhållande till miljömålen, dels innebär att stora ekonomiska resurser tas i anspråk som i stället behövs för att ställa om till ett hållbart transportsystem. Jag anser att Trafikverket i sin planering tydligare ska ta sin utgångspunkt i klimatmålet för transportsektorn och aktivt styra investeringar mot åtgärder som bidrar till en omställning av transportsystemet på både kort och lång sikt. Därför menar jag att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att som komplement till dagens basprognoser utveckla målorienterade prognoser där man utgår från att transportplaneringen ska styras mot ett mer transport-effektivt samhälle.

Därutöver bör regeringen ge Trafikverket i uppdrag att utveckla metodik och samverkansformer där man i samråd med regioner och kommuner kan identifiera tidigare beslutade objekt som inte uppfyller dagens krav i enlighet med klimat- och miljömål. Jag kan konstatera att det i regeringens antagna nationella plan finns betydande investeringar i nya vägar, vilket resulterar i ökad personbilstrafik och tränger undan ytterligare investeringsutrymme för järnväg. Jag menar att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att omförhandla i syfte att ta bort de beslutade vägprojekt, i såväl den befintliga nationella planen som kommande nationell plan, som bidrar till att det klimatmål som riksdagen beslutade inte nås. Transportinfrastruktur som är beslutad men inte färdigbyggd bör ingå i omprövningen, och planeringen bör så långt som möjligt modifieras för att sektorsmålet till 2030 ska nås.

Jag vill vidare uppmärksamma att Klimatpolitiska rådet har rekommenderat regeringen att formulera ett entydigt mål om fossilfria transporter senast 2045 tillsammans med en tidsplan med tydliga beslut för att nå dit. Jag kan konstatera att regeringen har valt att inte följa rådets rekommendation utan i stället har tillsatt en utredning för att bl.a. föreslå när fossila drivmedel ska vara utfasade. Jag menar att det är nödvändigt med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att i tid uppnå 2030-målet inom sektorn samt fossilfria transporter. Jag menar att regeringen bör återkomma till riksdagen senast 2021 med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att nå fossilfria transporter senast 2035.

Jag kan konstatera att regeringen 2018 beslutade om ett nytt etappmål i våra nationella miljö kvalitetsmål för hållbart resande i städer. Målet är att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik. Jag välkomnar ett sådant etappmål eftersom det stärker arbetet för ett transporteffektivt samhälle, men jag vill betona att etappmålet behöver kompletteras eftersom dess målsättning inte med nödvändighet leder till att transporternas energianvändning och klimatpåverkan minskar. Jag menar därför att regeringen bör anta ett

kompletterande etappmål för hållbar stadsutveckling som innebär att framtida trafikökningar ska ske genom andra trafikslag än biltrafik.

Jag anser vidare att regeringen senast 2021 bör återkomma med förslag på lagstiftning som möjliggör för kommunerna att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnader. Jag konstaterar att sådana planer är ett sätt att minska bil- och lastbilstrafiken och sålunda kan fungera som ett effektivt styrmedel för att binda samman trafikplanering med stadsplanering för hållbara resor och godsleveranser med låg klimatpåverkan. Gröna res- och transportplaner innebär att t.ex. arbetsgivare, byggherrar och fastighetsägare tar ett helhetsgrepp om att resandet och godsleveranserna till och från den egna verksamheten ska bli mer hållbara. Utvärderingar av införda gröna resplaner visar på goda effekter i form av exempelvis minskat bilresande och friskare personal. I dag finns det dock inga möjligheter för kommuner att ställa krav på att transportplaner upprättas vid nyetableringar. Det har i olika utredningar föreslagits att kommuner ska få denna möjlighet, och det har nämnts ett antal exempel som skulle kunna ingå i en transportplan, bl.a. tillgänglighet till kollektivtrafik, säkra cykelparkeringar och resepolicy. Jag kan konstatera att regeringen ännu inte har föreslagit några konkreta åtgärder för att införa gröna transportplaner och därmed stärka kommunernas mandat och redskap för att främja fossilfria transporter.

Slutligen vill jag peka på att regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel för att stimulera mobilitetstjänster som främjar ett minskat behov av att äga en egen bil samt ökar det hållbara resandet med kollektivtrafik och cykel. Jag kan konstatera att det sker en snabb utveckling av mobilitetstjänster med digitalisering och delningsekonomi som starka drivkrafter. Transport som tjänst brukar beskrivas som en samlad tjänst där användarens olika behov av transport samlas hos en och samma leverantör. Transporttjänsterna utförs av olika leverantörer men samordnas i ett gemensamt system. Resenärens aktuella behov står i centrum och kollektivtrafiken är en central aktör, men även bilpooler och hyrcyklar är viktiga delar. Jag vill framhålla att dessa nya mobilitetstjänster kan bidra till ökad valfrihet och minskat behov av att äga en egen bil, särskilt i större städer och storstadsregioner. Dessa mobilitetstjänster är exempel på lämpliga steg 1- och steg 2-åtgärder och borde vara en del i vår nationella transportinfrastrukturplanering med möjlighet till statlig medfinansiering.

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

11. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 3 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 15 och avslår motionerna

2020/21:863 av Magnus Manhammar och Mattias Vepsä (båda S),

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1, 3, 8, 12 och 16,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 7,

2020/21:2695 av Emma Berginger (MP) yrkandena 1 och 2,

2020/21:2922 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 11,

2020/21:3048 av Emma Berginger och Janine Alm Ericson (båda MP) yrkande 2,

2020/21:3055 av Emma Hult m.fl. (MP) yrkandena 36 och 40,

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 1, 18 och 29,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 21 och 23,

2020/21:3612 av Cecilia Widegren (M) yrkande 4,

2020/21:3679 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 2,

2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 5, 8, 10 och 11 samt

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 39.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis peka på att det pågår flera försök med applikationer där vätgas används som drivmedel inom fordonsflottan, flyget och industrin. Jag vill framhålla att fördelen med vätgas är att den kan produceras av exempelvis solenergi eller vattenkraft för att lagras och sedan användas för transporter. Vätgasen pekas av EU-kommissionen i dess vätgasstrategi ut som en tillväxtmotor och en viktig del i en storskalig omställning av Europas energisystem för att nå klimatneutralitet 2050. Jag menar att Sverige i likhet med EU-kommissionen bör ha en övergripande strategi för hur vätgas kan användas för transporter och inom industrin.

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

12. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 3 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3679 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 2,

bifaller delvis motion

2020/21:2695 av Emma Berginger (MP) yrkande 2 och
avslår motionerna

2020/21:863 av Magnus Manhammar och Mattias Vepsä (båda S),

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1, 3, 8, 12 och 16,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 7,

2020/21:2695 av Emma Berginger (MP) yrkande 1,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 15,

2020/21:2922 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 11,

2020/21:3048 av Emma Berginger och Janine Alm Ericson (båda MP) yrkande
2,

2020/21:3055 av Emma Hult m.fl. (MP) yrkandena 36 och 40,

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 1, 18 och 29,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 21 och 23,

2020/21:3612 av Cecilia Widegren (M) yrkande 4,

2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 5, 8, 10 och 11 samt

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 39.

Ställningstagande

Majoriteten av utsläppen från godstransporter i Sverige kommer från vägtransporter. De viktigaste åtgärderna för att eliminera dessa utsläpp är därför att elektrifiera dels de regioner där en betydande andel av lastbilstrafiken går, dels de stora transportstråken där majoriteten av de fjärrgående lastbilstransporterna går. Trafik långt ifrån de stora transportstråken kräver andra lösningar. Jag menar att batterier, vätgas och fossilfria dieselsubstitut kommer att behövas parallellt. I tillägg till det menar jag att förbättrade möjligheter att flytta gods mellan lastbil, järnväg och fartyg behövs.

Det kan konstateras att godstransporter på järnväg och till sjöss i dag har betydligt bättre klimatprestanda än vägtransporter. När vägtransporterna elektrifieras förbättras visserligen klimatsituationen. Jag menar att det finns en rad åtgärder som skulle göra det enklare att flytta över gods till järnväg och sjöfart. Jag anser att arbetet med att underlätta överflyttning av gods från lastbil bör intensifieras parallellt med att utsläppen genom lastbilstransporternas elektrifiering minskar.

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

13. Forskning och innovation, punkt 4 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 6,

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 9 och

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 9, 37 och 44,
bifaller delvis motion

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 46 och
avslår motionerna

2020/21:1088 av Lars Hjälmered (M),

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 56–59,

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 2 och 27 samt

2020/21:3243 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 10 och 11.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att det är viktigt att vi vårdar och stärker befintlig infrastruktur samt att nya infrastrukturinvesteringar görs på ett hållbart sätt som stärker transportsystemet. Genom att fullt ut bejaka och stötta den snabbt pågående utvecklingen av fossilfria motorer kan vi utveckla Sverige och stärka vår konkurrenskraft på ett hållbart sätt. Vi behöver både flyg, järnväg, väg, sjöfart och cykel för att människor ska kunna arbetspendla och resa. Företag ska kunna ta emot och skicka sina varor genom ett tryggt och sammanlänkat godsflöde genom hela Sverige. Vi vill därför betona vikten av ett effektivt och hållbart transportsystem som inkluderar alla trafikslag. De transportpolitiska målen måste förstås och värderas utifrån pågående tekniska framsteg, bl.a. vad gäller elbilar, elflygplan och vätgasbatterier, och vi vill särskilt framhålla att forskning och innovation kommer att göra alla färdslag fossilfria och därmed klimatneutrala. År 2019 passerade antalet elbilar i Sverige 100 000 fordon. Det finns redan i dag prototyper framtagna för exempelvis elflygplan som kommer ut i trafik 2026 och tunga lastbilar drivna med vätgasbatterier. Sverige behöver därför en ny politisk inriktning som bidrar till ökad transparens och effektivitet inom hela infrastrukturpolitiken. Vi vill se en infrastrukturpolitik som bejakar den innovativa tid som vi befinner oss i. Vi är övertygade om att forskning och innovation kommer att göra alla färdslag fossilfria och därmed klimatneutrala.

Vi menar att ny transportteknik behöver inkluderas i den framtida infrastrukturplaneringen. Samhällets resurser måste användas på bästa sätt.

Produktiviteten ska öka, forskning och innovation ska på ett tydligare sätt inkluderas och arbetet med att fasa ut fossila bränslen ska intensifieras. Vi menar att Trafikverket spelar en viktig roll i detta arbete. Det är viktigt att Trafikverket kontinuerligt analyserar sitt arbetssätt i syfte att uppmuntra nya sätt att bygga och underhålla vår gemensamma infrastruktur. Vi vill betona att Sverige ska ligga i framkant när det gäller att anamma teknikutveckling och innovation. Trafikverket bör därför få i uppdrag att kartlägga möjligheter och utmaningar med framtida transportlösningar i syfte att snabbt inkludera ny transportteknik i den framtida infrastrukturplaneringen. Detta ska ske på ett transportslagsneutralt sätt.

Vi vill vidare lyfta fram att den tekniska utvecklingen med ökad automatisering av föraruppgiften innebär stora möjligheter. Redan i dag ger nya bilar som standard möjlighet att förarlöst backa in på trånga platser och garage. Möjligheten för framtida lastbilar och bussar att köra förarlöst kommer att spara pengar och öppna för bl.a. fler turer. Samtidigt varnar forskare för att förarlösa fordon innebär risker i form av förändrat beteende i trafiken. Vi menar att Sverige både bör vara ledande i att införa ny teknik och beakta riskerna med den nya tekniken. Det finns behov av att bejaka möjligheterna och förebygga riskerna med autonoma fordon. En utredning som brett tittar på alla aspekter av frågan med dess möjligheter och utmaningar bör därför tillsättas.

Slutligen anser vi att det bör utredas hur Sveriges transportsystem kan användas mer effektivt. Vi vill framhålla att de tekniska framstegen innebär nya och förbättrade möjligheter att nyttja vägarna på ett effektivare sätt. Exempelvis kan självstyrande fordon köra nattetid och andra tider på dygnet när trafikflödena är glesare. Vägarbeten dagtid stoppar upp trafiken med långa köer som följd, vilket innebär ökade utsläpp och fler olyckor. Vi menar att vägarna på lång sikt behöver användas bättre under dygnets alla timmar. Detta förutsätter en genomarbetad strategi som uppdateras över tid och som syftar till att bättre nyttja det svenska vägnätet under dygnets alla timmar. Ett arbete med en sådan strategi bör initieras.

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

14. Forskning och innovation, punkt 4 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 56–59 och

avslår motionerna

2020/21:1088 av Lars Hjärmered (M),

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 46,

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 2 och 27,

2020/21:3243 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 10 och 11,

2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 6,

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 9 och

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 9, 37 och 44.

Ställningstagande

Vi vill lyfta tre olika frågor om forskning och innovation. Inledningsvis vill vi ta upp att utvecklingen av nya byggmetoder för järnväg bör öka. Vi kan konstatera att det i Kina byggs järnväg på bropelare för att nyttja marken runt järnvägen mer effektivt samt för att slippa barriäreffekter och minska snöproblematiken och risken för påkörning. Samtidigt kan vi konstatera att denna byggteknik dock gör enorma visuella intryck i omgivningen. Vi menar att nya byggtekniker kan vara fördelaktiga och att Sverige mycket väl kan ta lärdom av att bygga på bropelare, varför tekniken bör beaktas vid planering av nya stambanor i Sverige.

Vi vill vidare peka på att utvecklingen i fråga om maglevtåg bör bevakas. Denna typ av tåg använder magnetiska krafter, både för att bära upp tåget och som framdrivningsmetod. Maglevtåg finns bl.a. i begränsad utsträckning i Japan, Kina, Sydkorea och Tyskland. Den högsta uppmätta hastigheten för ett magnetåg är 603 kilometer i timmen. Dessa magnetåg har dock haft svårt att slå sig in på marknaden, eftersom tågen inte går att köra på det befintliga järnvägsnätet. Initialt har tekniken gjort att byggandet av maglevtåg blivit kostnadsdrivande, men allteftersom tekniken blivit billigare har kostnaden för maglevtåg minskat.

Slutligen menar vi att utvecklingen även i fråga om hyperloop bör bevakas. Hyperloop kan liknas vid ett rörpostsystem där kapslar skickas i rör med vakuum. Även tåg skulle kunna färdas i en tub med ett lufttryck nära vakuum och med ett mycket lågt luftmotstånd. Detta system skulle kunna transportera tåg eller kapslar i mycket höga hastigheter, vilket teoretiskt sett skulle kunna utmana flyget. Det här är en vision om framtidens transportmedel. Nya typer av tåg kommer att införas innan detta kan bli verklighet, men forskning om denna teknik skulle kunna användas i dagens infrastruktursystem.

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

15. Forskning och innovation, punkt 4 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 46,
bifaller delvis motionerna

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 2,

2020/21:3243 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 10,

2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 6 och

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 37 och 44 samt
avslår motionerna

2020/21:1088 av Lars Hjalmered (M),

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 56–59,

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 27,

2020/21:3243 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 11,

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 9 och

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 9.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis peka på att några trender är extra tydliga inom framtidens teknik: autonomi, eldrift, klimat- och kostnadseffektivitet, delningsekonomi och nya affärsmodeller. Dessa trender för med sig såväl möjligheter som utmaningar för hur vi planerar transportinfrastrukturen. Självkörande fordon kan användas för ett minskat trafikarbete, en ökad säkerhet och tillgänglighet samt mer hållbara stadsmiljöer. Samtidigt finns det en rad frågor om de juridiska och trafiksäkerhetsmässiga aspekterna såväl som behovet av att utveckla ansvarsbegreppet. För att säkerställa att Sverige ligger i framkant och för att främja samhällsutvecklingen bör det tas fram en nationell strategi för autonoma fordon och transporter.

Teknikutveckling får ofta stor effekt på transportsystemet. Det är viktigt att politiken tar hänsyn till ny teknik och utvecklar en lagstiftning som anpassas därefter. Utvecklingen med autonoma fordon och en ökad digitalisering i och med sakernas internet och införandet av den femte generationens internet (5G) kan få en genomgripande effekt på hela transportsystemet. Tidigare genomförda testverksamheter visar att Sverige har stor potential, men det finns också exempel på en tröghet när det gäller att få myndighetsgodkännanden på plats som möjliggör testverksamhet. Jag anser att det är viktigt att lagstiftningen inte hindrar teknikutvecklingen utan möjliggör brukande av ny

teknik så länge den uppfyller kravställda säkerhetsaspekter. Principiellt sett anser jag att funktionalitet går före krav på specifik utrustning. Med en ökad introduktion av ny teknik och uppkopplade fordon ersätts vissa traditionella funktioner med nya. Lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas mer på funktionalitet än på tekniskspecifika krav som lätt blir omoderna när utvecklingen går fort. Jag vill också betona vikten av att förbättra mobilitets-tjänster över hela landet.

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

16. Forskning och innovation, punkt 4 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 2 och 27 samt

2020/21:3243 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 10 och 11,

bifaller delvis motionerna

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 46 och

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 9 och

avslår motionerna

2020/21:1088 av Lars Hjälmered (M),

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 56–59,

2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 6 och

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 9, 37 och 44.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis betona vikten av att använda digitaliseringens möjligheter för en smartare infrastruktur. Jag menar att det är viktigt att påskynda utvecklingen av digitala lösningar för ett effektivare och mer trafiksäkert och klimatvänligt utnyttjande av infrastrukturen inom transportområdet.

Teknikutveckling får ofta stor effekt på transportsystemet, och det är därför viktigt att politiken tar hänsyn till ny teknik och utvecklar en lagstiftning som anpassas därefter. Några trender är extra tydliga inom framtidens teknik: autonomi, eldrift, klimat- och kostnadseffektivitet, delningsekonomi och nya affärsmodeller. Dessa trender för med sig såväl möjligheter som utmaningar för hur vi planerar transportinfrastrukturen. Det finns en stor potential för förbättra mobilitetstjänster över hela landet, och för att säkerställa att Sverige

ligger i framkant måste autonomi och teknikutveckling inom transport-systemet främjas. Jag vill betona att uppkopplade, elektrifierade och självkörande fordon kan användas för ett minskat trafikflöde, ökad säkerhet och tillgänglighet samt mer hållbara stadsmiljöer. Samtidigt finns det flera frågor som rör såväl juridiska aspekter som trafiksäkerhetsaspekter, och det finns även behov av att utveckla ansvarsbegreppet. Tidigare genomförda testverksamheter visar att Sverige har stor potential men också att det finns exempel på en tröghet när det gäller att få nödvändiga godkännanden av myndigheter.

Jag vill i sammanhanget särskilt betona att lagstiftningen bör göras teknikneutral och inriktas på funktionalitet. Den får inte hindra teknikutvecklingen utan ska möjliggöra brukande av ny teknik så länge den uppfyller kravställda säkerhetsaspekter. Principiellt sett anser jag att funktionalitet måste gå före krav på specifik utrustning eftersom sådan lätt blir omodern när utvecklingen går snabbt. Med en ökad introduktion av ny teknik och uppkopplade fordon ersätts vissa traditionella funktioner med nya.

Det är vidare viktigt att utreda vilka data som är högst prioriterade för att underlätta effektiv planering av nya infrastrukturprojekt samt för infrastrukturens underhåll. Jag vill understryka att digitaliseringen möjliggör lösningar som gör den svenska trafiken mer användarvänlig och hållbar. Redan i dag finns ett flertal digitala lösningar för en säkrare infrastruktur och en bättre stadsplanering, och trafiksäkerhet är ett område som skulle kunna förbättras väsentligt om infrastrukturhållarna fick tillgång till relevanta data från fordonstillverkarna. Jag vill understryka att framtidens infrastruktur i högre utsträckning bör kunna planeras utifrån smarta data. Dessa data skulle kunna sänka både kostnader och tidsåtgång för utveckling och genomförande av nya infrastrukturprojekt och samtidigt öka medborgarnyttan. Lagstiftningen får inte hindra teknikutvecklingen utan ska möjliggöra brukande av ny teknik så länge den uppfyller kravställda säkerhetsaspekter. Jag menar att regeringen därför snarast bör utreda vilka data som är högst prioriterade för att underlätta effektiv planering av nya infrastrukturprojekt samt för infrastrukturens underhåll. Regeringen bör även se till att regelverken för kollektivtrafik underlättar inkludering av nya, effektiva transportlösningar.

Jag vill slutligen lyfta fram att man i större utsträckning bör använda geostaket (geofencing) för att kunna nyttja vägnätet mer effektivt. Metoden bör utvärderas för t.ex. tillämpningar där olika väganvändare kan få prioriterat tillträde till en och samma plats under olika delar av dygnet för att därigenom få en mer effektiv användning av vår befintliga infrastruktur.

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

17. Ett gränsöverskridande transportsystem, punkt 5 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 5 och

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 36,
bifaller delvis motion

2020/21:2637 av Borian Åberg m.fl. (M) yrkande 9 och
avslår motionerna

2020/21:413 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkandena 1 och 2,

2020/21:597 av Håkan Svenneling m.fl. (V) yrkande 10,

2020/21:862 av Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S) i denna del,

2020/21:886 av Niklas Karlsson (S),

2020/21:1521 av Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L) yrkande 1,

2020/21:1674 av Ida Karkiainen m.fl. (S) delyrkande 2,

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 22, 24 och 25,

2020/21:3699 av Pål Jonson (M) och

2020/21:4047 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 10.

Ställningstagande

Vi menar att det behövs en stärkt gemensam infrastrukturplanering med våra nordiska grannländer.

De vägar, flyglinjer och järnvägar som vi delar med våra grannländer bör i möjligaste mån rustas upp och byggas ut i samverkan med det berörda grannlandet. I utredningen av och framtida beslut om exempelvis en eventuell ny järnväg mellan Oslo och Stockholm, ytterligare en förbindelse mellan Sverige och Danmark och framtida inrikes elflyg är samordningen mellan de nordiska länderna helt avgörande. Regeringen bör därför se över möjligheten att organisatoriskt underlätta framtida gemensamma nordiska infrastruktur-satsningar.

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

18. Ett gränsöverskridande transportsystem, punkt 5 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2020/21:886 av Niklas Karlsson (S) och
2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 22, 24 och 25,
bifaller delvis motionerna
2020/21:413 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkande 1,
2020/21:597 av Håkan Svenneling m.fl. (V) yrkande 10 och
2020/21:1674 av Ida Karkiainen m.fl. (S) delyrkande 2 och
avslår motionerna
2020/21:413 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkande 2,
2020/21:862 av Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S) i denna del,
2020/21:1521 av Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L) yrkande 1,
2020/21:2637 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 9,
2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 5,
2020/21:3699 av Pål Jonson (M),
2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 36 och
2020/21:4047 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 10.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att det är positivt att det på sikt byggs ytterligare förbindelser mellan Sverige och Danmark. Vi kan konstatera att Region Skåne i flera år har efterfrågat en ny förbindelse med Själland av arbetsmässiga och regionalpolitiska skäl. Även om det har funnits politisk enighet i Region Skåne om att en förbindelse ska dras mellan Helsingborg och Helsingör måste ett sådant beslut föregås av en utredning om vilket geografiskt läge som lämpar sig bäst. Vi kan nämligen konstatera att höjdskillnaderna runt Helsingborg försvårar för godstrafik på järnväg på grund av kraftig lutning. Den danska Kystbanan är i dag hårt belastad och att köra ett större antal godståg där ligger sannolikt inte i den danska statens intresse. Med hänsyn till detta bör därför sträckningen av en ny Öresundsförbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn, det s.k. Europaspåret, utredas innan beslut fattas om vart förbindelsen ska förläggas. Samtal med den danska regeringen bör intensifieras i syfte att få till stånd en ny förbindelse mellan Sverige och Danmark för bil- och tågtrafik.

