

Trafikutskottets betänkande 2019/20:TU7

Infrastrukturfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår yrkanden i motioner om olika infrastrukturfrågor, bl.a. om ett jämställt transportsystem, hållbara transporter, samhällsekonomiska analyser och finansieringsfrågor. Utskottet understryker vikten av att säkerställa en samhällsekonomisk, effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Vidare framhåller utskottet att det avser att följa utvecklingen av transportsektorns utsläpp av växthusgaser mycket noga samt understryker att ett effektivt, tillgängligt transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar. I betänkandet behandlas också ett stort antal motionsförslag om upprustning och utbyggnad av olika vägar och järnvägar runt om i landet. Utskottet avstyrker dessa förslag med hänvisning till rollfördelningen inom transportpolitiken. Utskottet föreslår också att riksdagen lägger regeringens skrivelse med anledning av Riksrevisionens granskningar av drift och underhåll av statliga vägar till handlingarna.

I betänkandet finns 42 reservationer (M, SD, C, V, KD, L) och 5 särskilda yttranden (M, SD, C, V, KD, L).

Behandlade förslag

Regeringens skrivelse 2019/20:72 Riksrevisionens rapport om drift och underhåll av statliga vägar.

Åtta yrkanden i två följdmotioner.

Cirka 280 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2019/20.

Innehållsförteckning

| | |
|---|-----|
| Utskottets förslag till riksdagsbeslut..... | 4 |
| Redogörelse för ärendet..... | 9 |
| Ärendet och dess beredning..... | 9 |
| Skrivelsens huvudsakliga innehåll..... | 9 |
| Utskottets överväganden..... | 11 |
| Transportpolitiska utgångspunkter..... | 11 |
| Fyrstegsprincipen..... | 38 |
| Samhällsekonomiska analyser..... | 40 |
| Särskilda infrastrukturåtgärder..... | 44 |
| Åtgärder i järnvägssystemet..... | 56 |
| Åtgärder i vägsystemet..... | 58 |
| Enskilda vägar..... | 61 |
| Finansieringsfrågor..... | 63 |
| Brukaravgifter..... | 67 |
| Marknadspott..... | 69 |
| Produktivitet och effektivitet vid infrastrukturprojekt..... | 70 |
| Regional samverkan..... | 75 |
| Några frågor om fysisk planering..... | 77 |
| Vissa EU-frågor..... | 80 |
| Reservationer..... | 84 |
| 1. Ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 1 (SD)..... | 84 |
| 2. Ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 1 (C, L)..... | 86 |
| 3. Ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige, punkt 1 (KD)..... | 87 |
| 4. Ett jämställt transportsystem, punkt 2 (C)..... | 88 |
| 5. Hållbara transporter, punkt 3 (M)..... | 90 |
| 6. Hållbara transporter, punkt 3 (C)..... | 91 |
| 7. Hållbara transporter, punkt 3 (V)..... | 92 |
| 8. Hållbara transporter, punkt 3 (KD)..... | 94 |
| 9. Hållbara transporter, punkt 3 (L)..... | 95 |
| 10. Forskning och innovation, punkt 4 (M)..... | 96 |
| 11. Forskning och innovation, punkt 4 (SD)..... | 97 |
| 12. Forskning och innovation, punkt 4 (C, L)..... | 98 |
| 13. Gränsöverskridande transporter, punkt 5 (M)..... | 99 |
| 14. Gränsöverskridande transporter, punkt 5 (SD)..... | 100 |
| 15. Gränsöverskridande transporter, punkt 5 (L)..... | 101 |
| 16. Fyrstegsprincipen, punkt 6 (V)..... | 102 |
| 17. Samhällsekonomiska analyser, punkt 7 (M)..... | 102 |
| 18. Samhällsekonomiska analyser, punkt 7 (SD)..... | 104 |
| 19. Samhällsekonomiska analyser, punkt 7 (C, L)..... | 105 |
| 20. Samhällsekonomiska analyser, punkt 7 (V)..... | 105 |
| 21. Åtgärder i järnvägssystemet, punkt 9 (M, KD)..... | 106 |
| 22. Åtgärder i järnvägssystemet, punkt 9 (SD)..... | 107 |
| 23. Åtgärder i järnvägssystemet, punkt 9 (C)..... | 108 |
| 24. Åtgärder i vägsystemet, punkt 10 (M)..... | 108 |
| 25. Åtgärder i vägsystemet, punkt 10 (SD)..... | 109 |

| | |
|---|-----|
| 26. Åtgärder i vägsystemet, punkt 10 (C)..... | 110 |
| 27. Åtgärder i vägsystemet, punkt 10 (L) | 111 |
| 28. Enskilda vägar, punkt 11 (M, SD) | 112 |
| 29. Enskilda vägar, punkt 11 (C)..... | 113 |
| 30. Enskilda vägar, punkt 11 (KD)..... | 114 |
| 31. Finansieringsfrågor, punkt 12 (SD) | 114 |
| 32. Finansieringsfrågor, punkt 12 (C)..... | 115 |
| 33. Finansieringsfrågor, punkt 12 (V) | 116 |
| 34. Brukaravgifter, punkt 13 (C) | 117 |
| 35. Brukaravgifter, punkt 13 (KD) | 117 |
| 36. Marknadspott, punkt 14 (SD) | 118 |
| 37. Produktivitet och effektivitet vid infrastrukturprojekt, punkt 15 (M, KD)..... | 119 |
| 38. Produktivitet och effektivitet vid infrastrukturprojekt, punkt 15 (SD) | 120 |
| 39. Produktivitet och effektivitet vid infrastrukturprojekt, punkt 15 (C) .. | 121 |
| 40. Regional samverkan, punkt 16 (M) | 122 |
| 41. Några frågor om fysisk planering, punkt 17 (M)..... | 123 |
| 42. Vissa EU-frågor, punkt 18 (SD) | 124 |
| Särskilda yttranden | 125 |
| 1. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 8 (M) | 125 |
| 2. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 8 (SD)..... | 125 |
| 3. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 8 (C, L)..... | 126 |
| 4. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 8 (V)..... | 126 |
| 5. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 8 (KD)..... | 127 |
| <i>Bilaga 1</i> | |
| Förteckning över behandlade förslag | 128 |
| Skrivelsen..... | 128 |
| Följdmotionerna | 128 |
| Motioner från allmänna motionstiden 2019/20 | 129 |
| <i>Bilaga 2</i> | |
| Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet | 160 |

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Utgångspunkter för prioritering av infrastrukturåtgärder

1. Ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:245 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) yrkande 3,
2019/20:366 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,
2019/20:367 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,
2019/20:372 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,
2019/20:386 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 10,
2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 13, 33, 35 och 36,
2019/20:1176 av Viktor Wärnick (M),
2019/20:1201 av Isak From (S) yrkande 1,
2019/20:1797 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),
2019/20:2082 av Maria Nilsson (L),
2019/20:2604 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M),
2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 1, 2 och 15,
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 32 och 71,
2019/20:3251 av Emil Källström m.fl. (C) yrkande 19,
2019/20:3252 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 3,
2019/20:3334 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkandena 9–12,
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 16 och
2019/20:3358 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 5.

Reservation 1 (SD)

Reservation 2 (C, L)

Reservation 3 (KD)

2. Ett jämställt transportsystem

Riksdagen avslår motion

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 7 och 13.

Reservation 4 (C)

3. Hållbara transporter

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 3, 5 och 7,
2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 9,
2019/20:2490 av Cecilia Widegren (M) yrkande 4,
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 49,
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 2 och 15,
2019/20:3107 av Annie Löf m.fl. (C) yrkande 13,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 1,
2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 12,
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 7 och
2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 12.

Reservation 5 (M)

Reservation 6 (C)

Reservation 7 (V)

Reservation 8 (KD)

Reservation 9 (L)

4. Forskning och innovation

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 62 och 63,
2019/20:1527 av Emma Berginger (MP) yrkande 1,
2019/20:1991 av Lars Hjalmered (M),
2019/20:2276 av Patrik Engström m.fl. (S),
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 5,
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 40 och
2019/20:3342 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 7.

Reservation 10 (M)

Reservation 11 (SD)

Reservation 12 (C, L)

5. Gränsöverskridande transporter

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 25, 27 och 28,
2019/20:876 av Pål Jonson (M),
2019/20:1215 av Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S) i denna del,
2019/20:2098 av Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L) yrkande 1,
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 4 och
2019/20:2837 av Borian Åberg m.fl. (M) yrkande 9.