Vi vill vidare peka på behovet av förbindelser mellan Sverige och Norge. Vi menar att ett arbete bör inledas för förbättrade järnvägskommunikationer mellan de båda länderna. Även om det råder stora kapacitetsbrister på många sträckor i vårt inhemska järnvägsnät finns det behov av förbättrade förbindelser med vårt grannland Norge. I dag bor ca 8 miljoner människor, nästan hälften av Skandinavien befolkning, längs sträckningen Oslo–Göteborg–Köpenhamn. I dag tar resor till Norge lång tid, både via Göteborg och via Stockholm. Vi menar att det finns möjlighet till kraftigt ökad passagerartrafik om förbindelserna skulle genomgå en kraftig upprustning och på vissa delar nybyggnation. Vi välkomnar ett samarbete med Norge och Danmark för att på sikt få till stånd bättre förbindelser mellan våra länder.

Slutligen bör ett arbete inledas för förbättrade järnvägskommunikationer även mellan Sverige och Finland. Vi kan konstatera att en inte obetydlig andel av Sveriges handel sker med Kina, Ryssland och Finland och andra länder i östra Asien. År 2018 importerades varor från Kina för drygt 70 miljarder kronor och exporten hade en liknande storleksordning. Så gott som all denna handel sker med båt och den frakten tar lång tid. En minst lika stor import och export som den med Kina sker med Finland. En bättre järnvägsförbindelse skulle ge möjligheter att lägga över en del av godset från båt till en snabbare transport på järnväg. Vi menar att samtal med berörda länder bör inledas för att få till stånd en fungerande järnvägslänk till östra Asien via Haparanda och Finland. Vi är medvetna om att olika spårvidd dock medför problem. I flera länder finns det dock teknik där spårvidden på tåget ändras, utan att axlar behöver bytas under tåget. Denna teknik, som inte kräver omlastning, har även prövats i Torneå och Haparanda. Is och snö har dock medfört problem med fastfrusna axlar, varför tekniken ytterligare behöver utvecklas.

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

19. Ett gränsöverskridande transportsystem, punkt 5 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:597 av Håkan Svenneling m.fl. (V) yrkande 10,
bifaller delvis motionerna

2020/21:1674 av Ida Karkiainen m.fl. (S) delyrkande 2 och

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 24 och 25 samt
avslår motionerna

2020/21:413 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkandena 1 och 2,

2020/21:862 av Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S) i denna del,
 2020/21:886 av Niklas Karlsson (S),
 2020/21:1521 av Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L) yrkande 1,
 2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 22,
 2020/21:2637 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 9,
 2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 5,
 2020/21:3699 av Pål Jonson (M),
 2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 36 och
 2020/21:4047 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 10.

Ställningstagande

Jag kan inledningsvis konstatera att tre strategiområden prioriteras i Nordiska ministerrådets vision under de kommande fyra åren: ett grönt, ett konkurrenskraftigt och ett socialt hållbart Norden. I det ingår bl.a. att stärka forskning och utveckling som stöder koldioxidneutralitet och klimat-anpassning på transportområdet. Tyvärr går inte målsättningarna ihop med den förda politiken. För att nå målet krävs omfattande politiska åtgärder för bl.a. ett transporteffektivare samhälle. På nordisk nivå betyder det framför allt att järnvägen behöver byggas ut för att minska flygtransporternas utsläpp. Gränsöverskridande tåglinjer behöver utvecklas, tillsammans med nattåg och väl fungerade biljettsystem som är enkla att använda för den enskilda resenären. Jag menar därför att Sverige inom det nordiska samarbetet måste verka för att utveckla de gränsöverskridande järnvägarna.

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

20. Ett gränsöverskridande transportsystem, punkt 5 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:4047 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 10 och avslår motionerna

2020/21:413 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkandena 1 och 2,

2020/21:597 av Håkan Svenneling m.fl. (V) yrkande 10,

2020/21:862 av Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S) i denna del,

2020/21:886 av Niklas Karlsson (S),

2020/21:1521 av Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L) yrkande 1,
2020/21:1674 av Ida Karkiainen m.fl. (S) delyrkande 2,
2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 22, 24 och 25,
2020/21:2637 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 9,
2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 5,
2020/21:3699 av Pål Jonson (M) och
2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 36.

Ställningstagande

Jag vill lyfta fram att det under lång tid från parlamentariskt håll – över parti-, block- och nationsgränser – i Nordiska rådet har uttryckts ett starkt önskemål om inrättandet av ett nordiskt ministerråd för trafik-, transport- och infrastrukturfrågor. Detta har gjorts inte minst med tanke på den nordiska visionen om att Norden ska vara världens mest hållbara och integrerade region 2030. Jag menar därför att det bör inrättas ett ministerråd för transport inom ramen för Nordiska ministerrådets organisation.

Jag kan i sammanhanget också konstatera att vi länge har arbetat för att den nordiska triangeln ska utvecklas. Norden och Baltikum har starka kulturella och ekonomiska band till varandra, men tyvärr har vi inte alltid fått infrastrukturen att fungera på ett optimalt sätt. Genom att skapa ett nordiskt ministerråd för transporter menar jag att arbetet med den nordiska triangeln i fråga om både järnväg och framtida elvägar skulle kunna påskyndas. Jag vill också se ett bättre samarbete inom flyg och sjöfart. Om man räknar samman Nordens och Baltikums gemensamma befolkningar har vi en befolkning på ca 35 miljoner invånare. Sammantaget är detta område också en av världens tio största ekonomier. Det är viktigt att fortsätta att stärka denna utveckling genom en förbättring av infrastrukturen både till sjöss, i luften och på land.

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

21. Ett robust transportsystem, punkt 6 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 13,
2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 9,
2020/21:3487 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 5 och

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 26 och 34,
bifaller delvis motionerna

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 21 och

2020/21:2637 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 7 och
avslår motion

2020/21:3168 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkandena 2, 6 och 7.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att transporter av såväl människor som gods är nödvändiga för att människor ska kunna ta sig till jobbet eller för att varor ska kunna nå en kund. Coronakrisen har under det senaste året också visat på en del av sårbarheterna i transportsystemet. Vi menar att fungerande transporter, där alla transportslag nyttjas och inte ställs mot varandra, är helt avgörande för återhämtningen efter coronakrisen, för svensk konkurrenskraft och för att vi ska kunna ta vår plats i världshandeln. I planeringen av åtgärder inom infrastrukturområdet bör man analysera hur olika åtgärder påverkar näringslivet och svensk konkurrenskraft. Det är viktigt att bygga bort sårbarhet i infrastruktur för export och import.

Vi vill också framhålla vikten av att analysera förändrade pendlingsbeteenden efter pandemin. En sådan analys ska ge underlag för ett eventuellt behov av omprioriteringar av infrastrukturinvesteringar. Framtidens infrastrukturpolitik bör ta sin utgångspunkt i analyser av hur pandemin långsiktigt påverkar vårt sätt att leva och pendla. Vi vet nu att det går bra att förlägga en stor del av den samlade arbetstiden hemifrån. Detta ger bättre förutsättningar att kombinera familjebildning och karriär. Det gynnar långsiktigt jämställdheten och utmanar politiskt vår historiska förståelse av planering av pendling och bostadsbyggande. Fler som jobbar mer tid hemma öppnar möjligheter att bo och leva på en mångfald av orter och samtidigt ha sitt arbete någon annanstans. Vi har länge talat om den digitala revolutionen. Nu är den sannolikt här på allvar och varje modern arbetsgivare bör bejaka digitaliseringens möjligheter. Politikens roll bör vara att uppmuntra och underlätta denna utveckling. Om beteendet ändras kan kostsamma politiska beslut om infrastruktursatsningar komma att revideras. Efter coronapandemin är det inte längre en naturlag att antalet pendlare ständigt kommer att öka med krav på fler spår och vägar. Vi kan i stället frigöra resurser att rusta och vårda det vi har, kraftigt bygga ut digitaliseringen över hela landet samt vara världsledande i arbetet med att elektrifiera vägar, flygplatser och hamnar. Därför menar vi att regeringen bör initiera en större utredning av pandemins långsiktiga effekter.

En viktig del i att uppnå ett robust transportsystem är att säkerställa att det finns järnvägsfärjor till kontinenten. Antalet transporterade vagnar på tåg-färjorna har de senaste decennierna sjunkit kraftigt, från 200 000 per år i början på 1990-talet till i dag knappt 20 000. I dagsläget är Stena Line det enda rederiet som driver tåg-färjetrafik mellan Sverige och Tyskland. Det finns

marknadsmässiga orsaker till denna förändring som bl.a. tillkomsten av Öresundsbron. Risken är dock att den svenska järnvägsfärjetrafiken inom en relativt snar framtid helt kommer att upphöra. Detta gör Sverige sårbart. Det räcker med en större olycka eller en attack mot Öresundsbron för att den svenska godstågstrafiken helt ska vara avskuren från övriga Europa. Detta är oroande, och regeringen bör därför se över hur svensk godstrafik kan säkerställas även i ett scenario där godstrafiken över Öresundsbron tillfälligt stoppats.

Slutligen vill vi lyfta fram frågan om skydd av transportsystemet med anledning av det ökade terrorhotet. Vi kan konstatera att svensk infrastruktur är sårbar. Erfarenheter från senare år visar att en olycka på en bro, en brand i ett elskåp eller i ett förråd, några nedrivna kontaktledningningar eller ett fel i signalsystemet innebär att trafiken stannar upp, ibland under flera veckor. Detta visar hur sårbar svensk infrastruktur är för eventuella terrorattacker. Vi menar att regeringen behöver utreda hur infrastrukturen kan bli mer robust och mindre sårbar. Detta är särskilt viktigt i de för landet viktiga pendlingsstråken och infarterna in i och ut från våra svenska storstäder.

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

22. Ett robust transportsystem, punkt 6 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 21,

bifaller delvis motionerna

2020/21:2637 av Borian Åberg m.fl. (M) yrkande 7,

2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 9 och

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 26 och

avslår motionerna

2020/21:3168 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkandena 2, 6 och 7,

2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 13,

2020/21:3487 av Lars Hjälmered m.fl. (M) yrkande 5 och

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 34.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att Öresundsbron är en viktig länk för såväl godstrafik som passagerartrafik till Danmark och vidare ut i Europa. Öresundsbron kan dock

tvingas att stänga av flera orsaker, vanligen väderrelaterade, men också vid en olycka eller i värsta fall ett sabotage. Vi menar att det därför är viktigt att öka antalet överfarter och därigenom stärka transportmöjligheterna vidare till Europa. När Fehmarn Bält-förbindelsen står färdig kommer sannolikt såväl gods- som passagerartrafiken att öka, och så länge det bara finns en fast förbindelse till kontinenten via Öresundsbron är vi väldigt sårbara när det gäller import och export via järnvägsnätet. För att minska sårbarheten bör därför möjligheten att transportera gods via färjor finnas kvar. Då detta leder till merkostnader för transportbolagen och hamn- och färjebolagen bör statligt stöd för att bevara denna redundans inrättas.

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

23. Ett robust transportsystem, punkt 6 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3168 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkandena 2, 6 och 7 samt avslår motionerna

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 21,

2020/21:2637 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 7,

2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 13,

2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 9,

2020/21:3487 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 5 och

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 26 och 34.

Ställningstagande

Jag kan inledningsvis konstatera att coronapandemin har fått – och framgent kommer att få – stora konsekvenser för hela samhället och inte minst transportsektorn. En del transportslag slogs i princip ut över en natt, medan andra klarade sig lindrigare. Många regelverk sattes under hårt tryck och denna kris satte fingret på en del brister som det politiska systemet, tillsammans med myndigheter och näringsliv, måste arbeta med för att vi ska stå starkare inför framtida allvarliga störningar. Kriser kommer i olika former och skepnader och allt vi kan göra är att lära oss av dem och rusta för nästa. Transporter, infrastruktur och kommunikationer är en samhällskritisk verksamhet.

Jag kan dock konstatera att det i dag saknas en plan för hur en miniminivå av transporter inom de olika transportslagen ska se ut, vilket skapar osäkerhet

för både allmänhet och näringsliv. Under coronapandemin har vi t.ex. sett att staten under krisens gång har fått gå in och upphandla trafikplikt för en del flyglinjer, något som uppfattades som en ad hoc-hantering. På samma sätt har sjöfarten saknat riktlinjer för var, hur och när en del sträckor ska hållas igång. Det är viktigt att det blir tydligt vilken miniminivå inom transportsystemen som garanteras vid en kris. Regeringen behöver ta fram en plan för hur man från statligt håll avser att – tillsammans med myndigheter och näringsliv – säkerställa miniminivåer av transporter inom flyg, sjöfart och tåg även under en allvarlig störning. Till detta kommer risken för att ändpunkterna i logistikkedjan ställs utan försörjning när underlaget för gods- och linjetrafik upphör. Jag menar att vad som konkret saknas är en diskussion och beredskap för vad som måste vara ett golv för det svenska transportsystemet. Såvitt jag kan bedöma saknar myndigheterna en gemensam bild av vad som skulle kunna utgöra ”en lägsta kritisk nivå” av trafik inom sjöfart, landsvägstransporter, flyg, buss och tåg.

Jag vill även ta upp behovet av att ta fram beredskapsplaner för personalens återstart med fokus på behörighet och tillstånd. Stillestånd inom transportsektorn innebär som regel att personal friställs eller permitteras. Många anställda inom transportsystemet har en certifiering, behörighet eller säkerhetsklassning vars giltighet kräver kontinuerlig tjänstgöring. Under coronapandemin har mycket personal inte kunnat arbeta eller arbetat färre timmar än normalt. Om de dessutom varslas eller avskedas uppstår komplexa rekryteringsproblem, i synnerhet för landets mindre flygplatser där personalen inte sällan har en rad olika kompetenser som fordras för att kunna sätta ihop en tillsvidareanställning. Dessa riskerar således att inte komma upp i det antal tjänstgöringstimmar som krävs för att ha ett giltigt certifikat; för flygsektorn gäller det t.ex. piloter men även ombord- och markservicepersonal. När delar av verksamheten ska starta igen blir det flaskhalsproblem vid t.ex. simulatorer när personalstyrkan ska återfå sina certifieringar. Jag vill understryka att byråkrati inte ska behöva fördröja en återstart. Myndigheterna behöver därför ta fram beredskapsplaner för hur man kan starta upp utan onödiga dröjsmål. Jag anser att det är regeringen genom Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) som ska hantera detta. Jag menar vidare att regeringen och Transportstyrelsen borde ha en beredskap för att snabbt kunna besluta om förlängd giltighetstid för certifikat och tillstånd. Jag anser att man i en situation som den som har uppstått under coronapandemin borde kunna överväga att förlänga befintliga certifikat och tillstånd. Det skulle kunna underlätta validering och förnyelse av tillstånd och därmed minska risken för köbildning till simulatorer och myndigheter.

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

24. Ekonomiska planeringsramar för 2022–2033, punkt 7 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen

a) =utskottet,

b) godkänner vad reservanterna föreslår om att 178 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar samt att 217 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar,

c) godkänner vad reservanterna föreslår om att 404 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till utveckling av transportsystemet samt att denna del av den ekonomiska ramen ska få användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., bidrag till åtgärder i allmänna farleder och slussar, stöd för att främja hållbara stadsmiljöer samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån,

d) =utskottet,

e) =utskottet,

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

Därmed bifaller riksdagen proposition 2020/21:151 punkterna 1, 4 och 5 samt motionerna

2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8,

2020/21:3488 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 8 och

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1–6, 13, 14, 16, 17, 19–22, 24, 27 och 30–32,

bifaller delvis motionerna

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 27,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 18,

2020/21:4041 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 4 och 5 samt

2020/21:4047 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 11 och

avslår proposition 2020/21:151 punkterna 2 och 3 samt motionerna

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1, 28 och 29,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 5 och 110,

2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1, 3 och 12–18,

2020/21:4041 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 3 och 6 i denna del och

2020/21:4047 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 1–3 och 5.

Ställningstagande

För att säkra jobb och tillväxt i hela landet behövs en väl fungerande infrastruktur. Det handlar om hur vi skapar förutsättningar för hela Sverige. Människor och företag ska kunna lita på att grundläggande funktioner i samhället fungerar och levererar den tilltänkta nyttan. Vi prioriterar därför vård av den befintliga infrastrukturen samtidigt som vi gör satsningar för att stärka transportsystemet där det behövs för att säkerställa att hela Sverige har fungerande infrastruktur. Sverige och världen befinner sig just nu i en omvälvande tid med en pandemi som gjort att flera sektorer är i en djup och allvarlig kris. Samtidigt pågår en omfattande omställning av samhället för att bli av med fossila drivmedel och tillverkningsprocesser. Tyvärr minskar inte utsläppen i tillräckligt hög takt och regeringen bär ett stort ansvar för detta misslyckande. Alltför länge har regeringens fokus legat på ineffektiva satsningar som inte tar oss närmare våra klimatmål. Vi vill minska transporternas klimatpåverkan genom att tillvarata möjligheterna med ny teknik, öka andelen förnybara drivmedel, ha en hög klimatprestanda för såväl fordon som drivmedel samt effektivare transporter.

Vi i Moderaterna satsar lika mycket pengar som regeringen på transportinfrastrukturen 2022–2033 men väljer att prioritera annorlunda för att skapa förutsättningar för tillväxt i hela Sverige. Vi säger nej till höghastighetståg och prioriterar i stället att stärka alla färdslag på ett hållbart sätt med ett tydligt intermodalt perspektiv. Sverige behöver en mer robust skötsel av järnvägar och vägar. Forskningen visar att det enskilt mest effektiva sättet att värna skattebetalarnas pengar är att vårda och stärka den infrastruktur vi redan har. Sverige behöver, en gång för alla, göra upp med den gamla debatten där färdslag ställs mot varandra. Vi vill utforma en modern och hållbar infrastrukturpolitik med fokus på jobb, pendling och miljö. Vi tar hänsyn till skattebetalarnas pengar och inkluderar i våra satsningar alla olika färdslag för att skapa ett effektivt transportsystem i hela Sverige. Vi vill se en infrastrukturpolitik som ger kraft att bygga Sverige.

Vi avslår regeringens förslag om medel till utveckling av transportinfrastruktur och menar att riksdagen i stället bör besluta att dessa medel ska uppgå till 404 miljarder kronor. Vidare avslår vi regeringens förslag när det gäller ramen för vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar och menar att riksdagen i stället bör besluta att 217 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till ändamålet. Vidare avslår vi regeringens förslag om medel till drift och underhåll av järnvägen och menar att riksdagen i stället bör besluta att dessa ska uppgå till 178 miljarder kronor.

Dessutom vill vi uppmärksamma frågan om underfinansiering inom befintlig plan. Innevarande plan med infrastrukturprojekt som är beslutade av riksdagen är enligt Trafikverkets beräkningar underfinansierad med 105 miljarder kronor. Det innebär att en rad politiska beslut och löften riskerar att skjutas på framtiden alternativt inte alls genomföras. Vi menar att det är

skadligt att lova och politiskt besluta om satsningar utan att finansiera. Vi vill också uppmärksamma att Trafikverkets beräkningar sker i 2017 års penningvärde medan regeringens proposition i stället räknas i 2021 års penningvärde. Seriösa ekonomiska bedömare uppger att Trafikverkets beräknade kostnader bör räknas upp med minst 11 procent. Det innebär att regeringen saknar ytterligare medel för att upprätthålla det som man säger sig lova i propositionen, vilket riskerar att späda på den växande underhållsskulden. Vi vill att en plan för att komma i kapp med underfinansieringen tas fram. Vi måste värna principen att löften ska hållas och beslutad plan finansieras. Projekt inom plan ska i alla delar vara fullt ut finansierade.

Vi vill lyfta upp frågor om järnvägs- och vägunderhåll. Vi vill se en politik som stärker befintlig järnväg genom satsningar på underhåll. Vi vill stärka det svenska järnvägsnätet genom att bygga på det som redan finns, dvs. att komplettera och optimera för att öka kapacitet och tillgänglighet. Vi kan konstatera att underhållsskulden på svensk järnväg och väg enligt Trafikverkets bedömningar uppgår till 66 miljarder kronor. Detta drabbar både företagare och pendlare och är naturligtvis inte långsiktigt hållbart. Vi menar att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en plan för att successivt arbeta bort underhållsskulden kommande planperiod. Vi menar även att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att analysera järnvägsbehoven och stoppa satsningen på höghastighetsjärnväg.

Vi vill också uppmärksamma behovet av en satsning på vägar. Vi vill prioritera att göra det svenska vägnätet mer robust och modernt, bygga bort flaskhalsar och prioritera underhåll. Arbetet med att bygga om vägar till bärighetsklass 4 (BK4) har enligt vår mening inte prioriterats av regeringen. Trafikverkets preliminära bedömning är att arbetet kan vara klart runt 2029–2030. Detta ska jämföras med exempelvis Finland som påbörjade sitt arbete 2013 och i dag har en väl fungerande infrastruktur för riktigt tunga lastbilar. Tung transporter ger färre resor, större ekonomisk lönsamhet och mindre klimatpåverkan. Arbetet med att stärka viktiga svenska vägar för tyngre lastbilar måste därför prioriteras de närmaste åren.

Vi vill vidare lyfta fram att sjöfarten är viktig för svenskt näringsliv och klimatomställningen. Båtar kan frakta stora kvantiteter varor såväl som riktigt stora föremål. Trängseln på våra vatten är väsentligt mycket mindre än på vägar och spår. Sjöfarten är viktig och kommer sannolikt att bli viktigare i vår alltmer globaliserade värld. Sveriges drygt 50 hamnar är tillsammans med inre vattenvägar en ännu delvis outnyttjad resurs som ger goda möjligheter att avlasta vägnätet och minska de fossila utsläppen.

Vi kan konstatera att koldioxidfri el medför stora möjligheter för Sverige att bidra till klimatmålen uppfyllelse men också att skapa nya jobb och exportmöjligheter. Båtar som ligger i hamn med påslagna fossildrivna motorer är dyrt, omodernt och till skada för klimatet. Det finns ingen rimlig anledning att inte alla fartyg som lägger till i svenska hamnar ska drivas av landström. Regeringen bör skyndsamt tydliggöra regelverket för detta och ta fram en plan för tillgången på landström i alla svenska hamnar.

Vi vill även lyfta fram att det bör tillsättas en utredning för att säkerställa de regionala flygplatsernas långsiktiga utveckling. Det bör utredas en modell där staten, kommunerna och regionerna tar gemensamt ansvar för att säkerställa den svenska infrastrukturen av regionala flygplatser. Vi vill här peka på vikten av att långsiktigt säkra inrikesflyget till och från Stockholm. Vi betonar att de regionala flygplatserna är helt beroende av flygningar in mot storstäderna, varför frågan om flygets förutsättningar till Stockholm är en nationell angelägenhet.

Slutligen vill vi uppmärksamma behovet av att initiera en Arlandaförhandling i syfte att göra flygplatsen till Nordens ledande. Vi vill bygga ut Arlanda, som är ett nav för tillväxt, handel och jobb i hela Sverige. Ett normalt år, när världen inte lamslås av en pandemi, reser mer än 26 miljoner passagerare till och från Arlanda fördelat på drygt 230 000 starter och landningar. Detta visar hur viktigt det är att skapa goda förutsättningar för Arlandas långsiktiga utveckling. Behoven av investeringar i och kring Arlanda är stora. Regeringen bör därför skyndsamt initiera en Arlandaförhandling med samtliga berörda parter för att säkerställa flygplatsens långsiktiga utveckling.

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

25. Ekonomiska planeringsramar för 2022–2033, punkt 7 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen

- a) =utskottet,
- b) =utskottet,
- c) =utskottet,
- d) =utskottet,
- e) =utskottet,

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

Därmed bifaller riksdagen proposition 2020/21:151 punkterna 1–5 och motionerna

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1 och 27–29,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 5 och 110,

2020/21:4041 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 3–5 och 6 i denna del och

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 20,

bifaller delvis motionerna

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 18,

2020/21:3488 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 8,

2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 14 och

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 13 och 30 samt avslår motionerna
2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8,
2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1, 3, 12, 13 och 15–18,
2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1–6, 14, 16, 17, 19, 21, 22, 24, 27, 31 och 32 samt
2020/21:4047 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 1–3, 5 och 11.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att det är viktigt att svenskt näringsliv och svensk arbetsmarknad har en fungerande infrastruktur. Resurseffektivitet och ett fokus på konsekvens bör därför prägla svensk infrastrukturpolitik. Såväl den nuvarande regeringens som tidigare regeringars infrastrukturpolitik har under alltför lång tid präglats av idealism snarare än realism, och anslagen till investeringar och underhåll har över tid sjunkit i procentandel av BNP. Därför har landet en enorm underhållsskuld, samtidigt som regeringen drömmer om nya höghastighetståg, cykelbanor och åtgärder som syftar till annat än att uppfylla medborgarnas behov av tids- och kostnadseffektiva transporter. Vi menar att det är oansvarigt att avsätta så mycket pengar till en höghastighetsjärnväg enligt de koncept som Trafikverket hittills har presenterat, dels med tanke på att dessa medel i långt större grad behövs till underhåll av befintliga vägar och järnvägar, till att bygga ut och trimma befintligt järnvägssystem och bygga bort existerande flaskhalsar, dels för att den påstådda samhälls-ekonomiska nyttan av dessa höghastighetsjärnvägar är högst omtvistad. Dock vore det oklokt att inte slutföra de delprojekt där anslag redan beviljats och projekteringsarbetet pågår.

Vi vill betona att de medel som anslås inom de budgetramar som nu beslutas för den kommande planperioden 2022–2033 i första hand ska gå till underhåll och upprätthållande av statens väg- och järnvägsinfrastruktur samt till stöd till underhåll och upprätthållande av regionala och lokala vägar och järnvägar. Vi anser att regeringen måste presentera en plan för hur man avser att arbeta bort den befintliga underhållsskulden samt sätta en borte gräns för detta arbete. Vi vill vidare uppmärksamma att statens vägnät utgör den största delen av transportarbetet för såväl godstransporter som persontransporter, varför den samhälls-ekonomiska nyttan måste vägas in när investeringar i järnväg ska ställas mot investeringar i vägar.

Dessutom anser vi att driften av nya isbrytare ska finansieras inom ramen för den kommande nationella transportplanen. Vi kan konstatera att svensk exportindustri expanderar, inte minst i norr, vilket ställer ökade krav på en fungerande sjöfart året om. Det finns både miljömässiga och effektivitetsmässiga skäl att eftersträva att mer gods transporteras till sjöss. För att detta ska kunna bli verklighet krävs tillgång till isfria farleder hela året. Det är därför angeläget att driften av nya isbrytare ryms inom ramen för den kommande

nationella transportplanen. Ett samarbete med Finland bör om möjligt eftersträvas om detta kan ge kostnads- eller effektivitetsvinster för Sverige.

Vi vill vidare lyfta fram behovet av en stärkt marknadspott för snabba åtgärder i syfte att stärka kapaciteten. Den befintliga marknadspotten eller näringslivspotten för investeringar behöver stärkas utöver den ordinarie budgetramen. Marknadspotten, som Trafikverket ges mandat att använda, syftar till att snabbt kunna nyttjas för att bygga bort uppkomna flaskhalsar som står i vägen för betydande investeringar inom näringslivet. Förslaget ligger i linje med vad som har lyfts fram av Näringslivets Transportråd.

Vidare vill vi peka på behovet av att kraftigt stärka underhållet av det befintliga järnvägssystemet. Det finns behov av att säkerställa och optimera det befintliga järnvägssystemet för att i ett första skede generera en mer driftssäker och snabbare trafik. Vårt järnvägsnät har under många år haft ett underhåll som varit underdimensionerat och resultatet av detta är att vi nu brottas med en kraftig underhållsskuld. Med justeringar som exempelvis längre stationer (driftsplatser), kortare blocksträckor på vissa sträckor, utbyggnad till dubbelspår eller fyrspår och högre hastighet på vissa sträckor kan användandet av spåren ökas. Underhåll måste också prioriteras till de tyngsta godsstråken som utgör stommen i järnvägsgodstrafiken. Vi kan konstatera att störningar här ger stora återverkningar på våra företag och basindustrier. Vi vill särskilt lyfta fram att kontaktledningsfel måste ses som allvarliga eftersom de renderar ett mycket stort antal förseningsminuter per tillfälle. Enligt Trafikverket uppstår över 1 000 kontaktledningsfel varje år, och de orsakar ca 6 000 merförseningstimmar. Vi vill betona att genomgripande åtgärder är nödvändiga i den befintliga infrastrukturen för att säkerställa tågens elförsörjning och därmed minska driftsstopen. Som ett första steg menar vi att kontaktledningssystemet måste stärkas för att förhindra nedrivna kontaktledningar och andra förekommande fel.

Dessutom menar vi att mer resurser till dubbelspårig järnväg bör prioriteras. Behovet av utbyggnad är större än de medel som tilldelas i statsbudgeten, varför noggranna prioriteringar behövs. Enkelspårsträckor är mer störningskänsliga än dubbelspårsträckor, varför fler dubbelspår är ett måste, i synnerhet på de mest trafikerade sträckorna. Även om antalet mötesplatser utökas är enkelspår fortfarande störningskänsliga. Vi konstaterar därför att det behövs mer resurser till dubbelspårig järnväg.

Vidare vill vi peka på att det behöver införas ett riktat stöd till kommuner för upprustning av vägar. I samband med att många kommuner har pressad ekonomi skiljer sig skicket på de kommunala vägarna åt i förhållande till det statliga vägnätet. Skillnaderna kommer att öka i och med att kommunerna beläggs med ökade kostnader.

Slutligen menar vi att det bör tillsättas en utredning för att säkerställa de regionala flygplatsernas långsiktiga utveckling. Vi menar att det bör utredas en modell där staten, kommunerna och regionerna tar gemensamt ansvar för att säkerställa den svenska infrastrukturen av regionala flygplatser.

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

26. Ekonomiska planeringsramar för 2022–2033, punkt 7 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen

- a) =utskottet,
- b) =utskottet,
- c) =utskottet,
- d) =utskottet,
- e) =utskottet,

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

Därmed bifaller riksdagen proposition 2020/21:151 punkterna 1–5 och motion

2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1, 3 och 12–18, bifaller delvis motionerna

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 27,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 18,

2020/21:3488 av Lars Hjälmered m.fl. (M) yrkande 8,

2020/21:4041 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 6 i denna del och

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 13 och avslår motionerna

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1, 28 och 29,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 5 och 110,

2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8,

2020/21:4041 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 3–5,

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1–6, 14, 16, 17, 19–22, 24, 27 och 30–32 samt

2020/21:4047 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 1–3, 5 och 11.

Ställningstagande

Utgångspunkten vid transportinfrastrukturplanering måste vara att transportslag ska komplettera varandra och ses som en helhet. Förslag till kommunikationslösningar måste utgå från ett trafikslagsövergripande perspektiv. Centrala utgångspunkter när det gäller vägar, järnvägar, sjöfart, hamnar och flygplatser är på det övergripande planet att inriktningen av infrastrukturinvesteringarna ska leda till att klimatmålen nås, att de nationella miljömålen nås, att jämlikheten ökar, att jämställdheten ökar, att

trafiksäkerheten förbättras, att det demokratiska inflytandet över infrastrukturen stärks och att transportsystemet byggs utifrån hela Sveriges behov.

Jag menar att regeringens proposition vilar på otillräckligt underlag och en felaktig bedömning av framtida transportbehov för att nå klimatmålen. Jag vill starkt betona att klimatmålet måste vara den styrande principen för framtidens infrastruktur och därmed styra planeringen, inriktningen och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastrukturplaneringen 2022–2033. Därför menar jag att regeringen måste återkomma med ett nytt förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 som är helt förenligt med Sveriges klimatmål.

Vi i Vänsterpartiet avvisar regeringens förslag om den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2022–2033 och menar att den i stället bör uppgå till 969 miljarder kronor samt att nya stambanor bör finansieras med lån utanför denna ekonomiska ram. Dessutom menar vi att den ekonomiska ramen för vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar bör ökas till 225 miljarder kronor. Den ekonomiska ramen för vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar bör ökas till 207 miljarder kronor. Jag menar vidare att 537 miljarder kronor av den ekonomiska ramen bör användas till utveckling av transportsystemet samt att denna del av den ekonomiska ramen bör få användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur, statlig medfinansiering av vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., bidrag till åtgärder i allmänna farleder och slussar, stöd för att främja hållbara stadsmiljöer samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån.

Jag vill också påtala att regeringen bör återkomma med förslag om avskaffade banavgifter för hela 2021 samt att banavgifterna inte bör höjas under hela planperioden så länge jämbördiga villkor inte är uppnådda med konkurrerande trafikslag. Jag konstaterar att banavgifterna för järnvägen har höjts med 300 procent de senaste 15 åren. Det årliga anslaget för miljökompensation på 400 miljoner kronor räcker inte till för att kompensera för de negativa effekter som banavgifterna medför. Sänkta banavgifter skulle öka järnvägens konkurrenskraft och mer gods- och persontransporter skulle kunna flytta över till järnvägen. I synnerhet under pandemin har järnvägsbranschen drabbats hårt av minskade biljettintäkter utan motsvarande kompensation från regeringen.

Jag delar regeringens bedömning att trimnings- och miljöåtgärder i den befintliga transportinfrastrukturen är ett effektivt sätt att bidra till uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen, om de vidtas med klimatmålet som den styrande huvudprincipen. Jag menar att regeringen bör prioritera trimningsåtgärder som leder till förbättrad tillgänglighet och standard för mindre energiintensiva trafikslag såsom cykel, gång och kollektivtrafik.

Dessutom menar jag att regeringen bör återkomma med ett separat statligt anslag för cykelinfrastruktur i den nationella infrastrukturplanen som uppfyller krav på utbyggd cykelinfrastruktur. Även om statistiken inte är helt fullständig talar mycket data för ett kraftigt ökat cyklande runt om i Sverige. Detta är särskilt intressant med tanke på att det totala resandet gick ned för alla andra transportslag under 2020. Sverige följer en internationell trend som pekar på ökat cyklande under pandemin. Många länder har valt att dra nytta av pandemins förändrade beteende och investerat stort i utbyggnad av cykelinfrastruktur. Dessvärre har ingen svensk stad utmärkt sig med stora cykelsatsningar under pandemin. Jag anser att Sverige måste svara upp mot det ökade intresset för cykling. För att fler ska använda cykeln som färdmedel krävs att cykelvägar och kollektivtrafikplatser känns trygga och säkra. Trots stora samhällsvinster är cykling förbisedd i den nationella infrastrukturplaneringen och cykelinfrastruktur bör därför föras in i den nationella infrastrukturplaneringen på ett mer strukturerat sätt. Det behövs både ökade volymer och separata anslag vid sidan av stadsmiljöavtalet. Jag noterar att de svenska cykelorganisationerna föreslår att minst 10 procent av de statliga medlen i den nationella investeringsplanen öronmärks för cykelinvesteringar. Jag anser att det är en rimlig nivå och det skulle i så fall fordra ökade cykelinvesteringar vid sidan av stadsmiljöavtalen.

Slutligen vill jag peka på att basindustrin i Sverige är beroende av isbrytare på samma sätt som vägtrafiken är beroende av en effektiv vinterväghållning, och isbrytning är därmed en förutsättning för åretruntsjöfart. Jag menar att regeringen bör införa ett anslag med full kostnadstäckning för drift och underhåll av isbrytare i den nationella planen för transportinfrastruktur. Jag menar att det är viktigt med en mer balanserad fördelning mellan trafikslagen av medel för underhåll och att sjöfarten inom området isbrytning ska få möjlighet att ta del av underhållsmedlen i planen, vilket skulle leda till att Sjöfartsverket inte behöver höja avgifterna. Vidare bör regeringen göra nödvändiga ändringar i förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur för att isbrytning ska kunna finansieras genom den nationella planen för transportinfrastruktur.

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

27. Ekonomiska planeringsramar för 2022–2033, punkt 7 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen

a) =utskottet,

b) godkänner vad reservanten föreslår om att 165 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar och att 253 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar samt att 0,8 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till vidmakthållande av flyg.

c) godkänner vad reservanten föreslår om att 380,2 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till utveckling av transportsystemet samt att denna del av den ekonomiska ramen får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., bidrag till åtgärder i allmänna farleder och slussar, stöd för att främja hållbara stadsmiljöer samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån,

d) =utskottet,

e) =utskottet,

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

Därmed bifaller riksdagen proposition 2020/21:151 punkterna 1, 4 och 5 samt motionerna

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 18 och

2020/21:4047 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 1–3, 5 och 11,

bifaller delvis proposition 2020/21:151 punkt 2 och motionerna

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 27,

2020/21:3488 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 8,

2020/21:4041 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 5 och

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 3, 16, 17, 19, 20 och 30 samt

avslår proposition 2020/21:151 punkt 3 och motionerna

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1, 28 och 29,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 5 och 110,

2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8,

2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1, 3 och 12–18,

2020/21:4041 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 3, 4 och 6 i denna del och

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1, 2, 4–6, 13, 14, 21, 22, 24, 27, 31 och 32.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis betona att det är ohållbart att investera i nya stambanor för höghastighetståg, och vi i Kristdemokraterna förordar därför att denna satsning utgår från den nationella planen och den ekonomiska ramen. I stället bör vi fortsätta att satsa på att rusta upp befintliga vägar och järnvägar samt bygga ut nya sträckor som behövs för att öka kapaciteten och funktionaliteten

i det svenska väg- och järnvägsnätet. Inte minst tar jag fasta på den tyngdpunkt Trafikverket och ett flertal andra aktörer lägger på vidmakthållandet av befintlig infrastruktur. Att vårda det man har måste vara utgångspunkten för ett gott förvaltningskap.

Jag vill särskilt uppmärksamma resurserna för drift och underhåll av järnvägen och betona att den behöver underhållas, moderniseras och byggas ut för att matcha dagens trafik. Järnvägen är ett omtyckt och klimatteffektivt transportslag som behöver utvecklas mot större kapacitet och driftssäkerhet. Drift och underhåll av landets järnvägar säkrar och förbättrar transportsystemets funktionalitet och utgör därmed en viktig förutsättning för att trygga jobben och minska arbetslösheten och samhällets miljö- och klimatpåverkan. Sverige är ett litet och exportberoende land. Ett starkt och konkurrenskraftigt näringsliv är beroende av en fungerande och välutvecklad infrastruktur. Vi vill bl.a. möjliggöra för tyngre och längre godståg att trafikera järnvägen. Det är på tiden att möjliggöra godståg på 750 meter i Sverige. Det skulle leda till miljövänligare, säkrare och effektivare godstransporter och bidra till att stärka bl.a. skogsnäringsens konkurrenskraft. Järnvägssystemet står i dag inför ett antal utmaningar. Det är överbelastat och drabbas alltför ofta av förseningar eller stopp. Enligt Trafikverkets beräkningar uppgår de totala merkostnaderna för förseningar i järnvägstrafiken till ca 5 miljarder kronor per år. Järnvägen behöver underhållas, moderniseras och byggas ut för att matcha dagens trafik. Aldrig förr har så många människor och så mycket gods färdats på järnvägen som under de senaste åren. Detta är mycket positivt, men en allt större belastning på ett allt äldre järnvägsnät är samtidigt en stor utmaning. Det är viktigt att vi förstärker de viktiga godsstråken så att vi är med och förstärker de stora industriinvesteringar som sker i olika delar av Sverige. Det är också viktigt att satsningar på drift och underhåll av järnvägen i hög utsträckning kommer Stockholm och de stora och mest trafikerade områdena till del. Det gynnar tågtrafiken i hela landet.

Vi i Kristdemokraterna avslår regeringens förslag till ram för vidmakthållande av vägar och menar att riksdagen i stället bör besluta att den ska vara 253 miljarder kronor. Jag menar att de medel som regeringen har avsatt för vägar är otillräckliga för att klara underhållet av vägnätet. Upphämtnings-takten i vägnätets tillstånd måste säkras och den framtida underhållsskulden minimeras. Dessutom vill jag betona vikten av att upgradera vägar till BK4. De ökade satsningarna på vägnätet ska också komma det statliga cykelinfrastrukturnätet till del, då detta är kraftigt eftersatt och ofta av stor betydelse för cykelpendling. Likaså bör dessa medel kunna användas för att öka möjligheten till cykling på landsbygden, där förutsättningarna inte sällan försämrats av två-plus-ett-vägar.

Jag menar vidare att riksdagen bör besluta att ramen för trafiksystemets utveckling ska vara 380,2 miljarder kronor. Som tidigare nämnts bedömer jag att det är ohållbart att investera i nya stambanor för höghastighetståg och förordar att denna satsning utgår från den ekonomiska ramen.

Vidare menar jag att riksdagen bör besluta att lägga till en ram för vidmakthållande av flyg på 800 miljoner kronor för att stödja denna del av infrastrukturen. Jag konstaterar att regeringen inte ger något besked om trafikslaget flyg. Jag vill betona vikten av ett fungerande nät av flygplatser över hela landet och uppmärksamma inrikesflygets betydelse för att knyta samman vårt land. Lokala flygplatser möjliggör arbetsmarknadens förstoring och flyget befinner sig i en lovande utvecklingsfas mot elektrifiering och inblandning av biodrivmedel som gör att det bör uppmuntras och också faktiskt nämnas i en infrastrukturproposition. Den nuvarande krisen visar att flyget är ett känsligt system som måste ha en långsiktigt stabil finansiering. Inrikesflyget är en del av vårt kollektivtrafiksystem och de lokala flygplatserna är en viktig del av svensk infrastruktur. Vid sidan av att de lokala flygplatserna betjänar näringslivet och privatresenärer är de även en del av vår nationella beredskapsförmåga. Lokala flygplatser används av polisen, tullen, sjukvården, räddningstjänsten och försvaret. Det gör att vi måste se till att det finns ett fungerande nät av flygplatser över hela landet. Flyget är en del av infrastrukturen som behöver hanteras i en gemensam infrastrukturplan. Därför anser jag att 200 miljoner kronor per år bör avsättas under de första fyra åren för att stödja denna del av infrastrukturen samtidigt som regeringen bör genomföra en ny utredning om hur de lokala flygplatserna ska organiseras och finansieras i framtiden.

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

28. Särskilt om anskaffning av isbrytare, punkt 8 (S, C, L, MP)

av Anders Åkesson (C), Teres Lindberg (S), Denis Begic (S), Jasenko Omanovic (S), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S), Helena Gellerman (L) och Emma Berginger (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 20,

2020/21:4041 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 6 i denna del,

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 28 och

2020/21:4047 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 6.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla betydelsen av en väl fungerande sjöfart som kan trafikera samtliga svenska farvatten året runt. Detta förutsätter att det finns en isbrytningsverksamhet som utförs på ett effektivt sätt även under våra vinterförhållanden, och vi anser att detta är något som har stor betydelse för

att svensk industri ska kunna fortsätta bedriva verksamhet i hela Sverige och därmed också kunna upprätthålla sin konkurrenskraft.

Mot bakgrund av att flertalet av Sjöfartsverkets isbrytare är byggda på 1970-talet och därmed börjar bli ålderstigna delar vi regeringens bedömning i den senaste budgetpropositionen att en förnyelseprocess av de tre isbrytarna i Atleklassen bör påbörjas om Sjöfartsverket även fortsättningsvis ska kunna utföra sitt uppdrag att tillhandahålla effektiva och pålitliga isbrytjänster (prop. 2020/21:1 utg.omr. 22). Vi delar även regeringens bedömning att det är viktigt att isbrytningsverksamheten kan möta de behov som finns inför framtiden samt vikten av ett totalförsvarsperspektiv i den fortsatta dialogen mellan Sjöfartsverket, Försvarsmakten och Kustbevakningen om nästa generations isbrytare.

Mot denna bakgrund välkomnar vi att Sjöfartsverket och det finländska Trafikledsverket i november 2020 tecknade avtal om ett designprojekt för nya isbrytare och därmed har inlett ett arbete som kommer att ge regeringen ett underlag för att bedöma de närmare finansiella och tekniska förutsättningarna för en förnyelse av isbrytare i Atleklassen. Designprojektet planeras vara klart i slutet av 2021 och vi kan konstatera att det först är efter att detta arbete är avslutat som ett slutligt beslut bör fattas i frågan.

Vi vill även påminna om att infrastrukturministern den 18 november 2020 i ett svar på en skriftlig fråga om isbrytning framhöll att det skulle vara värdefullt för Sverige att få medfinansiering från EU till nya isbrytare och att Sverige under hösten 2020 därför påtalade för kommissionen att isbrytningsverksamhet bör vara ett sådant ändamål som ska vara möjligt att söka medfinansiering för under kommande år. Vi välkomnar detta.

Mot bakgrund av det arbete som Sjöfartsverket och det finländska Trafikledsverket inlett och som planeras vara klart i slutet av 2021 anser vi att utskottsmajoritetens förslag om ett tillkännagivande till regeringen om att nya isbrytare bör finansieras inom ramen för den nationella planen för transportinfrastruktur är förhastat och skulle föregripa resultatet av det arbete som inletts. Vi anser att det är först i och med genomförandet av designprojektet som ett väl underbyggt slutligt beslut kan fattas i frågan. Mot denna bakgrund anser vi att riksdagen inte bör göra ett tillkännagivande till regeringen om finansieringen av nya isbrytare. Vi avstyrker därför motionerna 2020/21:4037 (V) yrkande 20, 2020/21:4041 (SD) yrkande 6 i denna del, 2020/21:4042 (M) yrkande 28 och 2020/21:4047 yrkande 6.

29. Utbyggnaden av laddinfrastruktur, punkt 9 (S, C, L, MP)

av Anders Åkesson (C), Teres Lindberg (S), Denis Begic (S), Jasenko Omanovic (S), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S), Helena Gellerman (L) och Emma Berginger (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 19 och

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 40 och 41.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att det behövs kraftfulla åtgärder för att utsläppen från transporter ska minska i snabbare takt än hittills. Vi välkomnar därför att regeringen i infrastrukturpropositionen betonar att elektrifiering är en viktig del i detta arbete och att laddinfrastruktur bör byggas ut i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. Vi delar regeringens bedömning att denna elektrifiering dessutom ger andra positiva effekter för människors hälsa och miljön samt att den är ett viktigt bidrag för att Sverige ska klara sina bindande åtaganden gentemot EU när det gäller utsläpp av klimatpåverkande gaser.