Reservation 13 (M)

Reservation 14 (SD)

Reservation 15 (L)

Infrastrukturplanering

6. Fyrstegsprincipen

Riksdagen avslår motion

2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 9.

Reservation 16 (V)

7. Samhällsekonomiska analyser

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:241 av Martina Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 2,
 2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 30 och 31,
 2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 8,
 2019/20:1850 av Leif Nysmed och Azadeh Rojhan Gustafsson (båda S) yrkande 1,
 2019/20:2047 av Saila Quicklund (M),
 2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkandena 1 och 2,
 2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 3 och
 2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 8.

Reservation 17 (M)

Reservation 18 (SD)

Reservation 19 (C, L)

Reservation 20 (V)

8. Särskilda infrastrukturåtgärder

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

9. Åtgärder i järnvägssystemet

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 32, 34, 37, 38 och 41,
 2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 29,
 2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 26 och
 2019/20:3295 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 2.

Reservation 21 (M, KD)

Reservation 22 (SD)

Reservation 23 (C)

10. Åtgärder i vägsystemet

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:1201 av Isak From (S) yrkande 2,
 2019/20:1609 av Alireza Akhondi (C),
 2019/20:2609 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M),
 2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 3,
 2019/20:3106 av Annie Löf m.fl. (C) yrkande 25,
 2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 36,
 2019/20:3295 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 3 och
 2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 5.

Reservation 24 (M)

Reservation 25 (SD)

Reservation 26 (C)

Reservation 27 (L)

11. Enskilda vägar

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:690 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2019/20:1593 av Daniel Bäckström (C),

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 10,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 33,

2019/20:2930 av Edward Riedl (M) och

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 28.

Reservation 28 (M, SD)

Reservation 29 (C)

Reservation 30 (KD)

Finansieringsfrågor

12. Finansieringsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 29,

2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 10,

2019/20:1081 av Sten Bergheden (M),

2019/20:1785 av Per Åsling (C) och

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 2.

Reservation 31 (SD)

Reservation 32 (C)

Reservation 33 (V)

13. Brukaravgifter

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:1710 av Johnny Skalin (SD),

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 28 och

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 38.

Reservation 34 (C)

Reservation 35 (KD)

14. Marknadspott

Riksdagen avslår motion

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 1.

Reservation 36 (SD)

Vissa andra transportpolitiska frågor

15. Produktivitet och effektivitet vid infrastrukturprojekt

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:790 av Robert Stenkvist (SD),

2019/20:2348 av Lars Beckman (M),

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 3,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 6,

2019/20:3487 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1–6 och
 2019/20:3488 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 1 och 2 samt
 lägger skrivelse 2019/20:72 till handlingarna.

Reservation 37 (M, KD)

Reservation 38 (SD)

Reservation 39 (C)

16. Regional samverkan

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:979 av Kalle Olsson (S) och

2019/20:3355 av Carl-Oskar Bohlin m.fl. (M) yrkande 44.

Reservation 40 (M)

17. Några frågor om fysisk planering

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:442 av Annika Carlsson och Fredrik Christensson (båda C)
 yrkande 1,

2019/20:1072 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1 och 2,

2019/20:2434 av Jan Ericson (M) och

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 6.

Reservation 41 (M)

18. Vissa EU-frågor

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 2–5,

2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 9–12 och

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 15–17 och 19.

Reservation 42 (SD)

Stockholm den 12 mars 2020

På trafikutskottets vägnar

Jens Holm

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

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas regeringens skrivelse 2019/20:72 Riksrevisionens rapport om drift och underhåll av statliga vägar och åtta yrkanden i två följdmotioner. Vidare behandlas 282 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2019/20.

Utskottet besökte den 26 september 2019 Trafikverket och fick då information av bl.a. Trafikverkets generaldirektör Lena Erixon om Trafikverkets uppdrag, mål och organisation m.m. samt om planeringsprocessen. Utskottet fick vidare information om underhållsverksamheten och inköps- och upphandlingsfrågor.

En delegation från utskottet har vidare under hösten 2019 besökt Tyskland, Schweiz och Frankrike för att få information om bl.a. finansiering av transportinfrastruktur samt utvecklingen av ett hållbart transportsystem. En delegation från utskottet har besökt Kalifornien för att studera bl.a. infrastruktur för olika trafikslag och intermodalitet.

Vidare informerade riksrevisor Helena Lindberg utskottet om granskningen av Trafikverkets drift och underhåll av statliga vägar (RiR 2019:24) vid utskottssammanträdet den 13 februari 2020.

I samband med beredningen av ärendet informerade Inlandsbanan utskottet den 19 september 2019 om sin verksamhet.

Utskottet har även den 4 februari 2020 genomfört ett kunskapsseminarium tillsammans med Godstransportrådet.

I sammanhanget kan nämnas att utskottet kommer att behandla frågor som rör sjöfartens och luftfartens infrastruktur samt järnvägspolitiska frågor senare under riksmötet.

Skrivelsens huvudsakliga innehåll

I skrivelsen redovisar regeringen sin bedömning av de iakttagelser och slutsatser som Riksrevisionen har gjort i sin rapport Drift och underhåll av statliga vägar (RiR 2019:24). Regeringen visar vidare vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av rapporten.

Regeringen framför att den instämmer i Riksrevisionens iakttagelser och framhåller bl.a. att det är viktigt att Trafikverket har god kunskap om väganläggningens samlade tillgångar och dess tillstånd och att det kan utgöra ett underlag för att ta fram kvalitetssäkrade förfrågningsunderlag. Regeringen framför att det är viktigt att vidta åtgärder för att begränsa de negativa effekter som spekulativa anbudspriser kan medföra. Regeringen pekar på att den därför gav Trafikverket den 16 januari 2020 i uppdrag att genomföra en utredning där faktorer som orsakar obalanserad budgivning kartläggs och att upprätta ett

åtgärdsprogram i syfte att minska förutsättningarna för obalanserad budgivning. I skrivelsen framhåller regeringen att den även kommer att följa Trafikverkets arbete med att utveckla och använda systemstöd, förbättra informationsinsamlingen och införande av nya arbetssätt för analys och planering.

Utskottets överväganden

Transportpolitiska utgångspunkter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om olika transportpolitiska utgångspunkter. Utskottet konstaterar bl.a. att viktiga frågor såsom betydelsen av ett jämställt och tillgängligt transportsystem samt vikten av att minska transportsektorns klimatpåverkan har hög prioritet för regeringen. Utskottet är även positivt till att regeringen följer utvecklingen av ny teknik och arbetar med forskning och innovation. Utskottet bedömer vidare att frågor om gränsöverskridande samarbete på transportområdet är väl uppmärksammade.

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

Bakgrund

Nuvarande transportpolitiska mål

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

Det transportpolitiska hänsynsmålet innebär bl.a. att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. För att uppfylla målen preciseras hänsynsmålet bl.a. på följande sätt: ”Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.” I regeringens proposition En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat (prop. 2008/09:162) redogörs för den långsiktiga prioriteringen att Sverige 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen samt för visionen att Sverige 2050 ska ha en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning utan nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären. Prioriteringen om en fossiloberoende fordonsflotta ska ses som ett steg på vägen mot visionen för 2050. Regeringen överlämnade i mars 2018 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 år 2045 inte ha några

nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Riksdagen beslutade bl.a. om att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 (prop. 2010/17:146, 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. Regeringens första handlingsplan lämnades i december 2019. I handlingsplanen presenteras vilka åtgärder som regeringen avser att vidta dels på tvärssektoriell nivå, dels för olika utsläppssektorer med ett särskilt fokus på transportsektorn.

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

Transportpolitiska principer

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

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

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

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

Omställningen till ett av världens första fossilfria välfärdsländer

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

åstadkommas genom en kombination av åtgärder: transporteffektivt samhälle, energieffektivisering och övergång till förnybara drivmedel. Regeringen framför att ett ökat fokus behövs för att effektivisera och optimera transporter och användning av existerande infrastruktur.