Vidare vill vi liksom regeringen understryka att åtgärder behöver vidtas på flera plan för att ställa om till fossilfria transporter. Vi vill här särskilt lyfta fram att regeringen i december 2019 beslutade om en klimatpolitisk handlingsplan. Där utvecklas inriktningen för arbetet med att nå transportsektorns klimatmål till 2030 och det långsiktiga klimatmålet till 2045 (prop. 2019/20:65). Vi konstaterar med tillfredsställelse att regeringen i oktober 2020 intensifierade arbetet med att elektrifiera transportsektorn ytterligare. Då inrättades den elektrifieringskommission som ska identifiera åtgärder som kan öka takten i elektrifieringen på transportområdet. Kommissionens arbete omfattar såväl person- som godstransporter och alla trafikslag. Den ska tillsammans med näringslivet och berörda aktörer bl.a. skyndsamt ta fram en handlingsplan för elektrifiering av de mest trafikerade vägarna i Sverige samt i övrigt genomlys andra möjligheter till elektrifiering.

Kommissionen ska bl.a. belysa finansieringsfrågor, möjliga affärsmoeller och hur el vid behov snabbt kan dras fram till elvägar och laddinfrastruktur för snabbaddning. Kommissionen ska även undersöka hur elektrifiering via vätgasdrift kan medverka till en elektrifiering av transportsektorn och vilka effekter elektrifieringen av transportsektorn har på elförsörjningen. Den ska också tillsammans med näringslivet och berörda aktörer skyndsamt ta fram en handlingsplan för elektrifiering av de mest trafikerade vägarna i Sverige samt i övrigt genomlys andra möjligheter till elektrifiering. Vi vill också påminna

om att arbetet med att ta fram en nationell strategi för elektrifiering som ska ta ett helhetsgrepp kring förutsättningarna i energisektorn för ökad elektrifiering och redovisa en plan för att hantera eventuella hinder för en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering inleddes hösten 2020.

Vi vill vidare lyfta fram att Trafikverket har haft i uppdrag att bedöma hur laddinfrastruktur för snabbladdning av tunga fordon längs större vägar, inklusive utbud och efterfrågan, förväntas utvecklas. Trafikverket redovisade uppdraget i februari 2021. Myndigheten har bl.a. analyserat vilka nyttor, kostnader och andra konsekvenser en utbyggnad är förknippad med samt möjliga affärsmodeller. Vidare har verket analyserat eventuella åtgärder som kan främja en samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad. Vi kan konstatera att Trafikverket i sin rapport har föreslagit en rad åtgärder, vilket tillsammans med övrigt utgör underlag för den fortsatta framdriften av elektrifieringen av transportsektorn.

Vi vill även påminna om att efter regeringens förslag i budgetpropositionen för 2021 har 500 miljoner kronor avsatts för 2021 och 550 miljoner kronor för 2022 för regionala elektrifieringspiloter med laddinfrastruktur för tunga fordon, i syfte att elektrifiera tunga vägtransporter inom de mest trafikerade områdena. Även tankinfrastruktur för vätgas ingår i satsningen.

Det pågår angelägna insatser i fråga om laddinfrastruktur och mot denna bakgrund anser vi att riksdagen inte bör göra ett tillkännagivande till regeringen på området. Vi avstyrker därför motionerna 2020/21:4037 (V) yrkande 19 och 2020/21:4042 (M) yrkandena 40 och 41.

30. Enskilda vägar, punkt 10 (M, SD)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Patrik Jönsson (SD) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 81,
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 4 och
2020/21:3488 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 9 och
avslår motionerna
2020/21:433 av Kjell-Arne Ottosson (KD),
2020/21:780 av Daniel Bäckström (C),
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 44 och
2020/21:3540 av Pål Jonson (M).

Ställningstagande

Vi vill uppmärksamma de enskilda vägarna, som förvaltas av drygt 23 000 olika väghållare. Enskilda människor och olika vägföreningar gör därmed stora insatser för näringsliv och pendling. En väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd och de enskilda vägarna utgör en viktig del i detta. De enskilda vägarna är en viktig del för 1 miljon människor som dagligen kan påbörja och avsluta sin resa till jobb och hem. Enskilda vägar är även en viktig förutsättning för råvarutransporter och det innebär att många tunga transporter för både jord- och skogsbruk rullar på enskilda vägar.

Vi anser att staten bör ta ett större ansvar för att planera underhåll och reinvesteringar i det enskilda vägnätet utifrån nuvarande ekonomiska ramar. Vi menar att Sverige behöver en bättre planering i arbetet med att värna och utveckla det enskilda vägnätet. Det finmaskiga vägnätet ska erbjuda en god och hållbar standard för bärighet, och väghållningen måste fungera året runt. Det enskilda vägnätet behöver därför långsiktigt stärkas och regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en nationell underhålls- och investeringsplan för de enskilda vägarna.

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

31. Enskilda vägar, punkt 10 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 44 och
avslår motionerna
2020/21:433 av Kjell-Arne Ottosson (KD),
2020/21:780 av Daniel Bäckström (C),
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 81,
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 4,
2020/21:3488 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 9 och
2020/21:3540 av Pål Jonson (M).

Ställningstagande

En väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd. Det är de enskilda vägarna som gör att mer än 1 miljon

människor dagligen kan påbörja och avsluta sin resa till jobb och hem. De enskilda vägarna är även mycket betydelsefulla ur ett godstransportperspektiv.

Jag vill peka på vikten av att inom ramen för Trafikverkets resurser säkerställa att de samfällda enskilda vägarnas 43 000 mil ska ha en bra standard, rätt sträckning och rätt bärighet i relation till det system av statliga och kommunala vägar som de utgör en del av i näringslivets totala behov av godsstråk med god bärighet. Det är viktigt att även de enskilda vägarna parallellt med statens och kommunernas vägsystem ges förutsättningar att klara av att rustas inför införandet av 74-tonslastbilar, BK4-vägar, på de svenska vägnäten, till förmån bl.a. för en väl fungerande konkurrenssituation för svensk skogsindustri och övriga råvarutransporter.

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

32. Stambanor för höghastighetståg, punkt 11 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 9,

2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 2 och

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 10 och 11,

bifaller delvis motionerna

2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 5,

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 4 och 33,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 16 och

2020/21:4041 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 2 och

avslår motionerna

2020/21:100 av Acko Ankarberg Johansson och Andreas Carlson (båda KD),

2020/21:340 av Solveig Zander (C),

2020/21:2016 av Carina Ödebrink m.fl. (S),

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 18 och 19,

2020/21:2650 av Helena Bouveng och Mats Green (båda M),

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 25,

2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 6 och

2020/21:4047 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 4.

Ställningstagande

Vi säger ja till att bygga ny järnväg men nej till att bygga separata nya stambanor för höghastighetståg. Vi vill i stället prioritera underhåll och godsflöden samt att bygga bort flaskhalsar vid de stora pendlingsstråken.

Utifrån prioriteringar av den samhällsekonomiska och miljömässiga nyttan säger vi nej till höghastighetsjärnväg. Vi konstaterar att Trafikverkets beräkningar pekar på kostnader om ca 250 miljarder kronor. I beräkningen ingår inte stora investeringar för bl.a. stationsområden. Externa beräkningar pekar på en sammanlagd kostnad för projektet på minst 300 miljarder kronor, sannolikt uppemot 350 till 400 miljarder kronor, och projektet beräknas bli klimatneutralt tidigast 2050. Vi menar att de tidsmässiga vinsterna blir begränsade. Vi konstaterar att regeringen dock har valt att bortse från faktiska kostnader och kritik från forskare, Trafikverket och Riksrevisionen. Regeringen vill driva igenom den största enskilda infrastrukturens satsningen på många decennier fullt medveten om att projektet är underfinansierat och att kostnader för bärande delar inte finns med i beräkningen.

Riksrevisionen riktar i rapporten Att tänka efter före – statens planering av höghastighetsjärnvägar (RiR 2019:31) skarp kritik mot regeringens hantering av frågan om höghastighetsjärnväg. Riksrevisionen noterar att projektet inte har bedömts enligt de riktlinjer som riksdagen och regeringen har ställt upp. Genomgående har Riksrevisionen funnit att problembeskrivningarna är översiktliga och utan mer ingående analys. Riksrevisionen konstaterar vidare att varje utredning av frågan har genomförts under stor tidspress. Vidare har Riksrevisionen i sin granskning funnit att särskilt kostnadsberäkningarna länge höll låg kvalitet och att kostnaderna kraftigt underskattats. Riksrevisionens slutsats är att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda järnvägens övergripande behov och granska satsningen på höghastighetståg enligt den s.k. fyrstegsmodellen. Vi delar Riksrevisionens slutsatser. Behoven inom infrastrukturen är stora och en satsning på höghastighetsjärnväg riskerar att tränga undan andra nödvändiga investeringar. Övriga investeringar i befintligt järnvägssystem och nya spår innebär att tåg kommer att färdas snabbare i framtiden, även utan höghastighetsjärnväg. Satsningar på järnvägen bör i första hand underlätta arbetspendling och godstrafik. Detta stärker jobb och tillväxt i hela landet. Vi säger nej till höghastighetståg. Utredningarna av höghastighetsjärnväg, som fram till nu har kostat 5 miljarder kronor, redovisar inte alla delar av projektet. Vi menar att det borde vara fullständigt självklart att redovisa projekt i sin helhet och att det är särskilt angeläget i ett projekt av den storlek, kostnad och dignitet som byggandet av nya stambanor för höghastighetståg.

Vi vill vidare peka på vikten av att långsiktigt arbeta för att kunna köra tåg i 250 kilometer i timmen på viktiga stråk i hela Sverige. Detta är ett långsiktigt arbete som sträcker sig genom hela kommande planperiod. Arbetet ska hedra fyrstegsmodellen och fokusera på godsflöden samt den regionala pendlingen. Detta är en vision som, i motsats till höghastighetståg, är finansiellt försvarbar, ger bättre förutsättningar för både pendling och gods samt inkluderar hela

Sverige – en politik som stärker befintlig järnväg genom satsningar på underhåll, som färdigställer påbörjade projekt, som exempelvis Ostlänken och Väst kustbanan, och som bygger nya spår där det bäst behövs, inte minst kring de större städerna.

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

33. Stambanor för höghastighetståg, punkt 11 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 5,

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 4, 18, 19 och 33 samt

2020/21:4041 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 2,

bifaller delvis motionerna

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 16,

2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 9,

2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 2 och

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 10 och 11 samt

avslår motionerna

2020/21:100 av Acko Ankarberg Johansson och Andreas Carlson (båda KD),

2020/21:340 av Solveig Zander (C),

2020/21:2016 av Carina Ödebrink m.fl. (S),

2020/21:2650 av Helena Bouveng och Mats Green (båda M),

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 25,

2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 6 och

2020/21:4047 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 4.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att Sverige är ett glesbefolkat land och att det finns behov av snabbare tåg för att öka attraktiviteten och stärka tåget som alternativt transportmedel. Vi menar att stambanorna vid en utbyggnad ska anpassas för såväl godståg som lokal- och regionalståg och byggas för 250 kilometer per timme. Vi menar att det är oansvarigt att avsätta så mycket pengar som regeringen gör till nya stambanor för höghastighetståg, men vi vill betona att det vore oklokt att inte slutföra de delprojekt där anslag redan beviljats och projekteringsarbetet pågår. Vi menar att en utbyggnad av

befintliga stambanor även ska ta hänsyn till att godståg och regional- och lokaltåg ska kunna nyttja banorna.

De första svenska snabbtågen sattes i trafik redan på 1990-talet och har en högsta tillåten hastighet på 200 kilometer i timmen. SJ moderniserar nu dessa och det finns också andra typer av snabbtåg som trafikerar det svenska järnvägsnätet. Även regional trafik kan köpa in tåg avsedda för högre hastigheter. Vi menar att man vid en ökning av hastigheten till 250 kilometer i timmen, med dagens spår och genom traditionell byggteknik, kan generera största möjliga nytta till en rimlig investeringskostnad. Trafikverket har presenterat en utredning över sträckor där hastigheten kan höjas till 250 kilometer i timmen. Vi menar att det är positivt att höja hastigheten på det svenska järnvägsnätet på de sträckningar som är lämpliga, sett ur anläggnings-, passagerar- och lönsamhetsperspektiv.

Vi menar att Sverigeförhandlingen snarast bör avbrytas eller omförhandlas. Sverigeförhandlingen handlar om avtal mellan kommuner, regioner och staten om höghastighetståg, bostäder och anslutande infrastruktur. Vi har länge varit skeptiska till denna satsning. Vi är kritiska till att koppla infrastruktur-satsningar till bostadsbyggande. Det är orimligt att satsa på höghastighetståg i nuläget och därmed minska utrymmet för andra viktiga investeringar inom järnvägssektorn, vägtrafiken, flyget och sjöfarten – både regionalt och nationellt.

Vidare vill vi peka på att EU sedan 2000 har investerat ca 230 miljarder kronor i höghastighetsbanor, vilket har resulterat i kritik och frågeställningar, och kostnadseffektiviteten i de europeiska projekten kan ifrågasättas. Vi anser att EU ska vara mer återhållsam med att stödja medlemsstaternas höghastighetsjärnvägsprojekt och att regeringen bör följa utvecklingen av europeiskt höghastighetståg mer utförligt. Vi vill också uppmärksamma att Europeiska revisionsrätten har analyserat ca 50 procent av det europeiska höghastighetsnätet. Vi konstaterar att kritiken från revisionsrätten av den europeiska satsningen på höghastighetståg är omfattande. Kostnads-effektiviteten och kostnaderna för intjänad restid ifrågasätts, beläggningen anses för låg och genomsnittshastigheten är endast ca 45 procent av den tänkta maxkapaciteten. Dessutom är den ekonomiska hållbarheten låg. Vi menar att teknikutvecklingen mot höghastighetståg generellt sett är positiv, men i likhet med revisionsrätten anser vi att bl.a. kostnadseffektivitet bör tas med i beräkningen vid byggandet. Vi menar att revisionsrättens rapport bör beaktas i utredningar och beräkningar av höghastighetsjärnväg i Sverige.

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

34. Stambanor för höghastighetståg, punkt 11 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 6,

bifaller delvis motion

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 25 och

avslår motionerna

2020/21:100 av Acko Ankarberg Johansson och Andreas Carlson (båda KD),

2020/21:340 av Solveig Zander (C),

2020/21:2016 av Carina Ödebrink m.fl. (S),

2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 5,

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 4, 18, 19 och 33,

2020/21:2650 av Helena Bouveng och Mats Green (båda M),

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 16,

2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 9,

2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 2,

2020/21:4041 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 2,

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 10 och 11 samt

2020/21:4047 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 4.

Ställningstagande

Jag vill betona att höghastighetsbanorna behöver byggas eftersom vi behöver mer kapacitet på spåren mellan våra tre största städer. Det är redan nu fullt på spåren och det är svårt att i någon större utsträckning öka järnvägs-transporterna för personer och gods.

Jag menar att byggandet av nya stambanor för höghastighetståg bör göras till ett sammanhängande projekt som finansieras med lånade medel med sikte på att färdigställa banorna till 2030. Jag anser att detta är särskilt lämpligt som ett lånefinansierat projekt, och genom att man lyfter ut stambanorna ur innevarande infrastrukturplan kan de byggas som ett sammanhängande projekt som inte konkurrerar med anslag till andra viktiga investeringar. Att bygga höghastighetsbanorna som ett lånefinansierat projekt i en egen projektorganisation har också föreslagits av Trafikverket. Jag konstaterar vidare att både Riksgälden och Europeiska investeringsbanken har signalerat sin beredvillighet att finansiera svenska infrastrukturinvesteringar.

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

35. Stambanor för höghastighetståg, punkt 11 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 16 och

2020/21:4047 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 4,

bifaller delvis motionerna

2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 5,

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 4,

2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 9,

2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 2 och

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 10 och

avslår motionerna

2020/21:100 av Acko Ankarberg Johansson och Andreas Carlson (båda KD),

2020/21:340 av Solveig Zander (C),

2020/21:2016 av Carina Ödebrink m.fl. (S),

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 18, 19 och 33,

2020/21:2650 av Helena Bouveng och Mats Green (båda M),

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 25,

2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 6,

2020/21:4041 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 2 och

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 11.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis slå fast att det förslag om nya stambanor för höghastighetståg som är aktuellt efter Sverigeförhandlingen har hastats fram utifrån politisk vilja med bristfällig koppling till samhällsnytta. Utgångspunkten har varit en bestämd lösning snarare än att lösa ett behov. Jag menar att planeringen för höghastighetståg därför bör avbrytas. Kopplingen till fyrstegsprincipen har också brutit. Jag ifrågasätter det aktuella förslaget utifrån bristfälliga ekonomiska kalkyler och kontraproduktiv miljöeffekt och att det i grunden saknas ett tillräckligt befolkningsunderlag för projektet. Jag bedömer det som ohållbart att investera i nya stambanor för höghastighetståg och förordar att denna satsning utgår från den nationella planen och den ekonomiska ramen.

Jag konstaterar att Trafikverket i augusti 2020 rapporterade att kostnadsramen inte kan hållas utan betydande förändringar i utformningen av banans

sträckning och omfattning. Förändringarna kan förväntas ge effekter på val av stationsorter och stationslägen, eventuella bibanor och kopplingspunkter. Utformningen ger också konsekvenser för kapacitet, restid och överflyttning från flyg till tåg samt i förutsättningarna för kommersiell trafik. Sammantaget finner jag goda skäl att avvisa regeringens förslag.

Om frågan åter ska kunna aktualiseras bör ett nytt arbete utgå från fyrstegsprincipen och Riksrevisionens rekommendationer som lades fram i granskningsrapporten Att tänka efter före – statens planering av höghastighetsjärnväg (RiR 2019:31). Jag menar att man bör utreda vad som är det faktiska behovet samt om det finns alternativa lösningar som kan ge en bättre lösning på dessa behov. Min bedömning är att det finns några primära behov: bättre tillgänglighet för långväga persontrafik, regional persontrafik och godstrafik. Gods- och regionaltrafiken efterfrågar främst god tillgänglighet till spåren för att kunna optimera flöden och korta restider. Den mer långväga persontrafiken gynnas av höga hastigheter, men om dessa ska uppnås bör det inte finnas annan trafik på spåret som stör fjärrtrafiken. Jag anser att Trafikverket bör få i uppdrag att utreda ett alternativ som delar upp gods- och regionaltrafik samt den långväga trafiken. En sådan lösning är att rusta upp samt bygga ut delar av nuvarande järnväg så att gods- och regionaltrafiken får bättre förutsättningar.

Det är vidare min uppfattning att om man ska genomföra utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg måste det finansieras på något annat sätt utanför ram. Jag konstaterar att Trafikverket också har varit tydligt med att det bör ske utanför ram samt att byggandet måste ske vid ett tillfälle om projektet ska vara samhällsnyttigt.

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

36. Fyrstegsprincipen, punkt 13 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 1 och avslår motionerna

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 7,

2020/21:2694 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 5,

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 33 och

2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis påminna om Riksrevisionens rapport Att tänka efter före – statens planering av höghastighetsjärnvägar (RiR 2019:31) där man riktar skarp kritik mot regeringens hantering av frågan om höghastighetsjärnväg. Riksrevisionen noterar att projektet inte har bedömts enligt de riktlinjer som riksdagen och regeringen ställt upp. Riksrevisionen föreslår att regeringen identifierar de brister i förhållande till de transportpolitiska målen som höghastighetsjärnvägen är tänkta att lösa. Det handlar framför allt om att utreda steg 1-åtgärder såsom avgifter och skatter för att uppnå ett effektivare kapacitetsutnyttjande, men även steg 2- och steg 3-åtgärder såsom optimeringsåtgärder och trimningsinsatser. Vi ställer oss bakom dessa bedömningar och konstaterar att de ligger i linje med den kritik som vi har riktat mot regeringens hantering av frågan. Att slarva igenom utredningen av den största infrastrukturfrågan på flera decennier är ansvarslöst.

Vi vill betona att fyrstegsmodellen är väl inarbetad och syftar till att säkerställa att skattebetalarnas pengar används på ett ansvarsfullt sätt. Nu är det hög tid för regeringen att tillsätta en större övergripande utredning som syftar till att identifiera bristerna i svensk järnväg med utgångspunkt i fyrstegsprincipen. Utredningen bör prioritera tågsatsningar som gynnar jobb och tillväxt, exempelvis möjligheten att köra längre tåg, utföra bättre underhåll, bygga bort flaskhalsar och fokusera på människors möjlighet till pendling.

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

37. Fyrstegsprincipen, punkt 13 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 7 och

2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4,

bifaller delvis motion

2020/21:2694 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 5 och

avslår motionerna

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 33 och

2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 1.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis betona att fyrstegsprincipen är en viktig utgångspunkt för den fortsatta utvecklingen av transportsystemet. Jag delar Naturvårdsverkets bedömning att de hinder i regelverket som Trafikverket anser finns för att bredare arbeta med samt finansiera och medfinansiera steg 1- och steg 2-åtgärder är angelägna att undanröja inför fördelningen av de ekonomiska ramarna.

För att utsläppen av växthusgaser ska minska i nödvändig takt i enlighet med våra klimatmål krävs det att fyrstegsprincipen tillämpas för ett transporteffektivt samhälle. Att fyrstegsprincipen till fullo tillämpas för ett trafikslagsövergripande arbetssätt är en förutsättning för att nå effektiva och hållbara transporter. Detta är en central hörnsten i bygget för att Sverige till 2030 ska nå målet om att minska transportsektorns utsläpp med 70 procent jämfört med 2010.

Riksrevisionen har i rapporten Fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastruktur – tillämpas den på avsett sätt? (RiR 2018:30) konstaterat att steg 1- och steg 2-åtgärder vidtas i alltför låg utsträckning för att åtgärda brister i vår infrastruktur. Det försämrar Sveriges möjligheter att ekonomiskt effektivt uppnå ett transportsystem som är klimat- och miljömässigt hållbart. Jag kan konstatera att dessa brister har uppmärksammats under lång tid. I juni 2019 tillkännagav riksdagen för regeringen, med anledning av en motion från bl.a. Vänsterpartiet, att åtgärder behöver vidtas för att fyrstegsprincipen ska tillämpas (bet. 2018/19:TU18, rskr. 2018/19:277). Regeringen har sedan i propositionen En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan (prop. 2019/20:65) aviserat att den i större utsträckning ska prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt (steg 1) samt åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur (steg 2). I regeringens uppdrag till Trafikverket från juni 2020 att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för en ny planperiod upprepar regeringen att man har denna avsikt. Jag kan dock konstatera att regeringen hittills inte har vidtagit några konkreta åtgärder för att säkerställa fyrstegsprincipens genomslag och för att stimulera fler steg 1- och steg 2-åtgärder i våra kommuner och regioner.

Jag vill peka på att det finns få steg 1-åtgärder i fyrstegsprincipen som Trafikverket råder över. Det är i huvudsak regeringen, kommunerna och regionerna som ansvarar för att genomföra steg 1-åtgärder som kan gälla t.ex. skatter, avgifter och informationsinsatser. Jag menar att regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med det första steget i fyrstegsprincipen, som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag.

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

38. Fyrstegsprincipen, punkt 13 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 33 och
avslår motionerna

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 7,

2020/21:2694 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 5,

2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 1 och

2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4.

Ställningstagande

En fungerande infrastruktur är hela Sveriges blodomlopp som binder samman landet. Därför är det avgörande att vi vårdar den infrastruktur vi har samtidigt som nya satsningar görs för att öka kapaciteten och punktligheten i transportsystemet. Prioriteringen av infrastrukturinvesteringar ska följa fyrstegsprincipen för att använda statens medel effektivt.

Riksdagen har tidigare, i ett tillkännagivande som bl.a. Liberalerna stod bakom, beslutat att regeringen ska vidta åtgärder för att säkerställa fyrstegsprincipens genomslag, arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna för infrastrukturinvesteringar och tydligt definiera vad som avses med trafikslagsövergripande anslag i arbetet med den kommande infrastrukturpropositionen (bet. 2018/19:TU18, rskr. 2018/19:277).

Jag menar att Riksrevisionens rapport (RiR 2018:30) över framtagandet av underlagen till och själva processen för höghastighetsjärnvägen tydligt belyser den problematik som beskrivs i tillkännagivandet, dvs. bristen på detaljerade problembeskrivningar i ett tidigt skede, vilket försvårar arbetet med att hitta rätt lösningar på problemen och att det inte finns ett underlag som visar om mer kostnadseffektiva lösningar skulle kunna väljas enligt fyrstegsprincipen eftersom samlade effektbedömningar inte gjorts av de viktigaste alternativen. Här borde också godsets betydelse ha prioriterats starkare och den säkerhetsmässiga aspekten av redundans i infrastrukturen lyftas fram.

När det gäller statens planering av framtida infrastrukturprojekt bör regeringen tillvarata erfarenheterna från processen runt höghastighetsjärnvägen när man vidtar åtgärder för att säkerställa fyrstegsprincipens genomslag, arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna för infrastrukturinvesteringar och tydligt definiera vad som avses med trafikslagsövergripande anslag. Snabba och hållbara järnvägsförbindelser är

en av nycklarna till en sund ekonomisk utveckling med expanderande arbetsmarknadsregioner, tillväxt och minskad känslighet mot ekonomiska kriser i enskilda regioner och branscher.

Sammanfattningsvis är det viktigt att säkerställa fyrstegsprincipens genomslag i samband med beslut om infrastrukturprojekt.

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

39. Samhällsekonomiska analyser, punkt 14 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1 och 2 samt

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 8 och 43 samt

avslår motionerna

2020/21:248 av Fredrik Christensson (C),

2020/21:1253 av Saila Quicklund (M),

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2,

2020/21:2595 av Sofia Westergren (M),

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 3,

2020/21:2948 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 7,

2020/21:2949 av Peter Helander m.fl. (C) yrkande 21,

2020/21:3049 av Emma Berginger (MP) yrkandena 1 och 2,

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 3,

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 3 och

2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 2 och 9.

Ställningstagande

Vi vill att samhällsekonomisk lönsamhet i betydligt högre utsträckning än i dag ska styra infrastrukturpolitiken. Det är samhällsekonomiskt klokt att prioritera arbetet med att stärka hållbara gods- och pendlingsflöden samt förstärka arbetet med att binda ihop alla färdslag genom hela Sverige. Vi vill vidare understryka att framtida infrastrukturinvesteringar ska utgå från vad som gör mest nytta för jobb och tillväxt för att hela Sverige ska leva. Vi vill se en infrastrukturpolitik som går från politisk klåfinghet som pekar ut projekt till en politik som ser och bejakar den spännande och innovativa tid som vi befinner oss i.

Vi menar att samhällsekonomisk lönsamhet och miljömässig hållbarhet ska vara vägledande i valet av infrastrukturprojekt. Den pågående tekniska utvecklingen där dagens fossilt drivna fordon successivt fahas ut ger oss möjlighet att investera i de trafikslag som är mest samhällsekonomiskt lönsamma. Vi vill rusta och bygga på den infrastruktur som vi redan har. Vi vill binda ihop färdsdrag och prioritera gods- och pendlingsflöden över hela landet. Vi värnar skattebetalarnas pengar och vill stärka förutsättningarna för jobb och tillväxt på ett långsiktigt hållbart sätt.

Vi konstaterar att dagens kalkylmodeller för samhällsekonomisk lönsamhet bygger på hur verkligheten är i nutid snarare än förväntningar framöver. Exempelvis är kommande industriprojekt och planerat byggande av nya bostadsområden sådant som inte kan räknas in i förväntad nytta trots att dessa är exempel på förväntad ökad pendling och godstrafik. Vi menar att Trafikverket behöver utveckla de samhällsekonomiska analysmodellerna så att dessa tydligare räknar in förväntad ökad pendling framåt i tiden. De samhällsekonomiska kalkylmodeller som ligger bakom investeringar i infrastruktur ska vara korrekta och rättvisande.

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

40. Samhällsekonomiska analyser, punkt 14 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2020/21:2948 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 7,
2020/21:2949 av Peter Helander m.fl. (C) yrkande 21,
2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 3 och
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 3 och
avslår motionerna
2020/21:248 av Fredrik Christensson (C),
2020/21:1253 av Saila Quicklund (M),
2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2,
2020/21:2595 av Sofia Westergren (M),
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 3,
2020/21:3049 av Emma Berginger (MP) yrkandena 1 och 2,
2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1 och 2,
2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 2 och 9 samt
2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 8 och 43.

Ställningstagande

Samhällsekonomiska kalkylmodeller ligger till grund för vilka beslut om investeringar som fattas. Det är därför helt avgörande att kalkylmodellerna är rättvisande. Med en felaktig eller ofullständig kalkyl kommer felaktiga samhällseliga investeringsbeslut att fattas.

För att beräkna den samhällsekonomiska nyttan i ett projekt behöver även exempelvis restidsvärden justeras så att de ger en mer rättvisande bild av de samhällsekonomiska vinsterna än vad som är fallet i dagsläget. Detsamma gäller även för godset i vårt transportsystem, som är konstant undervärderat. Det behöver genomföras en samhällsekonomisk värdering av godsprojekt som på ett rättvisande sätt speglar deras betydelse för näringslivets konkurrenskraft och för Sveriges konkurrenskraft som nation. Jag vill betona att utvecklingsarbetet med kalkylmodeller och samlade effektbedömningar av godstransporter måste intensifieras. Transporterna är en integrerad del i hela den industriella produktionen och skapar stora mervärden för Sverige. Om transportkedjan bryts fallerar hela systemet tills man kunnat göra en återstart. Det behövs sammanfattningsvis en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna för att värdera industrins och godsflödets betydelse rätt.

Jag vill vidare lyfta fram behovet av att införa en genomlysning av besöksnäringens infrastruktur och transportbehov. Jag kan konstatera att besöksnäringens utveckling är beroende av att besökare kan ta sig till och från platser på ett effektivt sätt. Därför måste det finnas en god infrastruktur som skapar tillgång till transporter, transportförsörjning och fungerande transportmedel som flyg, tåg, buss och båt. För att tillgodose en god infrastruktur bör Trafikverket få i uppdrag att i samarbete med besöksnäringen undersöka förslag till relevanta infrastruktur- och transportsatsningar som matchar besöksnäringens behov.

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

41. Samhällsekonomiska analyser, punkt 14 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2 och

2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 2 och 9,

bifaller delvis motion

2020/21:3049 av Emma Berginger (MP) yrkandena 1 och 2 samt avslår motionerna
2020/21:248 av Fredrik Christensson (C),
2020/21:1253 av Saila Quicklund (M),
2020/21:2595 av Sofia Westergren (M),
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 3,
2020/21:2948 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 7,
2020/21:2949 av Peter Helander m.fl. (C) yrkande 21,
2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 3,
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 3,
2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1 och 2 samt
2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 8 och 43.

Ställningstagande

För att uppnå en transportplanering som är i enlighet med transportsektorns klimatmål för 2030 och därmed ett mer transporteffektivt samhälle krävs det en mer målstyrd och mindre prognosstyrd planering. För att säkra klimatnyttan måste de samhällsekonomiska bedömningarna i mindre grad användas för att vika klimatnyttan i monetära termer och mer söka de mest kostnadseffektiva alternativen för att stärka tillgängligheten inom klimatmålets ram. Jag menar att regeringen bör se till att de samhällsekonomiska bedömningarna vid transportinfrastrukturplaneringen i mindre grad ska användas för att vika klimatnyttan i monetära termer och mer söka de mest kostnadseffektiva alternativen för att utveckla tillgängligheten inom ramen för transportsektorns klimatmål till 2030.

Jag vill vidare lyfta att det nuvarande systemet med prognosstyrd planering för transportinfrastrukturen bör ersättas med en målstyrd planering där klimatmålet är den styrande principen för framtidens infrastruktur och därmed styr planering, inriktning och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastrukturplaneringen. Regeringen bör återkomma med ett sådant förslag.

Vidare menar jag att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att som komplement till dagens basprognoser utveckla målorienterade prognoser där man utgår från att transportplaneringen ska styras mot ett mer transporteffektivt samhälle. Jag anser att Trafikverket i sin planering tydligare ska ta utgångspunkt i klimatmålet för transportsektorn och aktivt styra investeringar mot åtgärder som bidrar till en omställning av transportsystemet på både kort och lång sikt.

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

42. Samhällsekonomiska analyser, punkt 14 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 3 och avslår motionerna

2020/21:248 av Fredrik Christensson (C),

2020/21:1253 av Saila Quicklund (M),

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2,

2020/21:2595 av Sofia Westergren (M),

2020/21:2948 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 7,

2020/21:2949 av Peter Helander m.fl. (C) yrkande 21,

2020/21:3049 av Emma Berginger (MP) yrkandena 1 och 2,

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 3,

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 3,

2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1 och 2,

2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 2 och 9 samt

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 8 och 43.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis slå fast att de olika transportslagens förmåga att bära de samhällskostnader som de ger upphov till ligger till grund för hur samhället sedan gör sina investeringar i respektive transportslag och hur de ska beskattas. De olika kostnaderna har olika karaktär och kan handla om slitage på infrastruktur, trafikolyckor, utsläpp av koldioxid eller andra luftföroreningar. När transportslagens beskattning sätts i relation till deras orsakade kostnader mäter Trafikverket en internaliseringsgrad som för största samhällsekonomiska effektivitet ska vara 100 procent.

Trafikanalys har presenterat internaliseringsgraden för de olika transportslagen. Där framgår att personbilar på landsbygden mer än väl bär sina kostnader, oavsett om de drivs på bensin, diesel eller el. Personbilarna överbeskattas till skillnad från den subventionerade buss- och tågtrafiken som inte klarar att nå 100 procents internaliseringsgrad. För tätorter är förhållandet omvänt och endast tågtrafiken klarar att överstiga 100 procents internaliseringsgrad. För godstrafik är sjöfart sämst, följt av tåg, medan lastbilar kan redovisa betydligt högre värden. Lätta lastbilar på landsbygden klarar med god marginal 100 procent.

Jag vill uppmärksamma att detta ”normaltillstånd” nyligen bröts då den expertgrupp som tar fram underlaget för internaliseringsgraden åt Trafikverket i rapporten Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn (ASEK) höjde kalkylvärdet för koldioxidkostnaden från 1,14 kronor till 7 kronor. Jag vill påminna om att det vedertagna priset på ett kilo koldioxid är 1 krona, vilket har tagits fram i konsensus bland forskare och rekommenderas av EU-kommissionen med utgångspunkten att på så sätt nå Parismötets mål. Jag menar att följden av det i Sverige mångdubblade priset på koldioxid blir att det överskuggar alla andra samhällsekonomiska kostnader. Detta innebär att det blir näst intill meningslöst att mäta dem i jämförelse med extremvärdet från koldioxidpriset. Internaliseringsgraderna mellan olika transportslag vänds också upp och ned. Jag anser att det nya priset för transportslagen ändrar kalkylerna för olika infrastrukturella projekt till förmån för järnväg över vägprojekt. Jag kan konstatera att tilltaget kritiserats från flera håll och när det appliceras i form av ökade skatter innebär att kostnaderna för en stor del av vår trafik ökar utan att det hjälper klimatet. Jag menar därför att koldioxidvärderingen som utgör underlag för transportsektorns samhällsekonomiska kostnader bör utgå från EU-kommissionens rekommendation och Parisöverenskommelsens prissättning av koldioxid.

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

43. Samhällsekonomiska analyser, punkt 14 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2020/21:2948 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 7,
2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 3 och
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 3 och
avslår motionerna
2020/21:248 av Fredrik Christensson (C),
2020/21:1253 av Saila Quicklund (M),
2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2,
2020/21:2595 av Sofia Westergren (M),
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 3,
2020/21:2949 av Peter Helander m.fl. (C) yrkande 21,
2020/21:3049 av Emma Berginger (MP) yrkandena 1 och 2,
2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1 och 2,
2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 2 och 9 samt

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 8 och 43.

Ställningstagande

Jag vill peka på att felaktiga samhälleliga investeringsbeslut kommer att fattas med en missvisande eller ofullständig kalkyl. Särskild vikt bör därför läggas vid utveckling av de tidiga kalkylerna.

Jag vill särskilt framhålla att godset är undervärderat i vårt transportsystem. Nyttan av tillförlitliga godstransporter behöver lyftas tydligare och därmed öka godsets betydelse vid prioritering av infrastruktur. Jag anser därför att utvecklingen av kalkylmodeller och samlade effektbedömningar av gods-transporter måste intensifieras.

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

44. Utvärderingar av infrastrukturarbetet, punkt 15 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 3 och 7,
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 5 och
2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 7 och 38.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att regelverket för strategisk och ekonomisk planering av vägar och järnvägar är komplext och svåröverskådligt. Dessa regler har ofta tillkommit vid olika tider och med olika syften. Detta försvårar en realistisk planering som kan spänna över flera områden och förhindrar kostnadseffektivitet. Vi vill peka på att fysiska, tekniska och marknadsmässiga förutsättningar förändras över tid. Mot denna bakgrund anser vi att det behövs en genomgripande översyn av lagstiftningen, och regeringen bör initiera en sådan översyn. Lagstiftningen om planering av vägar och järnvägar bör utvärderas i syfte att öka effektiviteten och produktiviteten i investeringar.

Vi menar vidare att det bör tillsättas en övergripande utredning av organisationen kring planering, upphandling, genomförande av underhåll och byggande av ny svensk infrastruktur i syfte att öka effektivitet och framdrift och förbättra kostnadskontrollen. Enligt vår mening krävs det nu större

förändringar för att komma åt utvecklingen där projekt oavsett trafikslag blir dyrare än beräknat och genomgående försenade. Vi vill tillsätta en större utredning där hela den svenska modellen för att planera, upphandla och genomföra infrastrukturprojekt och underhåll av infrastruktur ses över. Utredningens uppdrag ska vara att underlätta att använda fyrstegsprincipen. Utredningen ska vidare bejaka helhetsprincipen i alla projekt samt kartlägga hur andra länder organiserar sin upphandling av infrastruktur. Syftet är att hämta inspiration från länder som har lyckas bättre än Sverige bl.a. i fråga om organisering och planering av underhåll samt genomförande av nya projekt snabbare och inom anslagna budgetramar. Det bör understrykas att arbetet med att utveckla svensk infrastruktur inte får stanna av i väntan på utredningens förslag. Arbetet, både att förbättra upphandlingar och att fullfölja redan avtalade infrastruktursatsningar, måste fortsätta i oförminskad takt under utredningens gång inom ramen för nuvarande organisation.

De ekonomiska medel som avsätts för investeringar i svensk infrastruktur är omfattande. Därför menar vi att det bör tillsättas ett transportpolitiskt råd som ska granska och utvärdera infrastrukturpolitiken utifrån ett transportpolitiskt ramverk. Detta ramverk ska bygga på principen att de sammanlagda infrastruktursatsningar som man fattar beslut om inför varje ny nationell plan uppvisar en gemensam samhällsekonomisk effektivitet. Likt Finanspolitiska rådet ska det transportpolitiska rådet även utvärdera hur regeringen har skött infrastrukturarbetet i stort samt vilka större projekt som har valts och på vilka grunder. Vi menar att samhällsekonomiska nyttokalkyler och de transportpolitiska målen ska vara utgångspunkten för det transportpolitiska ramverket.

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

45. Finansieringsfrågor, punkt 16 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 29 och 42,
bifaller delvis motionerna
2020/21:2945 av Per Åsling (C) och
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 1 och
avslår motionerna
2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 26 och
2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 7.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att Sverige behöver öppna för alternativa finansieringsmodeller där detta är nationalekonomiskt försvarbart. För att på allvar kunna utvärdera och jämföra om exempelvis produktiviteten kan öka och livscykelkostnaderna kan sänkas för investeringar med alternativa finansieringslösningar i vårt transportsystem behövs det större erfarenhet. Vi menar att man inom ramen för nästkommande plan borde pröva några utvalda projekt för alternativ finansiering.

Vi menar att Trafikverket bör få i uppgift att peka ut ett antal infrastrukturprojekt som lämpar sig för alternativa finansieringslösningar. Det är i det arbetet centralt att slå fast att alternativa finansieringslösningar endast kan komma i fråga om de medför samma eller högre kostnadseffektivitet jämfört med anslagsfinansiering, inte underminerar hållbarheten i de offentliga finanserna och inte heller medför oplanerade kostnadsökningar över tid på grund av att den samlade kontrollen över kostnaderna för infrastrukturinvesteringar försämrats.

Vi menar vidare att Sverige inom ramen för EU mer aktivt ska söka stöd för nationella infrastrukturprojekt. Vi anser att regeringen har agerat passivt inom EU för att få stöd för viktiga infrastrukturprojekt och vill därför framföra att det behövs en tydlig skärpning av arbetet inom EU för att få stöd. Vi kan konstatera att t.ex. Danmark i relation till folkmängd och yta de senaste åren har fått fem gånger så mycket stöd till infrastrukturprojekt som Sverige.

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

46. Finansieringsfrågor, punkt 16 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 26 och avslår motionerna

2020/21:2945 av Per Åsling (C),

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 1,

2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 7 och

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 29 och 42.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att infrastrukturen är under ständig utveckling, och därför är huvudregeln att finansiera satsningar med direktanslag. Detta är kopplat till att infrastruktur inte innebär en engångskostnad utan kräver ständigt underhåll och återkommande nya investeringar.

Vi noterar att det för finansieringen av höghastighetsjärnvägen hörs röster om att avsteg måste göras och att projektet ska lånefinansieras, vilket enligt vår mening obönhörligen skulle tränga undan andra viktiga satsningar för lång tid framöver. Dessutom måste även en höghastighetsjärnväg underhållas, varför större framtida underhållsresurser måste tas i anspråk, vilket sällan framkommer i debatten. Vi vill betona att den befintliga järnvägen måste rustas upp innan en höghastighetsjärnväg kan byggas enligt Sverige-förhandlingens modell och att alla satsningar bör finansieras direkt med anslag.

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

47. Finansieringsfrågor, punkt 16 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 1,
bifaller delvis motionerna
2020/21:2945 av Per Åsling (C) och
2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 29 och
avslår motionerna
2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 26,
2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 7 och
2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 42.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att den största delen av all infrastruktur i dagsläget finansieras över statsbudgeten. Det har genom åren skapats en ”infrastruktur-skuld” på omkring 300 miljarder kronor, eftersom statens reformutrymme är begränsat. För att genomföra nödvändiga investeringar i Sveriges infrastruktur – samt beta av den upparbetade infrastrukturens skuld – är det enligt min bedömning nödvändigt att hitta nya finansieringsvägar för infrastruktur.

Jag noterar att både svenska och utländska investerare har visat intresse för långsiktiga investeringar i Sverige. I många länder som är jämförbara med Sverige finansieras sedan länge viktiga samhällseliga infrastrukturprojekt i offentlig-privat samverkan (OPS). Staten kan då identifiera projekt som lämpar sig för en OPS-lösning. Det kan röra sig om en järnväg, en utbyggd hamn eller en motorvägssträcka. Jag menar att OPS-finansiering öppnar för nya projekt som annars skulle skjutas på framtiden eller möjligen aldrig bli av.

Nya former av finansiering av infrastruktur leder till att investeringar genomförs och genererar samhällsnytta samtidigt som kostnaden för statskassan minskar. Jag vill betona att det är viktigt att se till hela landet och vill att det ska finnas bättre möjligheter för investerare att aktivt bidra inom exempelvis större nationella projekt. På så vis kan en större del av statens pengar användas till investeringar som är viktiga lokalt eller regionalt. Med större resurser får hela landet möjlighet att genomföra viktiga tillväxthöjande infrastruktursatsningar. Jag menar därför att Trafikverket bör få i uppdrag att identifiera ett antal lämpliga större objekt som är väl lämpade för att drivas som OPS-projekt. När OPS används är det viktigt att ställa rätt krav på entreprenören så att sådana projekt verkligen minskar kostnaderna, stärker effektiviteten och ökar tillgången på kapital. Det krävs också enklare och tydligare lagar och regler för att skapa möjligheter att samfinansiera utbyggd kollektivtrafik med privata aktörer.

Sammanfattningsvis bör Trafikverket ges i uppdrag att identifiera ett antal projekt från den nuvarande nationella infrastrukturplanen som är lämpliga att hantera med extern medfinansiering. Vidare bör privat kapital och pensionsfonder ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige.

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

48. Finansieringsfrågor, punkt 16 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 7 och
avslår motionerna
2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 26,
2020/21:2945 av Per Åsling (C),
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 1 och
2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 29 och 42.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis slå fast att investeringar i infrastruktur i hög grad är, och bör förbli, en i huvudsak statlig angelägenhet. All medfinansiering är frivillig. Jag menar att det är viktigt att metoden inte blir ett sätt att köpa sig före i kön och att målet om samhällsekonomisk effektivitet inte frångås. Det är den samhällsekonomiska nyttan som ska styra prioriteringen av objekt, och förekomsten av medfinansiering får inte avgöra prioriteringen. Med andra ord är det viktigt att mindre lönsamma projekt med medfinansiering inte får konkurrera ut mer lönsamma åtgärder utan medfinansiering. Jag menar att det i dag finns en risk för att mer resurssvaga kommuner och regioner inte får ta del av statliga investeringsmedel i samma utsträckning som de som har stora resurser. Jag anser att konsekvenserna för fördelningen av resurser behöver utredas.

Jag är inte principiellt motståndare till medfinansiering men avvisar ett förfaringsätt som riskerar att både förändra prioritetsordningen för nationella infrastrukturobjekt och flytta kostnader från staten till lokala och regionala företrädare. Det måste finnas tydliga principer för att den samhällsekonomiska nyttan ska vara överordnad finansieringsform vid prioritering av infrastruktur-objekt.

Jag vill också påminna om att medfinansiering kan gå åt andra hållet, dvs. att staten medfinansierar exempelvis kommunala projekt. På grund av Trafikverkets allt dyrare processer hjälper detta dock ofta inte mindre kommuner som inte har så mycket resurser. Statens medfinansiering sträcker sig till själva byggandet av t.ex. en cykelväg, men prospekteringen och planeringen måste kommunen betala Trafikverket för. På grund av de skenande kostnaderna för dessa delar är det inte sällan den delen av projektet som innebär högst kostnader.

Mot den bakgrunden menar jag att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda och förtydliga principerna för medfinansiering och deras effekter, inte minst för fördelningen av infrastrukturmedel mellan olika delar av landet.