Investeringar för ett ökat bostadsbyggande

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

Förbättra förutsättningarna för näringslivet

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

Förstärka sysselsättningen i hela landet

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

Ta höjd för och utnyttja digitaliseringens effekter och möjligheter

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

Ett inkluderande samhälle

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

Regeringens skrivelse 2017/18:278 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029

Bakgrund

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

Nationell trafikslagsövergripande plan

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

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

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

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

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

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

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

Den nationella godstransportstrategin

Den 28 juni 2018 presenterade regeringen en nationell godstransportstrategi som syftar till att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Strategin har tagits fram i dialog med berörda aktörer. Den ger en sammanfattande bild av nuläget och tydliggör den övergripande inriktningen för gods- och logistikområdet. I strategin uppger regeringen att inriktningen och tillhörande insatser ska bidra till att de transportpolitiska målen nås, stärka näringslivets konkurrenskraft och främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.

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

Regeringen anger att strategin är avsedd att vara en plattform för fortsatt samverkan inom godstransportområdet. De insatser som pekas ut i strategin föreslås av regeringen, men framgången i hela strategins genomförande är beroende av ett fortsatt ansvarstagande hos alla berörda aktörer och att dialog, kunskapsutbyte och samverkan kan fortsätta.

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

strategin och det fortsatta arbetet ska fokusera på att åstadkomma konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter, omställning till fossilfria transporter samt innovation, kompetens och kunskap.

Motionerna

Ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige

Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) framhåller i motion 2019/20:245 yrkande 3 att besöksnäringens utveckling är beroende av att besökare kan ta sig till och från platser på ett effektivt sätt. Motionärerna anser därför att Trafikverket bör få i uppdrag att införa en genomlysning av besöksnäringens infrastruktur och transportbehov.

Eric Palmqvist m.fl. (SD) understryker i kommittémotion 2019/20:366 yrkande 2 vikten av att stärka infrastrukturen kopplat till gruvnäringens behov. Motionärerna pekar på att en av grundförutsättningarna för Sveriges tunga industri, dit gruvindustrin hör, är en fungerande infrastruktur då produktionen av många av Sveriges råvaror och produkter ligger långt ifrån marknaderna. I kommittémotion 2019/20:367 anför motionärerna i yrkande 2 att en väl utbyggd och fungerande infrastruktur för kommunikation utgör grunden för att skapa förutsättningar för tillväxt i hela landet. Motionärerna pekar bl.a. på att flaskhalsar uppstår i transportkedjorna när spårkapaciteten delas mellan snabba persontåg och långsamma godståg, vilket har en hämmande inverkan på näringslivet som är beroende av snabba och effektiva transporter. I kommittémotion 2019/20:372 yrkande 2 framhåller motionärerna betydelsen av infrastruktur för stålindustrin. Motionärerna påminner om att stålindustrin är en bransch som i hög grad är beroende av stabila och tillförlitliga leveranser av råvara för att undvika kostsamma stopp i produktionen. Motionärerna anser att ett större fokus behöver riktas mot industrins villkor i infrastrukturplaneringen.

I kommittémotion 2019/20:386 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 10 framhålls betydelsen av att prioritera industrins villkor inom infrastrukturplaneringen. Motionärerna anser att transportinfrastrukturen är avgörande för tillverkningsindustrin dels för frakt av gods, dels för arbetskraft.

Patrik Jönsson m.fl. (SD) pekar i kommittémotion 2019/20:615 yrkande 13 på vikten av att utreda skogs- och gruvindustrins behov av nya järnvägsspår i Norrland. I yrkande 33 anser motionärerna att man bör se över vilka sträckningar som snabbt kan åtgärdas för att få till ökad kapacitet. Motionärerna menar även i yrkande 35 att man bör ge förutsättningar för snabbregiontåg mellan regioner och i yrkande 36 att Trafikverket bör ha en positiv grundsyn på olika länstrafikbolags önskemål om nya stationer. Motionärerna framhåller bl.a. att det är viktigare än tidigare att förbättra möjligheten till regional pendling eftersom bostadsbrist och höga fastighetspriser gör att människor flyttar från städerna till kranskommuner. Motionärerna understryker att goda kommunikationer med regionaltåg är en förutsättning för att arbetspendling ska fungera.

I motion 2019/20:1176 av Viktor Wärnick (M) önskas att riksvägarna i Sveriges gles- och landsbygdsområden värnas och prioriteras. Motionären påminner om att riksvägarnas kvalitet är av central betydelse för gles- och landsbygdsråden och att både gods och individer är i behov av möjligheter till snabba och säkra transporter.

Isak From (S) framhåller i motion 2019/20:1201 yrkande 1 vägunderhållets betydelse för jobb och tillväxt i hela landet. Motionären pekar på att dåliga vägar utöver försvårat tillgång till arbete, skola och servicefunktioner även innebär ökade driftskostnader och försämrad trafiksäkerhet för den enskilde. Motionären påminner om att försämrad tillgång till och möjlighet att transportera råvara minskar möjligheten för företag att växa och skapa nya jobb.

I motion 2019/20:1797 begär Per Åsling och Helena Lindahl (båda C) att Trafikverket ska få i uppdrag att tillsammans med näringslivet och övriga berörda myndigheter undersöka behovet av att anpassa infrastrukturen till turistresmål. Motionärerna framhåller att ett fungerande transportsystem är en grundbult för att bedriva företagsverksamhet på landsbygden och att en näringsverksamhet som är beroende av detta är turistsektorn.

Maria Nilsson (L) anser i motion 2019/20:2082 att prioriteringen av godstransporternas och de regionala pendlingstransporternas betydelse ska öka vid järnvägsinvesteringar. I motionen framhålls att en stabil regional tillväxt och utveckling är viktiga aspekter för ett välfungerande Sverige. Motionären anser därför att näringslivets och arbetskraftens behov måste prioriteras högre än i dag och de regionala transporterna få ökad vikt.

I motion 2019/20:2604 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M) anser motionärerna att man bör se över möjligheterna att snarast göra en konsekvensanalys för att utjämna orättvisorna inom transportsektorn och göra den likvärdig i hela landet.

Helena Gellerman m.fl. (L) framhåller i kommittémotion 2019/20:2746 yrkandena 1 och 2 att en fungerande infrastruktur är hela Sveriges blodomlopp och binder samman landet. Motionärerna anser därför att det är avgörande att vi vårdar den infrastruktur vi har samtidigt som nya satsningar görs för att öka kapaciteten och tillförlitligheten i transportsystemet. I yrkande 15 pekar motionärerna på 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. I motionen påtalas att tåg och lastbilar utan svårighet behöver kunna lasta om i hamnarna för att vattenvägarna ska nyttjas i högre utsträckning än i dag.

I kommittémotion 2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 32 framhålls behovet av resurser för väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden, och i yrkande 71 framhålls behovet av investeringar i kollektivtrafik på landsbygden. Motionärerna menar att detta är viktiga åtgärder för att främja den regionala tillväxten och människors möjligheter att bo och leva i hela landet.

Emil Källström m.fl. (C) pekar i kommittémotion 2019/20:3251 yrkande 19 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.

I kommittémotion 2019/20:3252 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 3 framhålls betydelsen av en konkurrenskraftig infrastruktur för basindustrin. Motionärerna påminner om att pålitliga och miljövänliga transporter blir allt viktigare i en globaliserad värld och att Sverige är ett av EU:s mest glest befolkade länder.

Camilla Brodin m.fl. (KD) anser i kommittémotion 2019/20:3334 att resurserna till upprustning och underhåll av vägar och mindre järnvägsspår på landsbygden bör öka (yrkande 9), att basindustrins rälskapacitet bör prioriteras i den nationella infrastrukturplaneringen (yrkande 10), att möjligheten till kombiterminaler och kombitransporter bör tas med i planeringen för regional tillväxt (yrkande 11) och att staten bör initiera ett samtal mellan de branscher som har de tyngsta transportbehoven för bättre nyttjande av befintlig infrastruktur (yrkande 12). Motionärerna framhåller att infrastrukturinvesteringar är avgörande för Sveriges framtida utveckling, inte minst för att underlätta människors vardag men också för att minska arbetslösheten och möjliggöra en rörligare arbetsmarknad. Vidare påminner motionärerna om att när godstrafiken blir försenad kan det innebära stora ekonomiska förluster för den basindustri som finns runtom i landet. I motionen framhålls därför att för att uppnå en högre flexibilitet och bättre punktlighet för såväl person- som godstrafik krävs bl.a. utökad rälskapacitet speciellt för basindustrin.

I kommittémotion 2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 16 pekas på vikten av att planera för fler säkra pendelparkeringar. Motionärerna framhåller att alla har olika förutsättningar att resa och klara av sin vardag och för många är bilen det enda alternativet. Vidare konstaterar motionärerna att för andra kan bilen vara nödvändig för att ta sig till närmaste knutpunkt för kollektiva färdmedel.

Johan Pehrsson m.fl. (L) konstaterar i motion 2019/20:3358 yrkande 5 att effektiva transporter spelar en avgörande roll för att säkerställa företagets konkurrenskraft och jobben samt för att säkra tillväxt i hela landet. Motionärerna framhåller därför att detta kräver fortsatta investeringar i järnväg, väg och annan infrastruktur.

Ett jämställt transportsystem

Anders Åkesson m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2019/20:3246 yrkande 7 vikten av att beakta trygga och tillgängliga trafikmiljöer i planeringsarbetet för infrastrukturinvesteringar. Motionärerna pekar bl.a. på utformning och ljussättning av gångtunnlar, återvändsgränder, grönområden och andra platser med begränsad insyn. I yrkande 13 understryker motionärerna att kvinnor och män ska ha samma möjlighet att påverka planeringen av transporter och transportinfrastruktur. Motionärerna pekar på att det krävs att både kvinnor

och män deltar i samtal och beslut som berör transportsystemet för att utforma ett mer jämställt sådant. Motionärerna konstaterar att ett flertal studier visar att kvinnor inte i lika hög utsträckning som män är representerade vid planering av nya bostadsområden, vägar och annan infrastruktur.

Hållbara transporter

Jens Holm m.fl. (V) anser i kommittémotion 2019/20:868 yrkande 3 att regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel för att stimulera mobilitetstjänster som främjar minskat behov av att äga egen bil samt ökar det hållbara resandet med kollektivtrafik och cykel. Motionärerna framhåller att sådana tjänster kan utföras av olika leverantörer men samordnas i ett gemensamt system. I motionen anges att dessa nya mobilitetstjänster kan bidra till ökad valfrihet och minskat behov av att äga en egen bil, särskilt i större städer och storstadsregioner. I yrkande 5 framhåller motionärerna att det bör införas en lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnationer. Motionärerna pekar på att det både i Sverige och internationellt har visat sig vara ett sätt att minska bil- och lastbilstrafiken till och från en verksamhet. Motionärerna begär i yrkande 7 att det genomförs en översyn av lämpliga styrmedel, inklusive stadsmiljöavtal, för att stimulera en samhällsplanering som minskar bilberoendet. Motionärerna lyfter fram att det har visat sig att effektiva helhetsåtgärder som innehåller stadsplanering för minskat utrymme för bilar samt ökat utrymme för kollektivtrafik, cykel och gång är framgångsrikt för att bygga hållbara städer.

Jonas Sjöstedt m.fl. (V) framför i partimotion 2019/20:1623 yrkande 9 att regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel, inklusive reformerad miljökompensation, med incitament för att stärka transportköparens val för att välja transportalternativ med låg klimat- och miljöpåverkan. Motionärerna framhåller att korrekta värderingar av de negativa effekter som utsläpp av växthusgaser orsakar samhället är grunden för att styrmedel ger tillräckliga incitament att genomföra överflyttning av passagerare och gods till mer klimatsmarta transporter där det är möjligt.

Cecilia Widegren (M) anser i motion 2019/20:2490 yrkande 4 att man bör överväga att låta trafikavgifter spegla samhällsnytta och hållbara och klimatsmarta transportsystem. Motionären framhåller därför att avgifter mellan trafikslag bör justeras på ett sätt som speglar utvecklingen av ett hållbart transportsystem.

Jessika Roswall m.fl. (M) understryker i kommittémotion 2019/20:2597 yrkande 49 vikten av att infrastrukturen till och från hamnarna fungerar väl, inte minst för att få mer hållbara transporter. Motionärerna framhåller bl.a. att sjöfarten är en viktig faktor för klimatomställningen och att Sveriges drygt 50 hamnar tillsammans innebär goda möjligheter att i större utsträckning än i dag avlasta vägnätet och på så sätt minska klimatbelastningen.

I kommittémotion 2019/20:2775 framhåller Magnus Jacobsson m.fl. (KD) i yrkande 2 vikten av att prioritera arbetet med att minska transportsektorns koldioxidutsläpp för att nå en fossiloberoende fordonsflotta 2030 och ett klimatneutralt Sverige 2045. I yrkande 15 begär motionärerna att det tas fram en strategi för hur vätgas kan användas för transporter och inom industrin. I motionen pekar motionärerna på att det krävs en omställning och smart utformning av infrastrukturen. Vidare framhåller motionärerna att fördelen med vätgas är att den kan produceras av exempelvis solenergi och lagras i form av vätgas som sedan används för transporter.

Annie Lööf m.fl. (C) pekar i partimotion 2019/20:3107 yrkande 13 på behovet av att fasa ut fossila bränslen i transportsektorn till 2030, med vissa undantag. Motionärerna lyfter fram att för att nå utsläppsmålen i transportsektorn krävs en mångfald av tekniker och drivmedel och att det därför är viktigt att bygga ut en grundläggande fossilfri tankning och laddning för en mängd olika bränslen.

I kommittémotion 2019/20:3246 understryker Anders Åkesson m.fl. (C) i yrkande 1 att för att nå målet om 70 procent minskade utsläpp från transportsektorn till 2030 behövs det starkare incitament för en omställning av alla transporter. Motionärerna pekar på att det är ett ambitiöst mål som också innebär en enorm möjlighet att ta ledningen i den globala omställningen när smarta lösningar skapas av innovatörer med teknikskiften till det förnybara, energi- och resurseffektiva.

Kristina Yngwe m.fl. (C) anser i kommittémotion 2019/20:3264 yrkande 12 att fossila bränslen i transportsektorn till 2030, med vissa undantag, bör fasas ut. Motionärerna framhåller att det är oerhört angeläget att öka användningen och produktionen av förnybara drivmedel som ersätter fossila bränslen i både personbilar, tunga transporter, flyg, sjöfart och arbetsmaskiner.

Thomas Morell m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2019/20:3347 yrkande 7 att det är positivt att kommuner kan söka stöd för att stärka kollektivtrafik och exempelvis satsningar på ökat cyklande. Motionärerna ställer sig dock frågande till s.k. motprestationer i form av bostadsbyggande.

Johan Pehrson m.fl. (L) framför i partimotion 2019/20:3351 yrkande 12 att möjligheten att flytta över gods från vägtransport till järnväg bör få större påverkan vid prioritering av infrastruktursatsningar. Det kan gälla upprustning och nybyggnation av järnväg liksom för att effektivisera i hamnar och på andra ställen där gods flyttas från vägtransporter till järnväg alternativt sjöfart.

Forskning och innovation

Patrik Jönsson m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2019/20:615 yrkandena 62 och 63 att utvecklingen när det gäller maglevtåg och hyperloop bör bevakas. Motionärerna pekar bl.a. på att kostnaden för maglevtåg ständigt har minskat och att utvecklingen av hyperloop är en vision om framtidens transportmedel.

I motion 2019/20:1527 lyfter Emma Berginger (MP) i yrkande 1 fram den roll friflytande mobilitetslösningar kan ha i det framtida transportsystemet. Motionären anser att det är en överlag positiv utveckling att människor delar på en tjänst i stället för att alla själva ska äga sin bil, elcykel eller andra transportslag. Motionären pekar på att det underlättar inte minst bytet mellan olika transportslag, vilket även innebär nya alternativ till bilen.

I motion 2019/20:1991 önskar Lars Hjalmered (M) att man överväger möjligheterna att genomföra ett fullskaletest med moderna transportlösningar i någon eller några av landets större städer. Motionären framhåller att nya tekniska lösningar för modern mobilitet kommer att ge oss många, nya spännande möjligheter.

Patrik Engström m.fl. (S) påtalar i motion 2019/20:2276 behovet av en handlingsplan för framtidens transporter. Motionärerna framhåller att en sådan handlingsplan tydligt bör beakta andra transportpolitiska mål, inklusive samhällsnytta, samt eventuella målkonflikter och ge förutsägbarhet samt långsiktiga spelregler. Det bidrar, menar motionärerna, till att minska osäkerheten vid större investeringsbeslut och till att tydligt visa omställningen i dess helhet.