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

49. Brukaravgifter, punkt 17 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 17,
bifaller delvis motion
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 45 och
avslår motionerna
2020/21:197 av Michael Rubbestad och Patrik Jönsson (båda SD) yrkande 3,
2020/21:2410 av Jamal El-Haj m.fl. (S) och
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 17.

Ställningstagande

Vi vill uppmärksamma att svenska åkerier liksom företag generellt har en fortsatt stor administrativ börda. Vi kan konstatera att företag faktureras exempelvis per tillfälle vid trängselskatt och att det ofta handlar om mycket små belopp.

Vi menar att regeringen därför bör utreda en modell med samlingsfakturer på minst 500 kronor för företag och 100 kronor för privatpersoner. Detta bidrar till en minskad administrativ börda och lägre kostnader.

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

50. Brukaravgifter, punkt 17 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 45,
bifaller delvis motion
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 17 och
avslår motionerna
2020/21:197 av Michael Rubbestad och Patrik Jönsson (båda SD) yrkande 3,
2020/21:2410 av Jamal El-Haj m.fl. (S) och
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 17.

Ställningstagande

Transportstyrelsen fakturerar fordonsägare för avgifter från trängselskatter och andra vägavgifter. För folkbokförda i större städer eller i anslutning till broar med motsvarande avgift är detta ofta automatiserat, men för många engångsbesökare är det vanligt att en faktura med mycket små summor skrivs ut och skickas med posten. Därtill skickas fakturan med en postdistributör som

har kritiserats för sin opålitliga postgång. Om fakturan inte betalas i tid är påminnelseavgiften 500 kronor.

Jag menar att förutsättningarna att automatisera Transportstyrelsens hantering av trängsel- och vägavgifter borde ses över. Enligt min mening vore det mer logiskt att Transportstyrelsen utreder automatiserade system för faktureringsavgift – antingen att trängselavgifterna ackumuleras per fordon till dess att beloppet överstiger en viss större summa och först då faktureras eller att den årliga summan belastar fordonsägarens skattekonto.

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

51. Brukaravgifter, punkt 17 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 17 och avslår motionerna

2020/21:197 av Michael Rubbestad och Patrik Jönsson (båda SD) yrkande 3, 2020/21:2410 av Jamal El-Haj m.fl. (S),

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 45 och

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 17.

Ställningstagande

Det finns många infrastrukturprojekt som är samhällsekonomiskt lönsamma men som av olika skäl aldrig kommer med i de regionala eller nationella trafikplanerna då dessa inte berör tillräckligt många för att bli intressanta att arbeta vidare med.

Jag menar att regelverket bör ändras så att kommuner i samverkan med Trafikverket kan ta beslut om avgifter som tas ut av trafikanterna för att finansiera enskilda trafikprojekt. Därigenom skulle kommunerna ges bättre förutsättningar att vara med och medfinansiera enskilda projekt som annars riskerar att förhalas över tid trots att dessa projekt kan vara av stor betydelse för den enskilda kommunens näringslivs- och bostadsutveckling.

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

52. Anslagskredit, punkt 18 (S, C, L, MP)

av Anders Åkesson (C), Teres Lindberg (S), Denis Begic (S), Jasenko Omanovic (S), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S), Helena Gellerman (L) och Emma Berginger (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 21,

2020/21:4041 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1,

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 33 och

2020/21:4047 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 9.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis understryka att det i budgetlagen (2011:203) finns bestämmelser om statens budget. Där finns angett att ett anslag tillfälligt får överskridas med en kredit motsvarande högst 10 procent. Vidare vill vi peka på att det i Trafikverkets regleringsbrev finns kompletterande anvisningar om vad som gäller för Trafikverket.

Vi vill påminna om att nivån på anslagskrediten i normalfallet är 3 procent, men den kan i undantagsfall vara högre. Den sänkning av nivån på Trafikverkets anslagskredit som regeringen gjorde 2016 för anslaget 1:1 (från 10 procent till 3 procent) var således en återgång till normal nivå.

Vi delar regeringens hållning att anslagskrediten ska användas för att omhänderta oförutsedda händelser som inte går att planera för eller förutse som t.ex. katastrofer, översvämningar, urspårningar och brand. Om Trafikverket framför till regeringen att särskilda omständigheter råder inom underhållsverksamheten, och dessa omständigheter ligger utanför de tidigare angivna ändamål som krediten normalt avser, kan regeringen fatta beslut om att medge ett planerat kreditutnyttjande. Vi vill här påminna om att regeringen har anfört att detta ska ske i en särskild ordning så att Trafikverket begär att få nyttja krediten för dessa särskilda omständigheter och att regeringen gör en bedömning och fattar beslut om detta i varje enskilt fall.

Vi kan sammanfattningsvis konstatera att regeringen är oförhindrad att när som helst under året justera nivån på anslagskrediten om det skulle visa sig vara påkallat. Mot denna bakgrund anser vi att riksdagen inte bör göra ett tillkännagivande till regeringen om anslagskrediten. Vi avstyrker därför motionerna 2020/21:4037 (V) yrkande 21, 2020/21:4041 (SD) yrkande 1, 2020/21:4042 (M) yrkande 33 och 2020/21:4047 (KD) yrkande 9.

53. Produktivitet och effektivitet vid infrastrukturprojekt, punkt 19 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 19 och avslår motionerna

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 20,

2020/21:2867 av Lars Beckman (M) och

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 2.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att nya vägar ska byggas snabbt och inte under lång tid. Detta ska naturligtvis också gälla vid renovering och underhåll. Vanligt förekommande, även på högbelastade vägar, är att arbete pågår normal arbetstid på dagen, trots att avstängda körfält eller omledning skapar stora problem i trafiken och ökar risken för olyckor.

Vägbyggen som pågår under en lång tid utan att det pågår något arbete vid vägarbetsplatsen är något som många upplever som frustrerande. Ett problem med vägarbeten och skyltning om sänkt fart när det inte finns vägarbetare på plats är att förare kan öka farten även vid vägarbeten där det finns personal och att risken för påkörningar därmed ökar. För att undvika detta bör påbörjade vägarbeten slutföras snabbt och vid arbetsdagens slut bör de skyltar som varnar för pågående vägarbete tas bort.

Vi vill betona att vägarbeten ska slutföras snabbt. Vi menar att högre krav på kortast möjliga tid för både byggande och underhåll därför bör vara en parameter vid upphandling av projekt där besvären för trafiken kan vara stora.

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

54. Produktivitet och effektivitet vid infrastrukturprojekt, punkt 19 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 2 och avslår motionerna

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 19,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 20 och

2020/21:2867 av Lars Beckman (M).

Ställningstagande

Jag kan konstatera att samhällseliga investeringar i transportinfrastrukturen föregås av åtgärdsvalsstudier och att prioriteringen ska göras enligt fyrstegsmodellen. Detta innebär att t.ex. trimning av en befintlig transportanläggning ska gå före en nyinvestering. I komplexa sammanhang, där kommunen, regionen och staten gemensamt eller var för sig driver transportinfrastrukturprojekt, är det nödvändigt med dialog för att uppnå samsyn och för att undvika suboptimerade lösningar.

För att varje investerad krona ska göra så stor samhällsnytta som möjligt är det centralt att göra jämförande analyser för att välja rätt metod för varje enskilt projekt. Jag anser därför att Trafikverket vid beslut om investeringar i och upphandlingar av väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet.

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

55. Produktivitet och effektivitet vid infrastrukturprojekt, punkt 19 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 20 och avslår motionerna

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 19,

2020/21:2867 av Lars Beckman (M) och

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 2.

Ställningstagande

Jag vill betona att det finns ett behov av att Trafikverket stärker sina funktioner för tillstånds- och leveranskontroll, besiktning samt uppföljning vid upphandling av väg- och järnvägsunderhållet.

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

56. Vissa organisatoriska frågor, punkt 21 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 21 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 4 och

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 35 och

avslår motionerna

2020/21:150 av Hampus Hagman (KD) och

2020/21:2215 av Patrik Jönsson m.fl. (SD).

Ställningstagande

Vi menar att det behövs en översyn av myndighetsstrukturen inom infrastrukturuområdet i syfte att stärka samordningen och effektiviteten mellan de olika trafikslagen.

Vi kan konstatera att Trafikverket skapades i sin nuvarande form för tio år sedan i syfte att förbättra samordningen mellan olika infrastrukturprojekt. Utredningen som ledde fram till beslutet konstaterade att det fanns ett behov av ökad samordning av beslut mellan olika trafikslag. Vi menar att detta behov har ökat under det decennium som har gått sedan dess. För en konkurrensutsatt infrastruktur som verkar på en global marknad och aktivt ställer om till fossilfria drivmedel sker förändringar mycket snabbt. I dag är sjöfarten och flyget fortsatt organisatoriskt frikopplat från Trafikverket, och dessa trafikslag handhas av Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Swedavia. Vi vill därför att regeringen initierar en översyn av myndighetsstrukturen för all infrastruktur.

Inom ramen för den större översynen av infrastrukturens myndighetsstruktur bör också möjligheten att överklaga myndighetsbeslut kopplat till upphandling och kostnadsansvar ses över. Att kunna överklaga ett beslut är viktigt och utgör en grundläggande demokratisk princip. Samtidigt är det viktigt att hitta en balans så att möjligheten att överklaga inte missbrukas.

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

57. Vissa organisatoriska frågor, punkt 21 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 21 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2020/21:2215 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) och
avslår motionerna
2020/21:150 av Hampus Hagman (KD),
2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 4 och
2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 35.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att fram till april 2010 var ordningen sådan att ansvaret för vägnätet var underordnat dåvarande Vägverket och ansvaret för järnvägsnätet var underordnat dåvarande Banverket. Därefter slogs verksamheterna samman under det nybildade Trafikverket. Eftersom det nu har gått tio år sedan denna förändring gjordes borde det göras en granskning av om denna lösning har varit optimal för verksamheten och om skattebetalarna får ut mest väg och järnväg för pengarna eller om sammanslagningen har lett till försämringar och fördyringar.

Vi kan konstatera att antalet anställda har ökat drastiskt sedan Trafikverkets bildande. Enligt Trafikverkets årsredovisning var det totala antalet anställda 6 806 år 2010, medan det 2019 hade ökat till 9 403, vilket motsvarar en ökning med drygt 38 procent. Ytterligare ett problem som kan konstateras med sammanslagningen är att det är svårare att få nödvändig kompetens för flera tjänster eftersom Trafikverket inte längre bedriver underhåll, investeringar och reinvesteringar i egen regi, vilket gjordes när Banverket Produktion och Vägverket Produktion fanns. Då fanns det karriärvägar inom respektive verk, och kompetensen och kännedomen om anläggningen stannade på ett naturligt sätt kvar inom verken.

Vi menar att en utredning därför bör tillsättas för att undersöka om man ska återgå till den tidigare ordningen genom att dela upp Trafikverket i ett vägverk med ansvar för vägnätet och ett banverk med ansvar för järnvägsnätet eller om verksamheten även framgent ska vara sammanslagen i ett trafikverk.

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

Särskilt yttrande

Stambanor för höghastighetståg, punkt 11 (C)

Anders Åkesson (C) anför:

Jag har samma uppfattning som utskottsmajoriteten när det gäller att utbyggnaden av nya stambanor är viktig för att öka kapaciteten i järnvägsnätet, knyta landets tre storstadsregioner närmare varandra och bidra till stadsutveckling, bostadsbyggande och större arbetsmarknadsregioner. Jag kan konstatera att en väl utbyggd infrastruktur knyter ihop Sverige och skapar förutsättningar för fler jobb och företag i hela landet. I dag räcker järnvägens kapacitet inte till vare sig i norra eller i södra Sverige. En kraftig tillväxt i tågtrafiken har lett till högt kapacitetsutnyttjande och eftersatt underhåll samtidigt som järnvägen under lång tid har varit i behov av ytterligare förstärkningar vad gäller drift och underhåll. Denna situation gör systemet mycket känsligt för störningar, och slutresultatet blir låg pålitlighet och lågt förtroende för tåg.

Jag är därför liksom regeringen positiv till en förstärkning av det svenska järnvägssystemet och dess stambanestruktur och förespråkar nya stambanor mellan Stockholm, Göteborg och Malmö i de korridorer som använts i Sverigeförhandlingen. Sverigeförhandlingens förslag till nya stambanor bär på stor potential, när det gäller både transportarbete och bostadsproduktion, och projektet ska ses som en helhet med anslutningar, bostäder, investeringar och kollektivtrafik i hela Sverige. En satsning på nya stambanor i landet måste även inkludera att dessa och deras stationer länkas ihop med och förstärker kapaciteten på befintlig transportinfrastruktur så att tillgängligheten kommer hela det svenska transportsystemet till del. Satsningen får inte ske på bekostnad av underhåll och utbyggnad av befintliga vägar och järnvägar. Av januariavtalet framgår att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm, Göteborg, Malmö och regioner och städer längs med och i anslutning till banans sträckning bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer.

Jag vill betona att nya stambanor ska byggas på ett kostnadseffektivt sätt och med beaktande av samhällsekonomisk lönsamhet. Till följd av att det pågår ett arbete i den riktning som föreslås i kommittémotion 2019/20:3172 (C) yrkande 25 väljer jag att i detta fall framföra min åsikt i ett särskilt yttrande i stället för i en reservation.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2020/21:151 Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige:

1. Riksdagen godkänner att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2022–2033 ska uppgå till 799 miljarder kronor (avsnitt 7.1).
2. Riksdagen godkänner att av den ekonomiska ramen ska 165 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar samt att av den ekonomiska ramen ska 197 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar (avsnitt 7.2).
3. Riksdagen godkänner att av den ekonomiska ramen ska 437 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet samt att denna del av den ekonomiska ramen får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., bidrag till åtgärder i allmänna farleder och slussar, stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån (avsnitt 7.3).
4. Riksdagen godkänner att planeringsramen för investeringar i vissa väg och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter, ska uppgå till 52 miljarder kronor för perioden 2010–2033 (avsnitt 7.3.4).
5. Riksdagen bemyndigar regeringen att efter åtgärdsplaneringen slutligt besluta om fördelningen av medel mellan nationell plan och länsplaner (avsnitt 7.3.5).

Följdmotionerna

2020/21:4037 av Jens Holm m.fl. (V):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med ett nytt förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 som är helt förenligt med Sveriges klimatmål och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med ett nytt förslag med en målstyrd planering där klimatmålet är den styrande principen för framtidens infrastruktur och därmed styr planeringen, inriktningen och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om avskaffade banavgifter för hela 2021 samt att banavgifterna inte bör höjas under hela planperioden så länge jämbördiga villkor inte är uppnådda med konkurrerande trafikslag och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med det första steget i fyrstegsprincipen, som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag, och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om införande av en transporthierarki som ska genomsyra alla beslut om transportplanering och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att byggandet av nya stambanor för höghastighetståg bör göras till ett sammanhängande projekt som finansieras med lånade medel med sikte på att färdigställa banorna till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda och förtydliga principerna för medfinansiering och dess effekter, inte minst för fördelningen av infrastrukturmedel mellan olika delar av landet, och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en hållbar samhällsplanering och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att som komplement till dagens basprognoser utveckla målorienterade prognoser där man utgår från att transportplaneringen ska styras mot ett mer transporteffektivt samhälle och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att utveckla metodik och samverkansformer där man i samråd med regioner och kommuner kan identifiera tidigare beslutade objekt som inte uppfyller dagens krav i enlighet med klimat- och miljömål och tillkännager detta för regeringen.

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att omförhandla i syfte att ta bort de beslutade vägprojekt, i såväl befintlig nationell plan som kommande nationell plan, som bidrar till att det av riksdagen beslutade klimatmålet inte nås och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2022–2033 bör uppgå till 969 miljarder kronor samt att nya stambanor bör finansieras med lån utanför denna ekonomiska ram och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den ekonomiska ramen för vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar bör ökas och uppgå till 225 miljarder kronor samt ökas till 207 miljarder kronor att användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärlighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör införa ett anslag med full kostnadstäckning för drift och underhåll av isbrytare i nationell plan för transportinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör göra nödvändiga ändringar i förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur för att isbrytning ska kunna finansieras genom nationell plan för transportinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att 537 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till utveckling av transportsystemet samt att denna del av den ekonomiska ramen bör få användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur, statlig medfinansiering av vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., bidrag till åtgärder i allmänna farleder och slussar, stöd för att främja hållbara stadsmiljöer samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör prioritera trimningsåtgärder som leder till förbättrad tillgänglighet och standard för mindre energiintensiva trafikslag såsom cykel, gång och kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett separat statligt anslag för cykelinfrastruktur till den nationella infrastrukturplanen som uppfyller krav på utbyggd cykelinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett finansierat förslag till en satsning på elektrifiering av transportsektorn med en fungerande laddinfrastruktur i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör finansiera nya isbrytare inom den nationella planen för transportinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverkets anslagskredit ska höjas till 10 procent för vidmakthållande samt utveckling av statens infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:4041 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka anslagskreditgränsen för Trafikverket till 15 procent för infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en utbyggnad av stambanorna ska anpassas för såväl godståg som lokal- och regionaltåg och byggas för 250 kilometer i timmen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den samhällsekonomiska nyttan ska vägas in vid prioritering av investeringar i vägprojekt kontra järnvägsprojekt och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom dessa budgetramar prioritera medel till underhåll av vägar och järnvägar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska upprätta en plan med en bortre gräns för när underhållsskulden för väg och järnväg ska vara undanröjd och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sjöfartens behov av nya isbrytare och driften av dessa ska finansieras inom ramen för den kommande nationella transportplanen och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:4042 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

1. Riksdagen avslår regeringens förslag om medel till utveckling av transportinfrastruktur om 437 miljarder kronor.
2. Riksdagen beslutar att medel till utveckling av transportinfrastruktur ska uppgå till 404 miljarder kronor.
3. Riksdagen avslår regeringens förslag att 197 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till vidmakthållande av statliga vägar

- inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar.
4. Riksdagen beslutar att 217 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar.
 5. Riksdagen avslår regeringens förslag till medel till drift och underhåll av järnvägen om 165 miljarder kronor.
 6. Riksdagen beslutar att medel till drift och underhåll av järnvägen ska uppgå till 178 miljarder kronor.
 7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en övergripande utredning av organisationen kring planering, upphandling samt genomförande av underhåll och nybyggnation av svensk infrastruktur i syfte att öka effektivitet, framdrift och förbättrad kostnadskontroll och tillkännager detta för regeringen.
 8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att samhällsekonomisk och miljömässig lönsamhet ska vara vägledande i valet av infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.
 9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett effektivt och hållbart transportsystem som inkluderar alla trafikslag och tillkännager detta för regeringen.
 10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säga nej till att bygga höghastighetsjärnväg och tillkännager detta för regeringen.
 11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att långsiktigt arbeta för att kunna köra tåg 250 kilometer i timmen på viktiga stråk i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.
 12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta nästa steg när det gäller komplettering och nybyggnation av järnväg mellan Stockholm och Oslo och tillkännager detta för regeringen.
 13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om järnvägsunderhåll och tillkännager detta för regeringen.
 14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kapacitetsbrister på järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
 15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fler, längre och tyngre tåg och tillkännager detta för regeringen.
 16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om satsning på väg och tillkännager detta för regeringen.
 17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera ombyggnad av viktiga vägar för tyngre lastbilar, så kallade BK4, och tillkännager detta för regeringen.
 18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att ta fram en plan för att återställa hastigheten på de statliga vägar som sänkts på grund av dåligt underhåll och tillkännager detta för regeringen.

19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägunderhåll och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning för att säkerställa de regionala flygplatsernas långsiktiga utveckling och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att långsiktigt säkra inrikesflyget till och från Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att initiera en Arlandaförhandling i syfte att göra flygplatsen till Nordens ledande och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa infrastrukturen till och från Arlanda och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sjöfartens behov och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa en väl fungerande infrastruktur till och från hamnar och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om järnvägsfärjor och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en plan för landström när båtar ligger i svenska hamnar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom kommande plan förnya den svenska flottan av isbrytare och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om alternativ finansiering av infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en plan för att hantera svensk infrastrukturens underhållsskuld och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om underfinansiering inom befintlig plan och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att projekt inom plan ska i alla delar vara fullt ut finansierade och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återinföra 15 procent anslagskredit för alla infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att analysera förändrade pendlingsbeteenden efter pandemin, analysen ska ge underlag för ett eventuellt behov av omprioriteringar när det

- gäller infrastrukturinvesteringar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över myndighetsstrukturen inom infrastrukturuområdet i syfte att stärka samordningen och effektivitet mellan de olika trafikslagen och tillkännager detta för regeringen.
 36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stärkt gemensam infrastrukturplanering med våra nordiska grannländer och tillkännager detta för regeringen.
 37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inkludera ny transportteknik i den framtida infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
 38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera infrastrukturlagstiftningen och tillkännager detta för regeringen.
 39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska vara världsledande avseende elektrifiering av fordonsparken, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sätta tydliga mål för år 2030 avseende utbyggnaden av laddinfrastruktur i anslutning till vägar, rastplatser, tankställen, hamnar samt företag, bostäder, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige aktivt ska arbeta inom ramen för EU för harmonisering av elektrifiering av all infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
 42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige inom ramen för EU mer aktivt ska söka stöd för nationella infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.
 43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna vad gäller infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
 44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bejaka möjligheterna och förebygga riskerna med autonoma fordon och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:4047 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

1. Riksdagen beslutar att ramen för vidmakthållande av väg ska vara 253 miljarder kronor.
2. Riksdagen beslutar att tillägga en ram för vidmakthållande av flyg på 800 miljoner kronor.
3. Riksdagen beslutar att ramen för trafiksystemets utveckling ska vara 380,2 miljarder kronor.

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att om nya stambanor för höghastighetståg ska byggas måste de hanteras via annan finansiering utanför ram och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avvakta med att genomföra det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kostnaden för nya isbrytarfartyg bör anslagsfinansieras inom ramen för nya investeringar och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kostnaden för Nya Ostkustbanan bör anslagsfinansieras inom ramen för nya investeringar och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kostnaden för fyrspar på sträckan Alingsås–Floda bör anslagsfinansieras inom ramen för nya investeringar och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återinföra 15 procents anslagskredit för alla infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta ett ministerråd för transport inom ramen för Nordiska ministerrådets organisation och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en ny organisering samt finansiering av de regionala flygplatserna och tillkännager detta för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2020/21

2020/21:100 av Acko Ankarberg Johansson och Andreas Carlson (båda KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att nya stambanor byggs och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:111 av Mikael Eskilandersson och Angelica Lundberg (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för en ny järnvägssträckning mellan Helsingborg och Jönköping och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:114 av Angelica Lundberg (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tidigarelägga en fortsättning av ombyggnationen av riksväg 26/47 och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:129 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rusta upp Stångådals- och Tjustbanan och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en sydostkustbana och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:132 av Mattias Bäckström Johansson och Anne Oskarsson (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för färjetrafik mellan Byxelkrok och Oskarshamn i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:150 av Hampus Hagman (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett samlat ansvar för de statliga trafikverksamheterna i en myndighet förlagd till Västsverige och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:197 av Michael Rubbestad och Patrik Jönsson (båda SD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fordon vars påminnelseavgift och tilläggsavgift inte bokförts på Transportstyrelsens konto senast förfalldatum bör tas ur trafik och beläggas med körförbud till dess att betalning skett och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:213 av Lars Thomsson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur staten kan ta ansvar för att Gotland kan utvecklas i samma takt som övriga län och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:218 av Lars Thomsson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tillskapande av en reservhamn för att säkra en tillfredsställande tillgänglighet i linjetrafiken till Gotland och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:233 av Staffan Eklöf (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera utbyggnad till dubbla körfält i vardera riktningen på riksväg 40 på sträckningen mellan Ulricehamn och Jönköping och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:248 av Fredrik Christensson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över bättre möjligheter att ersätta färjor med bro och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:253 av Robert Halef (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör prioritera ytterligare en förbindelse som alternativ till motorvägsbron i Södertälje samt påskynda breddning av befintlig motorvägsbro och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:283 av Linda Lindberg och Mikael Eskilandersson (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Europaväg 6 bör bli sexfilig på sträckan Helsingborg–Malmö och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:291 av Magnus Ek (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna att förbättra och utveckla järnvägsförbindelserna mellan Linköping, Västervik och Kalmar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:334 av Solveig Zander (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av utvecklad tågtrafik i Arosstråket och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:335 av Solveig Zander (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga en gång- och cykelväg genom det vackra historiska naturlandskapet mellan Uppsala, Flottsund och Vassunda och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:336 av Solveig Zander (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att med nationella medel bygga om Hjulstabron och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:340 av Solveig Zander (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bifalla förslaget att inkludera sträckan Stockholm–Uppsala i byggandet för höghastighetsspår Stockholm–Malmö–Göteborg och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:341 av Solveig Zander (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en daglig förbindelse, med en färja, över Skofjärden mellan Skokloster, Håbo kommun och Örsand, Knivsta kommun och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:351 av Camilla Brodin (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inleda en Arlandaförhandling för Sveriges tillväxtregion och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:353 av Michael Rubbestad och Monika Lövgren (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda upprättandet av en färjeförbindelse mellan Skokloster och Knivsta i Uppsala län och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:378 av Jörgen Grubb (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ny landsväg för lastbil, sträckan Malmö–Helsingborg, och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:405 av Niels Paarup-Petersen och Jonny Cato (båda C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av Öresundsmetro och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Öresundsbrons överskott kan användas till regionala infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Öresundsmetro bör ingå i infrastrukturplaneringen i Sverigeförhandlingen och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:413 av Niels Paarup-Petersen (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att skapa nya förbindelser över Öresund och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om gemensam finansiering av förbindelser över Öresund och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:417 av Jonny Cato och Niels Paarup-Petersen (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det angelägna i att fortsätta arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:425 av Gudrun Brunegård (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta och vara delaktig i genomförandet av nödvändiga åtgärder för delelektrifiering av Stångådalsbanan och Tjustbanan och ta lärdom för liknande modeller i övriga Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:433 av Kjell-Arne Ottosson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör låta utreda en ytterligare förstärkning av stödet till det enskilda vägnätet och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:436 av Magnus Oscarsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppgradera möjligheten att rusta upp länsväg 131 mellan Österbymo och Tranås i Trafikverkets planering och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:454 av Annika Carlsson och Fredrik Christensson (båda C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att infrastruktur i form av kraftledningar ska samordnas med väg- och järnvägsdragningar för att minimera det totala markinträdet och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:476 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en genomlysning av besöksnäringens infrastruktur och transportbehov och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:478 av Peter Helander (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningar för investeringar utmed Dalabanan för att åstadkomma kortare restid och regionförstoring och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en särskild förhandlingsperson med syftet att tillsammans med Trafikverket, berörda regioner och intressenter arbeta för att söka finansieringslösningar för att genomföra en upprustning av Dalabanan i sin helhet, exempelvis via en lånefinansieringslösning där upplåning från de allmänna pensionsfonderna övervägs, och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:482 av Mikael Oscarsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ombyggnationen av riksväg 282 på sträckan Uppsala–Almunge bör prioriteras och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:488 av Lars Adaktusson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppmana regeringen att upprätta en åtgärdsplan för Dalabanan i syfte att öka dess kapacitet och standard så att turtätheten kan öka och restiden minska och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:507 av Emma Carlsson Löfdahl (-):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att riksväg 40, sträckan mellan Göteborg och Jönköping, i sin helhet ska byggas om till motorväg och att den fortsatta sträckningen från Nässjö till Västervik ska byggas om till mötesfri väg och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:538 av Ingemar Kihlström (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en utbyggnad, ombyggnad till planskilda korsningar samt utökad underhåll för Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:539 av Ingemar Kihlström (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta den sista etappen av den vägförbättrande ombyggnationen av länsväg 181 när medel budgeteras till infrastruktur och länsvägarna och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:562 av Anne Oskarsson och Mattias Bäckström Johansson (båda SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt utreda hur säkerheten på Ölandsbron kan förbättras och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att starta projekteringen av en ny bro eller tunnel från fastlandet till Öland och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:565 av Patrik Jönsson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att upprätta byggnation av ett mot vid Boråstorpet på riksväg 40 i anslutning till Borås och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:566 av Patrik Jönsson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra E6 genom Skåne sexfilig och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:591 av Ulrika Heie och Annika Qarlssoon (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna vad gäller en snabb utbyggnad av ett tredje spår samt ytterligare ett dubbelspår väster om Alingsås och en upprustning av Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:597 av Håkan Svenneling m.fl. (V):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige inom det nordiska samarbetet ska verka för att utveckla de gränsöverskridande järnvägarna och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:600 av Patrick Reslow och Jörgen Grubb (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att bygga Öresundsmetron och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:610 av Kerstin Lundgren (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att stärka och säkra förbindelserna E4 och E20 genom Södertälje samt att överväga att satsa på en motorvägstunnel förbi Södertälje kanal och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:635 av Alireza Akhondi (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en översyn om hur Trafikverket lever upp till sitt uppdrag att upprätthålla en god vägstandard i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:660 av Eric Palmqvist m.fl. (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om större fokus på industrins villkor i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:663 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera upp industrins villkor inom infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:700 av Eric Palmqvist m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka landsbygdsperspektivet vad gäller resor, transportkostnader och infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:701 av Eric Palmqvist m.fl. (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka infrastrukturen kopplad till gruvnäringens behov och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:705 av Eric Palmqvist m.fl. (SD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:780 av Daniel Bäckström (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till investeringsstöd till enskilda vägar och skogsvägar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:813 av Magnus Manhammar (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplanen studera förutsättningarna för möjligheten till en snabb process för den fortsatta utredningen av en tunnelförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:862 av Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ökade infrastrukturinvesteringar i Blekinge län samt att se över möjligheten att utarbeta en nationell strategi för att möta den ökade utrikeshandeln österut och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:863 av Magnus Manhammar och Mattias Vepsä (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett hållbart och effektivt transportsystem och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:886 av Niklas Karlsson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplanen studera förutsättningarna för ökad godstågskapacitet över Öresund och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:890 av Hillevi Larsson m.fl. (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för fortsatta insatser för en funktionell infrastruktur i Skåne och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:893 av Per Åsling (C):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att tilldela Jämtlands län höjda anslag, och därmed en rättvis och rimlig andel av resurserna, till vägar och järnvägar samt att se över införandet av en garanterad lägstanivå för vägar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:934 av Lars Hjälmered m.fl. (M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om reformer för att stärka Göteborgs hamn och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1069 av Lars Hjälmered (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka Göteborgs hamn och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga åtgärder för att återupprätta förtroendet för Göteborgs hamn och Sverige för att därmed återfå konkurrenskraftiga logistikupplägg och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1071 av John Widegren (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur Skenäsfärjan och andra vägfärjor ska fungera bättre i framtiden och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1088 av Lars Hjälmered (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga möjligheterna att genomföra ett fullskaletest med moderna transportlösningar i någon eller några av landets större städer och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1186 av Ann-Sofie Lifvenhage (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka infrastrukturen för transporter inom Stockholm-Mälardalsregionen och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1239 av Sailsa Quicklund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att rusta upp Inlandsbanan för att skapa ännu bättre förutsättningar för fler företag och jobb i Norrlands inland och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1253 av Sailsa Quicklund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ändrade beräkningsgrunder för infrastrukturmedel och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1270 av Jan Ericson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att makten över tillstånd till nya utfarter i samband med nybyggnation bör flyttas från Trafikverket till kommunernas bygglovsenhet och att en översyn bör göras med avsikt att stärka kommunernas makt gentemot Trafikverket i övrigt samt tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör genomföra en omprövning av projekt inom nuvarande investeringsplaner för transportsystemet 2018–2029 med utgångspunkten att klimatmålet för transportsektorn ska nås, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se till att de samhällsekonomiska bedömningarna vid transportinfrastrukturplaneringen i mindre grad ska användas för att vikta klimatnyttan i monetära termer och mer söka de mest kostnadseffektiva alternativen för att utveckla tillgängligheten inom ramen för transportsektorns klimatmål till 2030, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2021 ska återkomma till riksdagen med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att nå fossilfria transporter senast 2035, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med det första steget i fyrstegsprincipen, som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag, och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör anta ett kompletterande etappmål för hållbar

stadsutveckling som innebär att framtida trafikökningar ska ske genom andra trafikslag än biltrafik och tillkännager detta för regeringen.

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2021 bör återkomma med förslag på lagstiftning som möjliggör för kommunerna att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnationer och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel för att stimulera mobilitetstjänster som främjar ett minskat behov av att äga en egen bil samt ökar det hållbara resandet med kollektivtrafik och cykel och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1350 av Lars Hjälmered (M):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga åtgärder för att fortsätta att utveckla Fiskebäcks hamn och därmed den svenska fiskerinäringen och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1425 av Arman Teimouri m.fl. (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för bättre järnvägsförbindelser mellan Stockholm och Oslo och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1428 av Christer Nylander (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för en andra Ölandsbro och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1446 av Lina Nordquist (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en förbindelse över Mälaren mellan Skokloster i Håbo kommun och Västersjö i Knivsta kommun och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1447 av Lina Nordquist (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en järnvägslänk mellan Uppsala och Enköping och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1456 av Hans Ekström m.fl. (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att förbättra

transportinfrastrukturen i Stockholm-Mälardalenregionen och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1458 av Hans Ekström m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en upprustning och vidareutveckling av E20 och Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1499 av Robert Hannah (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen prioritera en modernisering av Kinnekullebanan och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1521 av Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra snabba tågförbindelser på sträckan Oslo–Köpenhamn och vidare söderut till en del av EU:s TEN-T-nätverk och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förutsättningarna för länken Oslo–Göteborg–Köpenhamn bör genomlysas när ett framtida nät av höghastighetsbanor i Sverige planeras och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förutsättningarna för dubbelspår på hela tågsträckan Oslo–Göteborg–Köpenhamn bör utredas och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1527 av Roger Haddad (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för investeringar för att öka tryggheten och säkerheten mellan Västerås och Eskilstuna och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1543 av Malin Höglund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att investera mer i Dalabanan och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1590 av Johan Andersson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för och prioritera byggandet av ostlänken och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1593 av Patrik Engström m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar i infrastruktur i Dalarna och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1599 av Per Söderlund (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda brukarfinansiering på sträckan Oslo–Stockholm 2.55, samt att inleda dialog med Norges regering i ärendet och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1600 av Patrik Jönsson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastrukturen kring Ystads hamn och E65 och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1637 av Anna-Caren Sätherberg och Kalle Olsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Norra stambanans betydelse för tillväxt i hela landet och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1638 av Anna-Caren Sätherberg och Kalle Olsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för trafiksäkra och hållbara vägar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1652 av Olle Thorell och Maria Strömkvist (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Strömsholms kanal och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1656 av Nermina Mizimovic m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att utveckla och förbättra Tjust- och Stångådalsbanan och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1663 av Pia Nilsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplanen studera förutsättningarna för att skyndsamt påbörja utbyggnaden av E18 Köping–Västjädra till motorvägsstandard och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1664 av Pia Nilsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplanen studera förutsättningarna för att så snart som möjligt

påbörja byggnationen av en ny Hjulstabro på väg 55 och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1674 av Ida Karkiainen m.fl. (S):

Del 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att förbättra nattågstrafiken till övre Norrland samt tydliggöra uppdraget om gränsöverskridande järnvägstrafik och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser gränsöverskridande järnvägstrafik.

2020/21:1682 av Ingela Nylund Watz m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en ny trafiklösning med bro eller tunnel över Saltsjö-Mälarsnittet i Södertälje och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1697 av Erik Ottoson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snarast bör säkerställa full finansiering av Tvärförbindelse Södertörn så att projektet kan fortlöpa enligt plan och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1742 av Ida Drougge (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av projektet Östlig förbindelse i Stockholms län och att staten bör medfinansiera detta och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1763 av Camilla Waltersson Grönvall (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tidigarelägga investeringen i en ny slussled i Trollhättan och Lilla Edet där det tas hänsyn till skredrisken och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1808 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att se över fördelningsmodellen mellan länstransportplanerna och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1813 av Kristina Nilsson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att lösa trafiksituationen

i Örnsköldsvik så att luftkvaliteten och stadens utvecklingsmöjligheter säkerställs och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1838 av Isak From m.fl. (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägunderhållets betydelse för jobb och tillväxt i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att beakta klimat och miljö samt stränga vintrar vid planeringen av vägunderhåll och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1866 av Viktor Wärnick (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utbyggnation av Ostkustbanan till dubbelspårig järnväg och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1867 av Viktor Wärnick (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast se över möjligheten till en utbyggnation av E4 mellan Söderhamn och Gävle och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1879 av Viktor Wärnick (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkra och prioritera riksvägarna i Sveriges gles- och landsbygdsområden och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1895 av Hanna Westerén (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att genom en reservhamn säkra Gotlands grundläggande försörjning och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1897 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för hur Gotlandstrafiken kan behandlas i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1909 av Adnan Dibrani m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att förbättra vägstandarden på väg 153 och 154 och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1980 av Ida Drougge (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten behöver ta sin del av ansvaret och planera för statlig medfinansiering av utbyggnaden av Spårväg City, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2020/21:2016 av Carina Ödebrink m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ett principbeslut om att bygga nya stambanor och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2037 av Joakim Sandell m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga Öresundsmetron och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2040 av Marianne Pettersson och Per-Arne Håkansson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökat statligt ansvar för infrastruktur med riksintresse och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att omförhandla Sverigeförhandlingen och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2053 av Paula Holmqvist m.fl. (S):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om prioriteringar av regionalinfrastrukturen på lands- och glesbygd och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2095 av Heléne Björklund och Magnus Manhammar (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för satsningar på Sydostlänken och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2096 av Heléne Björklund och Magnus Manhammar (båda S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att utbyggnaden

av E22 bör ske i längre och mer sammanhängande stråk och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av planerade satsningar på E22 och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2099 av Ingemar Nilsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör undersöka möjligheten till en snabbare utbyggnad av Nya Ostkustbanan, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2020/21:2145 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna att bygga ut E6 genom Skåne till en trefilig motorväg på fler avsnitt och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2151 av Mattias Jonsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att skapa en bättre infrastruktur i Västsverige och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2160 av Diana Laitinen Carlsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningar för förbättrad infrastruktur i Jönköpings län och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör göra en översyn av trafikflöden i hamnar och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att genomföra en farledsfördjupning i Göteborgs hamn och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra en farledsfördjupning vid Malmporten snarast möjligt och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2215 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en delning av Trafikverket till ett vägverk och ett banverk och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en stärkt marknadspott för snabba åtgärder i syfte att stärka kapaciteten och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverigeförhandlingen snarast bör avbrytas eller omförhandlas och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Maria–Helsingborg snarast bör byggas dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Göteborg–Borås via Landvetter snarast bör byggas med dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Södra stambanan snarast bör byggas ut till fyrspårig järnväg sträckan Lund–Hässleholm och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Hässleholm–Kristianstad bör byggas om till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Alvesta–Växjö bör byggas om till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Norrbotniabanans utbyggnad sträckan Luleå–Skellefteå ska påbörjas och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en upprustning av Ostkustbanan med dubbelspår för 250 kilometer i timmen och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en upprustning av Inlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om godstrafikens behov av upprustade bansträckor och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skogs- och gruvindustrins behov av nya järnvägsspår i Norrland bör utredas och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska sluta rikta svenska skattemedel via EU till andra länders infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vid utredningar och beräkningar av höghastighetsjärnväg i Sverige bör den europeiska revisionsrättens rapport beaktas och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att EU bör vara mer återhållsamt med att stödja medlemsstaternas

- høghastighetsjærnvægsprojekt och att regeringen mer utførligt bør følja utvecklingen av europeiskt høghastighetståg och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjligheten att transportera järnvægsagnar med fartyg bør bibehållas och tillkännager detta för regeringen.
 22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en ny förbindelse mellan Sverige och Danmark och tillkännager detta för regeringen.
 24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett arbete bør inledas för förbättrade järnvægskommunikationer mellan Sverige och Norge och tillkännager detta för regeringen.
 25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett arbete bør inledas för förbättrade järnvægskommunikationer mellan Sverige och Finland och tillkännager detta för regeringen.
 26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsningar på järnvæg bør finansieras med direktanslag och tillkännager detta för regeringen.
 27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kraftigt stärka underhållet av det befintliga järnvægsystemet och tillkännager detta för regeringen.
 28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka underhållet av kontaktledningssystemet för att förhindra nedrivna kontaktledningar och andra fel på kontaktledningsnätet och tillkännager detta för regeringen.
 29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera mer resurser till dubbelspårig järnvæg och tillkännager detta för regeringen.
 30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge bättre förutsättningar för regionala järnvægsnät och tillkännager detta för regeringen.
 31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bør ha en positiv grundsyn på olika regioners önskemål om nya stationer och tillkännager detta för regeringen.
 32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda kostnaden för alternativet 250 kilometer i timmen, alternativt 320 kilometer i timmen, på aktuella sträckningar innan beslut tas vid ombyggnation eller utbyggnad till fyrspar och tillkännager detta för regeringen.
 33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att høja hastigheten till 250 kilometer i timmen på de sträckningar som är mest lämpliga och tillkännager detta för regeringen.
 56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvecklingen av nya byggmetoder för järnvæg bør öka och tillkännager detta för regeringen.

57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvecklingen inom sektorn förarlösa tåg bör uppmuntras och tillkännager detta för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvecklingen angående maglevtåg bör bevakas och tillkännager detta för regeringen.
59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvecklingen angående hyperloop bör bevakas och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett riktat stöd till kommuner för upprustning av vägar och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Östlig förbindelse och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stadsmiljöavtal och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Europavägarna i landet bör hålla lägst fyrfältsstandard och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vägarbeten ska slutföras snabbt och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka antalet rastplatser med tillhörande övervakning och tillkännager detta för regeringen.
72. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärda brister på befintliga rastplatser och tillkännager detta för regeringen.
81. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om enskilda vägar och tillkännager detta för regeringen.
110. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en marknadspott för väginvesteringar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2307 av Kjell Jansson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lägga in Östlig förbindelse och Tvärförbindelse Södertörn i den nationella planen och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2372 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplanen studera förutsättningarna för fortsatta satsningar på tågförbindelsen Stockholm–Oslo och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplanen studera förutsättningarna för satsningar på E18 och sträckan Valnäs–Töcksfors och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplanen studera förutsättningarna för satsningar på E16 och sträckan Mårbacken–norska gränsen och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2396 av Niklas Karlsson och Per-Arne Håkansson (båda S):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att stärka infrastrukturen till Sveriges enda stora varv i syfte att stötta den svenska marintekniska industrin och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2397 av Jörgen Hellman m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera möjligheterna att utveckla väg- och järnvägstrafiken inom Fyrbodalen samt el, laddinfrastruktur och biogas och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2399 av Jörgen Hellman m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att utveckla sjöfarten i Göta älv och Vänersjöfarten och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2410 av Jamal El-Haj m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att införa reducerade resekostnader på Öresundsbron som en nationell angelägenhet och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2457 av Marta Obminska och Jessika Roswall (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en full finansiering av fyrspårig järnväg mellan Uppsala och Stockholm (Skavstaby) och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2514 av Helena Vilhelmsson m.fl. (C, KD, M, L, S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda brukarfinansiering på sträckan Oslo–Stockholm, samt att inleda dialog med Norges regering i ärendet och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2540 av Per Åsling m.fl. (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i nära samverkan med Inlandsbanan AB och näringslivet i uppdrag att se över Inlandsbanans framtida funktion med svensk normalstandard integrerat med övriga anslutande järnvägsnät inklusive samtliga tvärbanor och därmed skapa förutsättningar för nya och växande företag med fler jobb och tillväxt i inlandet, hur den akuta kapacitetsbristen i järnvägssystemet kan lösas samt bidra till den globala klimatomställningen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2020/21:2544 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att tillsammans med näringslivet och övriga berörda myndigheter undersöka behovet av att anpassa infrastrukturen till turistresmål som är starkt säsongsbundna och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2576 av Ulrika Heindorff m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast färdigställa utbyggnaden av Västkustbanan med dubbelspår längs hela sträckningen och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2595 av Sofia Westergren (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka möjligheten att ersätta Trafikverkets färjor med broar där det är samhällsekonomiskt lönsamt och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2597 av Sofia Westergren m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till en utökning av Bohusbanan med dubbelspår till Norge i tre steg, först till Stenungsund, steg två till Munkedal och sedan binda ihop järnvägen med Norge och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2637 av Boriana Åberg m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att prioritera och tidigarelägga infrastruktursatsningar i Skåne och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att intäkterna från Öresundsbron ska finansiera framtida infrastrukturinvesteringar i Skåne och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att gå vidare med planeringen av en fast

- förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en fortsatt utbyggnad av Södra stambanan, Västkustbanan och Skånebanan och tillkännager detta för regeringen.
 5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utbyggnad av E6 och E22 till sexfiliga motorvägar och tillkännager detta för regeringen.
 6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en prioritering av hamninfrastruktur i de skånska hamnarna av nationellt intresse bör göras och tillkännager detta för regeringen.
 7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av alternativa järnvägsförbindelser till kontinenten via Trelleborgs hamn och tillkännager detta för regeringen.
 9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta en infrastrukturkommission tillsammans med Danmark för att säkerställa en samlad gränsöverskridande planering av infrastrukturen i Öresundsregionen och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2650 av Helena Bouveng och Mats Green (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nya stambanor för snabbtåg och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2668 av Malin Danielsson m.fl. (L):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda åtgärder för Stockholms infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2670 av Malin Danielsson och Nina Lundström (båda L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda infrastrukturåtgärder för att möta den starka tillväxten på Södertörn, där Tvärförbindelse Södertörn, väg 225, en ny passage över Södertälje kanal samt Bytespunkt Flemingsberg är särskilt prioriterat, och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2674 av Bengt Eliasson (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om snar upprustning av järnvägsstråken Halmstad–Markaryd och Halmstad–Nässjö och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2678 av Bengt Eliasson (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur det snarast kan göras satsningar på infrastruktur som stärker tillväxten i Halland och övriga Väst- och Sydsverige och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2694 av Emma Berginger m.fl. (MP):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att ändra förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. för att öka Trafikverkets möjligheter att medfinansiera steg 1- och 2-åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipen samt att se över förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2020/21:2695 av Emma Berginger (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en handlingsplan för effektivisering av transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla styrmedel som leder till överflyttning till de mer energieffektiva transportslagen och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2757 av Ann-Sofie Alm (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att utreda nyttoeffekterna av en upprustad Bohusbana på kort och lång sikt och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2765 av Ann-Sofie Alm (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Dalslands vägnät generellt, väg 172 speciellt, och specifikt vägsträckan förbi Härsängen behöver upprustas och ska läggas in i den nationella planen och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2767 av Ann-Sofie Alm (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjligheten till en snabb, smidig och seriös järnvägslink mellan Oslo, Fyrstadsregionen, Göteborg och Köpenhamn bör utredas och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att koldioxidvärderingen som utgör underlag för transportsektorns samhällsekonomiska kostnader bör utgå från EU-kommissionens