Jessika Roswall m.fl. (M) anser i kommittémotion 2019/20:2597 yrkande 5 att Trafikverket bör få i uppdrag att utreda möjligheter och utmaningar med framtida transportlösningar i syfte att snabbt inkludera nya transporttekniker i den framtida infrastrukturplaneringen. Motionärerna understryker vikten av att Sverige ligger i framkant när det gäller att anamma teknikutveckling och innovation.

Anders Åkesson m.fl. (C) påtalar i kommittémotion 2019/20:3246 yrkande 40 vikten av att vidta åtgärder för att främja autonomi och teknikutveckling inom transportsystemet samt för att förbättra mobilitetstjänster över hela landet. Motionärerna framhåller även att lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas på funktionalitet framför tekniskspecifika krav.

I kommittémotion 2019/20:3342 påminner Helena Gellerman m.fl. (L) i yrkande 7 om betydelsen av att utnyttja digitaliseringens möjligheter för en smartare infrastruktur. Motionärerna pekar bl.a. på att klimatsmarta val i trafiken kan underlättas genom digitaliseringslösningar.

Gränsöverskridande transporter

Patrik Jönsson m.fl. (SD) anser i kommittémotion 2019/20:615 yrkande 25 att regeringen bör inleda samtal med den danska regeringen i syfte att få till stånd en ny förbindelse mellan Danmark och Sverige för såväl tåg- som biltrafik. I yrkande 27 påtalar motionärerna att det bör tas fram en strategi för förbättrade järnvägskommunikationer mellan Sverige och Norge. Motionärerna anser även i yrkande 28 att det bör tas fram en strategi för förbättrade järnvägskommunikationer mellan Sverige och Finland. Motionärerna framhåller betydelsen av förbättrade förbindelser med Sveriges grannländer.

Pål Jonson (M) anser i motion 2019/20:876 att stråket Stockholm–Oslo ska utpekas som en stomnätsskorridor för EU:s transeuropeiska transportnät (TEN-T). Motionären framhåller bl.a. att stråket Stockholm–Oslo är nordens folkrikaste korridor och innefattar ett femtiotal kommuner och närmare 3,4 miljoner människor.

I motion 2019/20:1215 i denna del framhåller Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S) att man bör se över möjligheten att utarbeta en nationell strategi för att möta den ökade utrikeshandeln österut. Motionärerna pekar på att detta är avgörande för hela den exportberoende svenska ekonomin.

Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L) menar i motion 2019/20:2098 yrkande 1 att man bör göra snabba tågförbindelser på sträckan Oslo–Köpenhamn och vidare söderut till en del av EU:s TEN-T-nätverk.

Jessika Roswall m.fl. (M) påtalar i kommittémotion 2019/20:2597 yrkande 4 vikten av att verka för en gränsöverskridande infrastrukturplanering med våra grannländer. Motionärerna framhåller att detta är nödvändigt för att infrastrukturen ska användas så effektivt som möjligt och för att investeringar i densamma ska få största möjliga effekt.

I motion 2019/20:2837 lyfter Boriana Åberg m.fl. (M) fram i yrkande 9 att det bör inrättas en infrastrukturkommission tillsammans med Danmark för att säkerställa en samlad gränsöverskridande planering av infrastrukturen i Öresundsregionen. På så sätt, menar motionärerna, kan det säkerställas att planeringen för infrastruktur sker utifrån gemensamma förutsättningar och prognoser.

Utskottets ställningstagande

Ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige

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

till att inkludera fler människor i vidgade bostads- och arbetsmarknader och ger förutsättningar för ökat bostadsbyggande. Utskottet välkomnar uttalandena. Utskottet vill vidare framhålla att det i regeringens skrivelse om den nationella planen framförs att satsningar på infrastrukturen i sig skapar jobb i de direkt berörda bygg- och anläggningsbranscherna, men att det framför allt ger bättre förutsättningar för företag och näringsliv. Utskottet vill understryka att behoven av infrastruktur mellan städer och landsbygd ser olika ut, och utskottet ser därför med tillfredsställelse på att det i regeringens uppdrag till Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018–2029 bl.a. underströks att förutsättningarna ser olika ut i städerna och på landsbygden och att dessa områden därför delvis behöver mötas med olika åtgärder. I uppdraget angavs att den snabbt växande befolkningen i de svenska storstäderna innebär särskilda utmaningar men även goda möjligheter för resurseffektiv samhällsplanering. Vidare framfördes att för att fler ska kunna leva hållbart, för att arbetsgivare ska hitta rätt kompetens och för att öka takten i arbetet med att nå Sveriges miljökvalitetsmål behövs tätt bebyggda städer med god tillgänglighet, attraktiva livsmiljöer och väl fungerande samhällsservice. Utskottet ansluter sig till denna bedömning.

När det gäller motionsförslagen om åtgärder för att främja godstransporter vill utskottet påminna om att regeringen vid flera tillfällen har betonat att effektiva, hållbara och kapacitetsstarka godstransporter är en prioriterad fråga för regeringen och att det bl.a. genom satsningar i den nationella planen och regeringens godstransportstrategi skapas förutsättningar för dessa. I den nationella godstransportstrategi som regeringen presenterade den 28 juni 2018 framhålls bl.a. att strategins inriktning och tillhörande insatser ska bidra till att de transportpolitiska målen nås, stärka näringslivets konkurrenskraft och främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Regeringen framhåller vidare att väl fungerande transporter är en förutsättning för ett livskraftigt Sverige och för att svenska företag ska kunna exportera sina varor, vilket i sin tur skapar förutsättningar för fler jobb och en starkare ekonomi i hela landet. Utskottet välkomnar uttalandena liksom det godstransportråd som har inrättats och som ska möjliggöra ett löpande utbyte av erfarenheter och synpunkter mellan regeringen och företrädare för näringsliv, intresseorganisationer, forskningsinstitut, universitet och högskolor, statliga myndigheter, kommuner och landsting m.fl. Utskottet vill även påminna om att sedan strategin presenterades har regeringen gett 13 särskilda regeringsuppdrag som knyter an till en eller flera insatser och insatsområden i strategin. Utskottet vill i sammanhanget särskilt peka på att Trafikverket har fått i uppdrag att skapa bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg och att främja intermodala järnvägstransporter. Vidare har Trafikanalys fått i uppdrag att analysera hur intermodala godstransporter kan främjas. I Trafikverkets rapport Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg från september 2019 framförs att för att öka kapaciteten och nyttjandegraden för godståg i

järnvägssystem kan flera olika åtgärder genomföras, bl.a. att öka kapaciteten genom att bygga ut fler spår (dubbelspår eller fyrspar), mötesstationer och förbigångsspår, att öka kapaciteten genom att bygga ut längre mötes- och förbigångsspår, att öka lastprofilen, öka axellasten och öka 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. Företrädare för godstransportrådet har även informerat utskottet om sitt viktiga arbete vid ett seminarium den 19 januari 2020. Utskottet har tagit del av att Trafikanalys har regeringens uppdrag att följa upp och utvärdera genomförandet av den nationella godstransportstrategin. Den första rapporten publicerades i mars 2019, och utskottet noterar med tillfredsställelse att det 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 både med tanke på den korta tiden och den huvudsakliga inriktningen på de hittills aktiverade insatserna.

Likaså välkomnar utskottet den utvidgning av stadsmiljöavtalen som regeringen har gjort till att även omfatta åtgärder för godstransportlösningar. Bidrag till godstransporter får därmed ges med upp till 400 miljoner kronor per år under den kommande fyraårsperioden, dvs. 100 miljoner kronor per år. De åtgärder och de motprestationer som är kopplade till stödet ska vara genomförda senast under 2029. Utskottet ser även mycket positivt på regeringens uttalanden om att investeringarna i sjöfartens infrastruktur behöver öka för att stärka en effektiv och hållbar godstrafik och främja överflyttning till sjöfarten. I den nationella planen fördubblas därför investeringarna i sjöfartsobjekt. Även i regeringens godstransportstrategi anges att investeringarna i sjöfartens infrastruktur behöver öka, och regeringen uppger att den avser att fortsätta arbetet med att bättre integrera sjöfarten i infrastrukturplaneringen och arbeta för att stärka anslutningarna till hamnar som är kopplade till TEN-T-nätverket.

Som anförs i infrastrukturpropositionen riskerar brister i tillgängligheten att leda till att pendlare och turister inte når sina målpunkter. Utskottet anser därför att det är positivt att åtgärderna i den nationella planen har en utjämnande effekt på tillgängligheten i Sverige. Utskottet välkomnar även den satsning på tillgänglighet med nattåg till och från Jämtland som har gjorts. I sammanhanget vill utskottet även påminna om propositionen En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop (prop. 2017/18:179) där regeringen lämnade förslag till en sammanhållen politik för Sveriges landsbygder. Det övergripande målet för den sammanhållna landsbygdspolitiken föreslås vara en livskraftig landsbygd med likvärdiga möjligheter till företagande, arbete, boende och välfärd som leder

till en långsiktigt hållbar utveckling i hela landet. I propositionen lyfter regeringen bl.a. fram att det behövs nya tillvägagångssätt för att förbättra transportmöjligheterna på landsbygderna. Regeringen pekar på att kollektivtrafiken i landsbygderna är svagt utvecklad och turtätheten ofta låg. I sitt yttrande till näringsutskottet (yttr. 2017/18:TU7y) instämde utskottet med regeringen om att väl fungerande transportinfrastruktur på landsbygden är en viktig förutsättning för jobb, regional utveckling, tillgänglighet, delaktighet och hållbar tillväxt i hela landet. Ett väl fungerande transportsystem är också en förutsättning för att företagen ska kunna verka i hela landet. Utskottet underströk vidare att behoven av infrastruktur i städer och på landsbygder ser olika ut och därför behöver mötas med olika åtgärder. Utskottet vill i sammanhanget också lyfta fram att utskottets arbetsgrupp för forsknings- och framtidsfrågor har tagit initiativ till att göra en forskningsöversikt om mobilitet på landsbygder (2019/20:RFR10).

Regeringen uppger att den har för avsikt att noga följa upp genomförandet och effekterna av den nationella planen. Utskottet är positivt till detta. Regeringen har i beslutet om nationell plan bl.a. uppdragit åt Trafikverket att årligen i samband med årsredovisningen, på en övergripande nivå, redovisa effekterna, däribland den samhällsekonomiska nyttan, av de åtgärder som genomförs för att upprätthålla kvaliteten och tillgängligheten på väg- och järnvägsnäten samt kostnaderna för åtgärderna. Detta nuläge ska jämföras med de tre senaste årens leverans kvalitet.

Mot denna bakgrund anser utskottet att syftet med motionerna om infrastruktur för medborgare och näringsliv i hela landet är väl omhändertagna. Motionsförslagen avstyrks därmed.

Ett jämställt transportsystem

Det transportpolitiska funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, och utskottet vill understryka att vårt transportsystem ska svara likvärdigt mot kvinnors och mäns olika behov. Transporter är grundläggande för vår vardag, och jämställda transporter handlar om att ge kvinnor och män lika förutsättningar. I infrastrukturpropositionen framhålls att kvinnor och män ska kunna använda transportsystemet på lika villkor och att kvinnors och mäns värderingar ska tillmätas lika vikt. Regeringen understryker även i propositionen vikten av att anlägga ett jämställdhetsperspektiv på alla beslut som fattas inom transportpolitiken för att uppnå ett jämställt transportsystem. I betänkande 2018/19:TU5 anslöt sig utskottet till fullo till denna bedömning och välkomnade regeringens grundläggande inriktning för infrastrukturplaneringen. Utskottet har inte ändrat uppfattning och välkomnar också att det i skrivelsen om den nationella planen framhålls att infrastrukturen genom sin utformning kan bidra till ett mer sammanhållet samhälle där tillgänglighet

värnas och där transportsystemet likvärdigt svarar mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Utskottet kan konstatera att det framgår av budgetpropositionen för 2020 att tidigare uppföljningar av de transportpolitiska målen visar att det finns skillnader i mäns och kvinnors resmönster. I budgetpropositionen anføres 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. Av budgetpropositionen för 2020 framgår även 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 att verksamheten är jämställd. En jämn representation är dock enligt regeringen 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 transportsektorns beslutsled. Utskottet delar den uppfattningen och förutsätter att det bedrivs ett aktivt arbete för att jämställdhetsperspektivet ska genomsyra transportsektorns beslutsprocesser och underlag. Utskottet har även noterat att det uppges i budgetpropositionen att andelen personer (16–84 år) som upplever otrygghet i kollektivtrafiken 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 förs ett beslutsamt arbete för att åstadkomma en trygg kollektivtrafik för alla.

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

Hållbara transporter

Utskottet har vid flera tillfällen framhållit att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna som transportpolitiken står inför. Riksdagen har också beslutat att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. I budgetpropositionen för 2020 har regeringen meddelat att detta mål också ska användas som ett etappmål till hänsynsmålet.

Utskottet vill även peka på att det i regeringens senaste infrastrukturproposition (prop. 2016/17:21) anges att regeringens prioriteringar är jobben, skolan och klimatet. Regeringens mål är att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer och att de nationella miljö kvalitetsmålen ska nås. Regeringen understryker att transportsektorns miljöpåverkan och utsläpp måste minska kraftigt för att Sverige ska nå sina miljö- och klimatmål samt de internationella åtaganden som följer av Parisavtalet. Vidare anges att transportsektorn måste bidra genom effektivisering och övergång till förnybara drivmedel, inklusive el. I infrastrukturpropositionen framhålls också att långväga godstransporter ska flyttas från lastbil till tåg och sjöfart och att tåget ska vara snabbare än bilen och billigare än flyget. Regeringen har i beslutet om den nationella planen uppdragit åt Trafikverket att årligen i samband med årsredovisningen, på en övergripande nivå, redovisa vilka åtgärder som vidtagits under året för att verksamheten aktivt ska bidra till att miljö kvalitetsmålen nås. Utskottet ser mycket positivt på regeringens ambition att kraftigt minska transportsektorns miljöpåverkan och utsläpp. Utskottet vill därför även peka på att regeringen i skrivelsen En klimatstrategi för Sverige (skr. 2017/18:238) redovisar bl.a. en handlingsplan för fossilfria transporter och elektrifiering utifrån etappmålet om att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (utom flyget) senast 2030 ska vara minst 70 procent lägre än år 2010. Regeringen framhåller 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 välkomnar också att regeringen i sin klimatpolitiska handlingsplan framför att den intensifierar arbetet med att ställa om transportsektorn till fossilfrihet och konstaterar att utsläppen måste minska i betydligt snabbare takt fram till 2030. Utskottet vill i sammanhanget även peka på att mål 13 i Agenda 2030 är att vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och dess konsekvenser.

Mot bakgrund av den höga prioritet som omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem har, anordnade utskottet i januari 2019 en offentlig utfrågning på temat transportsektorns bidrag till klimatmålen (2018/19:RFR3). Vidare har trafikutskottets arbetsgrupp för forskningsfrågor genomfört en studie i syfte att identifiera de mest realistiska alternativen för att öka andelen icke-fossila drivmedel i Sverige de närmaste åren: Fossilfria drivmedel för att minska transportsektorns klimatpåverkan – flytande, gasformiga och elektriska drivmedel inom vägtrafik, sjöfart, luftfart och

spårbunden trafik (2017/18:RFR13). Målet med studien är att åstadkomma 70 procents minskade växthusgasutsläpp till 2030. Utskottet vill i sammanhanget även lyfta fram att genom regeringens initiativ Fossilfritt Sverige har hittills 13 branscher lämnat in färdplaner för att respektive bransch ska bli fossilfri, och åkerinäringen är en av de branscherna. Flera bolag med statligt ägande är engagerade i Fossilfritt Sverige.

När det gäller motionsförslagen om överflyttning av transporter till järnväg och sjöfart vill utskottet särskilt peka på att regeringen i budgetpropositionen för 2020 framhåller att andelen transporter med klimat- och energieffektiva transportsätt behöver öka, bl.a. genom en överflyttning från flyg och väg till järnväg och sjöfart. Utskottet har tagit del av att regeringen i augusti 2018 uppdrog åt Trafikverket att bl.a. inventera vilka åtgärder som myndigheten kan vidta som skapar förutsättningar för fler godstransporter på järnväg och med fartyg och därigenom leder till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart och för att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter i syfte att öka andelen godstransporter på järnväg. Regeringen har även uppdragit åt Trafikverket 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 framför bl.a. att sammantaget behöver myndigheten jobba mer målinriktat, systematiskt och samordnat för att öka andelen godstransporter på järnväg och med fartyg. Trafikverket uppger att för att ta ett tydligare och mer samlat grepp i frågan kommer verket därför 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 bör förtydliga förutsättningarna för och beakta 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 bör överväga 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 sjöfartstransporter.