- rekommendation och Parisöverenskommelsens prissättning av koldioxid och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör ta fram en strategi för hur vätgas kan användas för transporter och inom industrin och tillkännager detta för regeringen.
 16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avbryta pågående arbete med Sverigeförhandlingens förslag om nya banor för höghastighetståg och tillkännager detta för regeringen.
 17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om lokala och regionala beslut om trafikantavgifter och tillkännager detta för regeringen.
 18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om resurserna för drift och underhåll av järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
 20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör stärka sina funktioner för tillstånds- och leveranskontroll samt uppföljning vid upphandling av väg- och järnvägsunderhållet och tillkännager detta för regeringen.
 21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om resurserna för väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
 37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en strategisk plan för hamnverksamhet som tas fram i samverkan mellan hamnarna och andra berörda aktörer och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2851 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till en översyn av vägnätet för att utjämna skillnaderna i landet och förbättra vägnätet för en bättre miljö och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2867 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avyttra statens ägande i Arento AB och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2872 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en utbyggnad av E4:an mellan Gävle och Söderhamn och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2916 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att utöka spårkapaciteten på sträckan Gävle–Härnösand och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2922 av Rickard Nordin m.fl. (C):

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att efterlevnad av transportsektorns utsläppsminskingsmål till 2030 kräver ett brett spektrum av resultatriktade politiska incitament för att främja ökad användning av klimateffektiva biodrivmedel, utökad elektrifiering och mer effektiva transportlösningar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2926 av Rickard Nordin m.fl. (C):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en infrastruktur som gör att den tekniska utvecklingen kommer hela landet till del och som gör det möjligt att driva företag i hela landet och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2929 av Jonny Cato m.fl. (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att snarast färdigställa utbyggnaden av dubbelspår längs hela sträckningen mellan Göteborg och Malmö och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2932 av Per Åsling (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för ändrade prioriteringar i syfte att åtgärda infrastruktur i Jämtlands län och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2934 av Alireza Akhondi m.fl. (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till ökad andel medel från den nationella planen för nyinvesteringar i Stockholms län och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2935 av Alireza Akhondi m.fl. (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att inleda planering och byggnation av Österleden och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2936 av Alireza Akhondi m.fl. (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder enligt motionens intentioner vad gäller tågförbindelse mellan Stockholm och Oslo och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2945 av Per Åsling (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska få i uppdrag att identifiera 10–15 större OPS-projekt och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2948 av Helena Lindahl m.fl. (C):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en konkurrenskraftig infrastruktur för basindustrin och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna i syfte att värdera industrins och godsflödets betydelse rätt och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör anslå medel till järnvägsunderhåll avseende viktiga lokala och regionala industrispår och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en nationell strategi för hamnverksamheten i syfte att öka hamnarnas kapacitet och betydelse och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2949 av Peter Helander m.fl. (C):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en genomlysning av besöksnäringens infrastruktur och transportbehov och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska ta med besöksnäringen i sin nyttoutvärderingskalkyl och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2993 av David Josefsson och Marie-Louise Hänel Sandström (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lyfta Göteborgs hamn som en angelägenhet och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3004 av Noria Manouchi (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga en Öresundsmetro och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3027 av Lars Püss m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att snarast färdigställa utbyggnaden av Västkustbanan med dubbelspår längs hela sträckningen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att prioritera infrastruktursatsningar i Halland och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det angelägna i att reinvestera i Halmstad–Nässjö järnväg och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att en fast HH-förbindelse byggs och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att E6:an byggs ut och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att väg 25 och 26 byggs och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att väg 153 och 154 byggs och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en prioritering av hamninfrastruktur i de halländska hamnarna av nationellt intresse bör göras och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av en välfungerande flygtrafik i sydvästra Sverige och av att arbetet med spårbunden trafik till Landvetter lyfts och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3048 av Emma Berginger och Janine Alm Ericson (båda MP):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla ekobonusen till en breddad ekobonus och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3049 av Emma Berginger (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av utvecklade prognoser och samhällsekonomiska beräkningar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att tillämpa målstyrning snarare än prognosstyrning i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3055 av Emma Hult m.fl. (MP):

36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kommuner ska ges möjlighet att införa s.k. transportplaner för ökad möjlighet att strukturerat planera för minskad negativ klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att investeringar i cykelinfrastruktur, spårvägar och annan kapacitetsstark kollektivtrafik ska fortsätta genom stadsmiljöavtalen och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3063 av Emma Hult och Elisabeth Falkhaven (båda MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Halmstad–Nässjö-banan bör behållas samt utvecklas och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3093 av Lotta Finstorp m.fl. (M, C, KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en upprustning av riksväg 55 med fokus på ökad trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3168 av Mikael Larsson m.fl. (C):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa en lägsta nivå för transporter även under en kris och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att systemkritiska trafik- och säkerhetssystem fungerar även i en kris, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram beredningsplaner för personalens återstart med fokus på behörighet och tillstånd och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att starkare incitament och resultatfokuserad politik krävs för att nå målet om 70 procent minskade utsläpp från transportsektorn till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna i syfte att värdera industrins och godsflödets betydelse rätt och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över formerna för stadsmiljöavtal så att det stödet går att söka även för hamnarna och tillkännager detta för regeringen.

29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en ambitiös nationell handlingsplan i enlighet med DAFI-direktivet för att möjliggöra EU-stöd till fossilfri infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att identifiera ett antal projekt från nuvarande nationella infrastrukturplan som är lämpliga att hantera med extern medfinansiering samt att privat kapital och pensionsfonder bör ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar när det gäller väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken upphandlingsform som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att beakta trygga och tillgängliga trafikmiljöer i planeringsarbetet för infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kvinnor och män ska ha samma möjlighet att påverka planeringen av transporter och transportinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en nationell strategi för hamnverksamheten i syfte att öka hamnarnas kapacitet och betydelse och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att hamnverksamheten i kraft av sin strategiska betydelse i större utsträckning ska ingå som del i det nationella transportsystemet och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över formerna för stadsmiljöavtal så att det stödet går att söka även för hamnarna och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en grön svensk kustfartsstrategi som lyfter fram både den svenska maritima strategin och den nationella godshandlingsplanen och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna för byggande av nya stambanor för järnvägen och tillkännager detta för regeringen.

27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att se över åtgärder för att minska underhållsskulden i järnvägssystemet och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör anslå medel till järnvägsunderhåll avseende lokala banor och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att begreppet ”en lägsta godtagbar vägstandard” bör införas och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom ramen för Trafikverkets resurser säkerställa att de samfällda enskilda vägarnas 43 000 mil ska ha en bra standard, rätt sträckning och rätt bärighet i relation till det system av statliga och kommunala vägar de utgör en del av i näringslivets totala behov av godsstråk med god bärighet och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningen för en automatisering av Transportstyrelsens hantering av trängsel- och vägavgifter och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för att främja autonomi och teknikutveckling inom transportsystemet, förbättra mobilitetstjänster över hela landet samt att lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas på funktionalitet framför tekniks specifika krav, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2020/21:3178 av Helena Lindahl och Linda Modig (båda C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska inleda diskussioner med berörda regioner och intressenter för att skyndsamt hitta finansieringslösningar för hela Norrbotniabanans förverkligande, exempelvis via en lånefinansieringslösning eller genom att låta kapital från de allmänna pensionsfonderna investeras i svensk transportinfrastruktur, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör intensifiera sitt arbete gällande Norrbotniabanans och ge klartecken till att påbörja järnvägsplaneringen mellan Skellefteå och Luleå så att regeringen fullföljer sitt åtagande gentemot EU som innebär att Norrbotniabanans i sin helhet ska vara färdigställd 2030, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska utse en enskild förhandlingsperson för att lösa finansieringen av hela banan och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3209 av Jessika Roswall och Marta Obminska (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för en utbyggnad av riksväg 55 inklusive Hjulstabron och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3210 av Jessika Roswall och Marta Obminska (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en vägfärja (frigående eller linfärja) mellan Skokloster i Håbo kommun och Västersjö i Knivsta kommun och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en infrastruktur för utveckling och tillväxt i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftningen bör göras teknikneutral och inriktas på funktionalitet och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka godstrafikens betydelse vid prioritering av infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör ske en strategisk utbyggnad av infrastrukturen runt våra hamnar för att underlätta omlastning och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att man ska se över möjligheten att färjetrafiken till och från Gotland ska likställas med vägar och järnvägar och ingå i den nationella infrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i större utsträckning använda geofencing för att kunna utnyttja vägnätet mer effektivt och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa den s.k. fyrstegsprincipens genomslag i samband med beslut om infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3243 av Helena Gellerman m.fl. (L):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda utvecklingen av digitala lösningar för ett effektivare, mer trafiksäkert och klimatvänligt utnyttjande av infrastrukturen inom transportområdet och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda vilka data som är högst prioriterade för att underlätta effektiv planering av nya infrastrukturprojekt samt för infrastrukturens underhåll och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3262 av Arman Teimouri m.fl. (L):

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera transporter för att säkerställa företagens konkurrenskraft och jobben och för att säkra tillväxt i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3309 av Andreas Carlson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja förberedelser för att bygga ut riksväg 40 på sträckan mellan Jönköping och Ulricehamn, för att få en sammanhängande motorväg mellan Stockholm och Göteborg, och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3310 av Andreas Carlson (KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta ombyggnationen av riksväg 26/47 och prioritera och tidigarelägga ombyggnationen av sträckan Mullsjö–Slättäng, baserat på förslag i genomförd åtgärdsvalsstudie, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tidigarelägga ombyggnationen av riksväg 26/47 sträckan Månseryd–Hedenstorp och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3315 av Larry Söder (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att Halmstad–Nässjö/Jönköpingsbanan klassas som nationell järnväg och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att samhällsekonomisk och miljömässig lönsamhet ska vara vägledande i valet av infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att framtida infrastrukturinvesteringar ska utgå från vad som gör mest nytta för jobb och tillväxt för att hela Sverige ska leva, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta ett trafikpolitiskt råd och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över antalet statliga myndigheter för infrastruktur i syfte att stärka samordningen mellan de olika trafiklagen och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stärkt gemensam infrastrukturplanering med våra nordiska grannländer och tillkännager detta för regeringen.

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inkludera ny transportteknik i den framtida infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera infrastrukturlagstiftningen och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera behoven inom svensk järnväg och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säga nej till att bygga höghastighetsjärnväg och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om bättre godsflöden och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skydd av transportsystemet med anledning av det ökade terrorhotet och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en nationell underhålls- och investeringsplan för de enskilda vägarna och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera planeringen av vägar i syfte att öka investeringars effektivitet och produktivitet och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur Sveriges transportsystem kan användas mer effektivt och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om krav på samlingsfaktura till svenska företag och privatpersoner och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa en väl fungerande infrastruktur till och från hamnar och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om järnvägsfärjor och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tågsatsningar som gynnar jobb och tillväxt och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säga nej till byggandet av höghastighetsjärnväg och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om finansiering för projekten Oslo–Stockholm och Helsingborg–Helsingör och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3475 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa infrastrukturen till och från Arlanda och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3482 av Ulrika Heindorff m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3487 av Lars Hjälmered m.fl. (M):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga bort sårbarhet i infrastruktur för export och import och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3488 av Lars Hjälmered m.fl. (M):

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underhållet av befintlig järnväg behöver stärkas och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska ta fram en nationell underhålls- och investeringsplan för de enskilda vägarna och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3499 av Camilla Brodin m.fl. (KD):

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att resurserna till upprustning och underhåll av vägar och mindre järnvägsspår på landsbygden bör ökas och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att basindustrins rälskapacitet bör prioriteras i den nationella infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjligheten till kombiterminaler och kombitransporter bör tas med i planeringen för regional tillväxt och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten bör initiera ett samtal mellan de branscher som har de tyngsta

transportbehoven för bättre nyttjande av befintlig infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3540 av Pål Jonson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att förstärka stödet till det enskilda vägnätet och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3591 av Runar Filper (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utökade länsanslag till det värmländska vägnätet och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3605 av Jörgen Berglund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3607 av Jörgen Berglund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att förbifart Härnösand ska ingå i den nationella vägtransportplanen och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3608 av Jörgen Berglund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga dubbelspår Sundsvall–Gävle och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3612 av Cecilia Widegren (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om konkurrenskraften för insjötransporter på Väneren i form av byggnation av för låga broar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att låta trafikavgifter spegla samhällsnytta och hållbara och klimatsmarta transportsystem och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3628 av Jörgen Berglund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder för höjd trafiksäkerhet och hastighet på väg E14 i den nationella transportplanen bör få högre prioritet och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3653 av Roger Hedlund (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förutsättningar för en utbyggnad av Europaväg 4 och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3654 av Roger Hedlund (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förutsättningar för en tidigareläggning av ett dubbelspår på Ostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3658 av Roger Hedlund (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förutsättningarna för en utbyggnad av Europaväg 16 och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3667 av Aron Emilsson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en skyndsam översyn av Bohusbanans potentiella utbyggnad och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3679 av Johan Pehrson m.fl. (L):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta överflyttning av godstransporter från väg till fartyg och järnväg och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3687 av Jörgen Berglund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Förbifart Örnsköldsvik ska ingå i den nationella vägtransportplanen och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3690 av Cecilia Widegren (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att steg för steg fortsätta att aktivt snabba på genomförandet av alliansregeringens, kommunernas och regionernas gemensamma överenskommelse om att fortsätta bygga ut E20 till fyrfältsväg och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna vad gäller en omedelbar upprustning av Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3693 av Alexandra Anstrell m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till en Arlandaförhandling och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3695 av Pål Jonson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör genomföras en översyn av E18 mellan Valnäs och Töcksfors i syfte att sträckan ska möttesepareras och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3698 av Pål Jonson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att skapa en bättre järnvägsdragning mellan Stockholm och Oslo och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3699 av Pål Jonson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stråket Stockholm–Oslo ska utpekas som en stomnätskorridor för EU:s transeuropeiska transportnät (TEN-T) och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 12

Motion	Motionärer	Yrkanden
12. Övriga särskilda infrastrukturåtgärder		
2020/21:111	Mikael Eskilandersson och Angelica Lundberg (båda SD)	
2020/21:114	Angelica Lundberg (SD)	
2020/21:129	Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD)	1 och 2
2020/21:132	Mattias Bäckström Johansson och Anne Oskarsson (båda SD)	
2020/21:213	Lars Thomsson (C)	
2020/21:218	Lars Thomsson (C)	
2020/21:233	Staffan Eklöf (SD)	
2020/21:253	Robert Halef (KD)	
2020/21:283	Linda Lindberg och Mikael Eskilandersson (båda SD)	
2020/21:291	Magnus Ek (C)	
2020/21:334	Solveig Zander (C)	
2020/21:335	Solveig Zander (C)	
2020/21:336	Solveig Zander (C)	
2020/21:341	Solveig Zander (C)	
2020/21:351	Camilla Brodin (KD)	
2020/21:353	Michael Rubbestad och Monika Lövgren (båda SD)	
2020/21:378	Jörgen Grubb (SD)	
2020/21:405	Niels Paarup-Petersen och Jonny Cato (båda C)	1–3
2020/21:417	Jonny Cato och Niels Paarup-Petersen (båda C)	
2020/21:425	Gudrun Brunegård (KD)	
2020/21:436	Magnus Oscarsson (KD)	
2020/21:478	Peter Helander (C)	1 och 2
2020/21:482	Mikael Oscarsson (KD)	
2020/21:488	Lars Adaktusson (KD)	
2020/21:507	Emma Carlsson Löfdahl (-)	
2020/21:538	Ingemar Kihlström (KD)	

2020/21:539	Ingemar Kihlström (KD)	
2020/21:562	Anne Oskarsson och Mattias Bäckström Johansson (båda SD)	1 och 2
2020/21:565	Patrik Jönsson (SD)	
2020/21:566	Patrik Jönsson (SD)	
2020/21:591	Ulrika Heie och Annika Qarlsso (båda C)	
2020/21:600	Patrick Reslow och Jörgen Grubb (båda SD)	
2020/21:610	Kerstin Lundgren (C)	
2020/21:813	Magnus Manhammar (S)	
2020/21:862	Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S)	i denna del
2020/21:890	Hillevi Larsson m.fl. (S)	1
2020/21:893	Per Åsling (C)	4
2020/21:934	Lars Hjälmared m.fl. (M)	2
2020/21:1069	Lars Hjälmared (M)	1 och 2
2020/21:1071	John Widegren (M)	
2020/21:1186	Ann-Sofie Lifvenhage (M)	
2020/21:1239	Saila Quicklund (M)	
2020/21:1350	Lars Hjälmared (M)	3
2020/21:1425	Arman Teimouri m.fl. (L)	
2020/21:1428	Christer Nylander (L)	
2020/21:1446	Lina Nordquist (L)	
2020/21:1447	Lina Nordquist (L)	
2020/21:1456	Hans Ekström m.fl. (S)	1
2020/21:1458	Hans Ekström m.fl. (S)	
2020/21:1499	Robert Hannah (L)	
2020/21:1521	Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L)	2 och 3
2020/21:1527	Roger Haddad (L)	
2020/21:1543	Malin Höglund (M)	
2020/21:1590	Johan Andersson m.fl. (S)	
2020/21:1593	Patrik Engström m.fl. (S)	
2020/21:1599	Per Söderlund (SD)	
2020/21:1600	Patrik Jönsson (SD)	
2020/21:1637	Anna-Caren Sätherberg och Kalle Olsson (båda S)	
2020/21:1652	Olle Thorell och Maria Strömkvist (båda S)	

2020/21:1656	Nermina Mizimovic m.fl. (S)	
2020/21:1663	Pia Nilsson m.fl. (S)	
2020/21:1664	Pia Nilsson m.fl. (S)	
2020/21:1682	Ingela Nylund Watz m.fl. (S)	
2020/21:1697	Erik Ottoson (M)	
2020/21:1742	Ida Drougge (M)	
2020/21:1763	Camilla Waltersson Grönvall (M)	
2020/21:1813	Kristina Nilsson (S)	
2020/21:1866	Viktor Wärmick (M)	
2020/21:1867	Viktor Wärmick (M)	
2020/21:1895	Hanna Westerén (S)	
2020/21:1897	Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S)	
2020/21:1909	Adnan Dibrani m.fl. (S)	
2020/21:1980	Ida Drougge (M)	
2020/21:2037	Joakim Sandell m.fl. (S)	
2020/21:2053	Paula Holmqvist m.fl. (S)	3
2020/21:2095	Heléne Björklund och Magnus Manhammar (båda S)	
2020/21:2096	Heléne Björklund och Magnus Manhammar (båda S)	1 och 2
2020/21:2099	Ingemar Nilsson m.fl. (S)	
2020/21:2145	Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S)	
2020/21:2151	Mattias Jonsson m.fl. (S)	
2020/21:2160	Diana Laitinen Carlsson m.fl. (S)	
2020/21:2211	Jimmy Ståhl m.fl. (SD)	10 och 11
2020/21:2217	Patrik Jönsson m.fl. (SD)	5–12 och 32
2020/21:2218	Thomas Morell m.fl. (SD)	6
2020/21:2307	Kjell Jansson (M)	
2020/21:2372	Gunilla Svantorp m.fl. (S)	1–3
2020/21:2396	Niklas Karlsson och Per-Arne Håkansson (båda S)	3
2020/21:2397	Jörgen Hellman m.fl. (S)	
2020/21:2399	Jörgen Hellman m.fl. (S)	
2020/21:2457	Marta Obminska och Jessika Roswall (båda M)	
2020/21:2514	Helena Vilhelmsson m.fl. (C, KD, M, L, S)	
2020/21:2540	Per Åsling m.fl. (C)	

2020/21:2576	Ulrika Heindorff m.fl. (M)	
2020/21:2597	Sofia Westergren m.fl. (M)	
2020/21:2637	Boriana Åberg m.fl. (M)	1–6
2020/21:2668	Malin Danielsson m.fl. (L)	3
2020/21:2670	Malin Danielsson och Nina Lundström (båda L)	
2020/21:2674	Bengt Eliasson (L)	
2020/21:2678	Bengt Eliasson (L)	
2020/21:2757	Ann-Sofie Alm (M)	
2020/21:2765	Ann-Sofie Alm (M)	
2020/21:2767	Ann-Sofie Alm (M)	
2020/21:2872	Lars Beckman (M)	
2020/21:2916	Lars Beckman (M)	
2020/21:2929	Jonny Cato m.fl. (C)	
2020/21:2932	Per Åsling (C)	
2020/21:2934	Alireza Akhondi m.fl. (C)	
2020/21:2935	Alireza Akhondi m.fl. (C)	
2020/21:2936	Alireza Akhondi m.fl. (C)	
2020/21:2993	David Josefsson och Marie-Louise Hänel Sandström (båda M)	
2020/21:3004	Noria Manouchi (M)	
2020/21:3027	Lars Püss m.fl. (M)	1–8 och 10
2020/21:3063	Emma Hult och Elisabeth Falkhaven (båda MP)	
2020/21:3093	Lotta Finstorp m.fl. (M, C, KD)	
2020/21:3178	Helena Lindahl och Linda Modig (båda C)	1–3
2020/21:3209	Jessika Roswall och Marta Obminska (båda M)	
2020/21:3210	Jessika Roswall och Marta Obminska (båda M)	
2020/21:3235	Helena Gellerman m.fl. (L)	11
2020/21:3309	Andreas Carlson (KD)	
2020/21:3310	Andreas Carlson (KD)	1 och 2
2020/21:3315	Larry Söder (KD)	
2020/21:3472	Maria Stockhaus m.fl. (M)	7
2020/21:3475	Maria Stockhaus m.fl. (M)	3
2020/21:3482	Ulrika Heindorff m.fl. (M)	
2020/21:3591	Runar Filper (SD)	
2020/21:3605	Jörgen Berglund (M)	

2020/21:3607	Jörgen Berglund (M)	
2020/21:3608	Jörgen Berglund (M)	
2020/21:3612	Cecilia Widegren (M)	1
2020/21:3628	Jörgen Berglund (M)	
2020/21:3653	Roger Hedlund (SD)	
2020/21:3654	Roger Hedlund (SD)	
2020/21:3658	Roger Hedlund (SD)	
2020/21:3667	Aron Emilsson (SD)	
2020/21:3687	Jörgen Berglund (M)	
2020/21:3690	Cecilia Widegren (M)	1 och 2
2020/21:3693	Alexandra Anstrell m.fl. (M)	
2020/21:3695	Pål Jonson (M)	
2020/21:3698	Pål Jonson (M)	
2020/21:4042	Maria Stockhaus m.fl. (M)	12 och 23
2020/21:4047	Magnus Jacobsson m.fl. (KD)	7 och 8