Utskottet vill även lyfta fram att det i regeringens godstransportstrategi uppges bl.a. att klimatet är en av regeringens högst prioriterade frågor.

Regeringen framhåller när det gäller godstransporterna att arbetet inriktas på att öka transporteffektiviteten, bl.a. genom samordning och samhällsplanering, men också på att genomföra övergången till förnybara drivmedel och utveckla energieffektivare fordon. 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.

Inom ramen för den nationella godstransportstrategin har Trafikverket tillsatt en nationell samordnare för sjöfart. Samordnaren, som har uppdraget i sex år, ska främja en väl fungerande och effektiv inrikes sjöfart och när sjöfart och förbättra förutsättningarna för överflyttning av godstransporter från väg. Utskottet välkomnar detta. Vidare framgår av skrivelsen om nationell plan att regeringen anser att det, för att främja hållbara godstransporter och för att stödja den svenska sjöfarten när en rad nya regler börjar gälla, är särskilt angeläget med de insatser för ökad forskning och innovation som planeras inom transportområdet som rör sjöfart. Regeringen bedömer även att arbetet med forskning och innovation på transportområdet som rör järnväg behöver samordnas och stärkas.

I godstransportstrategin uppges även att regeringen genomför en nationell satsning på elektrifiering av godstransporter för att stödja omställningen. Vidare anges att en långsiktig plan för uppförande och utbyggnad av elvägar ska tas fram. Utskottet vill också peka på att det av regeringens fastställelsebeslut av den nationella planen framgår att Trafikverket under planperioden ska bygga och driftsätta en elväg som en pilotsträcka. Utgångspunkten bör vara att pilotsträckan kan tas i drift 2021. Regeringen framhåller att den nationella planen bidrar till detta med finansiering till åtgärder som gör att infrastrukturen kan användas på ett mer hållbart sätt. Utskottet delar regeringens uppfattning om vikten av en snabb introduktion av elvägar och påminner om den offentliga utfrågning som utskottet anordnade i januari 2019 om transportsektorns bidrag till att uppfylla miljömålen. Utskottet fick då bl.a. information om världens första elväg på E16.

När det gäller motionsförslagen om åtgärder för att främja cykling vill utskottet lyfta fram att det i regeringens skrivelse om den nationella planen framhålls att regeringen vill främja cykling. Regeringen uppger att den nationella planen innehåller många större väginvesteringar som inkluderar åtgärder för cyklisterna och att det inom de s.k. trimnings- och miljöåtgärderna görs särskilda satsningar på cykelbanor och vägar utmed det allmänna vägnätet som förbättrar möjligheten till arbetspendling i större tätortsregioner samt andra typer av åtgärder för att öka cyklisters säkerhet och tillgänglighet, t.ex. cykelportar och parkering. Vidare framhåller regeringen att det ska vara enklare och säkrare att gå, cykla och resa kollektivt. I den nationella cykelstrategin som regeringen presenterade våren 2017 anges bl.a. att cykeln ska vara ett attraktivt transportsätt och att det är viktigt att cykelvägnätet

hänger samman både lokalt och regionalt samt kopplar till olika målpunkter i samhället. Vidare anges att cykelnätet behöver utformas så att det blir både attraktivt och trafiksäkert med god framkomlighet och att det ska vara tillgängligt och lätt att använda för olika grupper av medborgare. Satsningarna i den nationella planen innebär att Trafikverket kan genomföra åtgärder för att möjliggöra pendling med cykel inom eller mellan ett fyrtiotal större tätorter och skapa sammanhängande stråk. Inom ramen för cykel i trimnings- och miljöåtgärder satsas i den nationella planen för transportinfrastruktur ca 1,5 miljarder kronor på cykelvägar längs nationella vägar.

Utskottet vill i sammanhanget även lyfta fram att regeringen 2015 fattade beslut om förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. Förordningen ger möjlighet för kommuner och landsting att söka stöd för investeringar i anläggningar för kollektivtrafik, anläggningar för cykeltrafik respektive anläggningar för nya transportlösningar för kollektivtrafik eller cykeltrafik. Stadsmiljöavtalen har integrerats i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029, och regeringen har utökat stödet till 1 miljard kronor per år under perioden 2018–2029. För att ytterligare stimulera utvecklingen av hållbara stadsmiljöer och ta ett helhetsgrepp på urbana transporter kommer regeringen att utvidga möjligheten att använda stadsmiljöavtalen för medfinansiering av anläggningar och nya lösningar för samlastning, samordnade urbana godstransporter och för att skapa förutsättningar för godstransporter med cykel i urban miljö. Bidraget till urbana godstransporter får uppgå till maximalt 1,2 miljarder kronor under planperioden. I den klimatpolitiska handlingsplanen anger regeringen också att den under mandatperioden avser att utveckla och effektivisera stadsmiljöavtalen i syfte att ytterligare främja alternativ till bil i städerna.

När det gäller gröna transportplaner vill utskottet påminna om att utredningen Samordning för bostadsbyggande i sitt betänkande Bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling (SOU 2019:17) från mars 2019 har analyserat för- och nackdelar med en lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på transportplaner i detaljplanering för nyetablering av bostäder enligt PBL. Utredningen anför bl.a. att den anser att fördelarna med en sådan lagstadgad rätt för nämnda krav överväger de nackdelar som finns. Enligt utredningens bedömning bör det göras ändringar i PBL som bl.a. främjar likvärdig tillgång för olika trafikslag och som stärker översiktsplanernas strategiska betydelse när det gäller transportsystemets koppling till regional och nationell sektorplanering. Utredningen anför 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. Ytterligare en delredovisning gjordes den 15 december 2019 och uppdraget ska slutredovisas senast den 31 december 2020.

När det gäller motionsförslaget om vätgasteknik vill utskottet påminna om att statsrådet Anders Ygeman i augusti 2019 i sitt svar på en skriftlig fråga

framhöll att det finns möjlighet för vätgasteknik som leder till kostnads-effektiva utsläppsminskningar att få stöd inom Klimatklivet samt för vätgasdrivna bränslecellsbusar att få stöd genom elbusspremien. Statsrådet framhöll att regeringen i nuläget inte avser att återkomma till riksdagen med förslag på ytterligare satsningar specifikt för vätgasteknik, detta med anledning av de redan befintliga satsningar där vätgasteknik har möjlighet att få stöd i de fall då den kostnadseffektivt bidrar till att nå de politiska målen. Av trafikutskottets forskningsrapport om fossila bränslen framgår att det fanns stora förhoppningar på användning av vätgas i förbränningsmotorer under 1990-talet och 2000-talets första decennium. Intresset för tekniken avtog dock och i dag används vätgas framför allt i bränsleceller. Vätgas som drivmedel till förbränningsmotorer bedöms därför inte vara aktuellt som ett alternativ i större skala den kommande tiden.

Utskottet kan sammanfattningsvis konstatera att frågan om hållbara transporter har mycket hög prioritet för regeringen. Utskottet välkomnar detta och finner därför inte skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen på området. Utskottet vill dock framhålla att även om transporternas växthusgasutsläpp har minskat över tid måste utsläppen minska i betydligt snabbare takt fram till 2030. Mot denna bakgrund kommer utskottet att följa utvecklingen mycket noga. Utskottet avstyrker därmed samtliga motionsförslag på området.

Forskning och innovation

Utskottet har vid flera olika sammanhang framhållit att ett effektivt, tillgängligt transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar. I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) framhöll också regeringen att det behövs en satsning på forskning och innovation för att kunna möta utmaningarna inom transportsystemet. Regeringen betonade att satsningen bör ha ett trafikslagsövergripande perspektiv och sträva efter att tillfredsställa de behov som medborgare och näringsliv har. I betänkande 2018/19:TU5 anslöt sig utskottet till fullo till regeringens bedömning, och utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan. Utskottet ser därför med tillfredsställelse på att det genom den nationella planen totalt fördelas 8 miljarder kronor till forskning och innovation under planperioden. Insatserna omfattar samtliga trafikslag och regeringen framhåller att det innebär en ökning från föregående planperiod. Utskottet välkomnar även regeringens uttalanden i skrivelsen om den nationella planen om att Sverige har möjlighet att bli en permanent världsutställning för innovationer på transportområdet genom att satsa på elektrifiering, digitalisering, fjärrstyrning och automatisering, bl.a. uppkopplade transporter och ökad resenärsinformation. I skrivelsen 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. Detta förutsätter även policyutveckling menar regeringen. Utskottet ser mycket positivt på regeringens uttalanden om vikten av satsningar på forskning och innovation.

Utskottet har även noterat att regeringen har presenterat samverkansprogram för att stärka samverkan mellan aktörer i innovationssystemet. Visionerna för dessa redovisas närmare i regeringens forskningsproposition Kunskap i samverkan – För samhällets utmaningar och stärkt konkurrenskraft (prop. 2016/17:50). I propositionen framhålls att fordon och fartyg blir alltmer uppkopplade och därmed kan kommunicera i högre grad med varandra och med det övriga transportsystemet, vilket skapar förutsättningar för en hållbar stadsutveckling och ökad trafiksäkerhet för både skyddade och oskyddade trafikanter. Vidare anges att samverkande och uppkopplade fordon och fartyg också leder till effektivare resursanvändning genom bättre utnyttjande av infrastrukturens kapacitet. Det framhålls även att elektrifiering av fordon exempelvis kan ersätta förbrukning av fossila bränslen, vilket minskar utsläppen av växthusgaser och kväveoxider samt förbättrar luftkvaliteten och minskar bullerproblemen i tätorter. I yttrande 2016/17:TU3y till utbildningsutskottet framhöll trafikutskottet att forskning och innovation är av strategisk betydelse för många av frågorna inom trafikutskottets beredningsområde. Forskningen har också väsentlig betydelse för att uppnå de transportpolitiska målen. Utskottet ansåg även att satsningar på forskning och innovation är angelägna för att kunna möta utmaningarna inom transportsystemet, och utskottet underströk att forskning och kunskapsuppbyggnad behövs inom samtliga transportområden. Utskottet lyfte vidare fram att det för att möta utmaningarna inom transportsystemet är angeläget att i forskningen också tillämpa ett trafikslagsövergripande perspektiv även i fortsättningen och att sträva efter att tillfredsställa behoven hos medborgare och näringsliv.

I budgetpropositionen för 2020 framför regeringen att Sverige genom samverkan mellan akademi, näringsliv och det offentliga kan kraftsamla för att lösa problem och överbrygga utmaningar som samhället står inför och att arbetet med innovationer på transportområdet är viktigt för möjligheterna att nå de transportpolitiska målen och klimatmålen. I budgetpropositionen för 2020 framhålls därför också att regeringen kommer att följa upp och utveckla det arbete som bedrivits inom ramen för samverkansprogrammet Nästa generations resor och transporter. Utskottet ser mycket positivt på detta.

Utskottet vill i sammanhanget även lyfta fram att det i regeringens godstransportstrategi anges att det för att stärka Sveriges konkurrenskraft krävs förmåga att skapa och producera innovativa lösningar, tekniker samt att utveckla befintliga och nya företag. Regeringen framhåller att fortsatta satsningar ska göras på forskning och innovation inom svenska styrkeområden. Det ska vara möjligt för innovationer att efter test och utvärdering snabbt gå från pilot till verklighet och bli en del av den permanenta världsutställningen och av godstransportsystemet. I strategin uppges även att det på transportområdet sker en utveckling som innebär att transportsystemet digitaliseras, automatiseras och elektrifieras. Utvecklingen kan enligt utskottets mening, med rätt styrmedel, skapa lösningar som kan bidra till att klimatmålet nås och att konkurrenskraften för svenskt näringsliv stärks. Utskottet avser att följa utvecklingen av regeringens godstransportstrategi noga, och mot den bakgrunden ordnade även utskottet i januari 2020 ett seminarium tillsammans med Godstransportrådet.

Mot bakgrund av motionsförslaget om självkörande fordon vill utskottet framhålla 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 kameraövervakningslagen 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. Utskottet vill i sammanhanget lyfta fram att 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. L3 Pilot och Ensemble är exempel på två större projekt med automatiserad körning som pågår i Europa där svenska fordonstillverkare och svensk akademi är aktiva. I Sverige pågår även test- och demonstrationsprojekt med geostaket i urbana miljöer. Geostaket är en geografisk zon där uppkopplade fordons tillträde, hastighet och användning av drivmedel kan styras digitalt. Utskottet välkomnar de försök med automatiserade fordon som pågår och avser att följa dessa noga.

När det gäller motionsförslagen om framtidens transportlösningar vill utskottet dessutom framhålla att det i regeringens forskningsproposition anges att ett långsiktigt hållbart transportsystem för resor och transporter är avgörande för Sveriges fortsatta utveckling och välbefinnande. Regeringen pekar på att miljö- och klimatutmaningarna skapar nya behov och på att digitaliseringen

i det sammanhanget har möjlighet att bidra till framtidens transportlösningar genom att fokus ändras från själva transporten till en skräddarsydd mobilitetslösning för personer eller varor. Digitaliseringen skapar också enligt regeringen möjligheter för utveckling av uppkopplade, kommunicerande fordon och system som är mer eller mindre självkörande och som kan bidra till ökad svensk export av högkvalitativa tjänster och produkter. Genom att fordon och fartyg blir alltmer uppkopplade och i högre grad kan kommunicera med varandra och det övriga transportsystemet skapas förutsättningar för en hållbar stadsutveckling och ökad trafiksäkerhet för både skyddade och oskyddade trafikanter. Samverkande och uppkopplade fordon och fartyg leder också enligt regeringen till effektivare resursanvändning genom bättre utnyttjande av infrastrukturens kapacitet. Regeringen lyfter även fram vikten av samverkan för sjöfarts- och luftfartsområdet. Regeringen uppger vidare att ett robust järnvägssystem kan bidra till att möta några av de globala samhällsutmaningarna där bl.a. samverkan och innovationer inom underhåll och nyinvesteringar är viktiga. Utskottet vill i sammanhanget lyfta fram att utskottets arbetsgrupp för uppföljning och utvärdering i februari 2020 besökte Luleå tekniska universitet för att ta del av forskning som pågår inom järnvägsområdet.

Kombinerad mobilitet (också kallat Mobilitet som en 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 en tjänst med intresse. Inom ramen för samverkansprogrammet Nästa generations resor och transporter ingår också mobilitet som en tjänst i stor skala. Inom ramen för samverkansprogrammet har en nationell färdplan tagits fram. Projektet kallas Kompis och ska förverkliga färdplanens första period (2017–2020). Programmet samordnar, utvecklar och förvaltar bl.a. en färdplan för kombinerad mobilitet, identifierar och bedriver piloter inom policy- och regelområdet, ger stöd till piloter och uppskalning av mobilitetstjänster och stöder även kollektivtrafiken i dess arbete med digitalisering av biljettutbudet. Därutöver underlättar programmet för 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. Regeringen har också gett Trafikverket i uppdrag att genomföra informations- och kunskapshöjande insatser inom MAAS-området. Utskottet vill i sammanhanget även peka på de två MAAS-tjänster som har lanserats, en i

Göteborg och en i Stockholm. Utskottet ser mycket positivt på utvecklingen inom området kombinerad mobilitet.

I propositionen En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop (prop. 2017/18:179) anför regeringen att det behövs nya tillvägagångssätt för att förbättra transportmöjligheterna på landsbygderna. Regeringen pekar på att kollektivtrafiken i landsbygderna är svagt utvecklad och turtätheten ofta låg. Vidare framhåller regeringen att det tack vare digitaliseringen finns möjligheter att utveckla nya lösningar för person- och godstransporter inom ramen för delningsekonomin. I yttrande 2017/18:TU7y till näringsutskottet instämde trafikutskottet med regeringen i att det finns anledning att förbättra förutsättningarna för innovativa transportlösningar, inte minst för att lösa landsbygdens utmaningar. Utskottet har tidigare framhållit att ett effektivt, tillgängligt transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar. Trafikutskottet välkomnade således regeringens uttalanden om att det behövs nya tillvägagångssätt för att förbättra transportmöjligheterna på landsbygderna. I en interpellationsdebatt den 24 oktober 2017 (ip. 2017/18:26) framhöll infrastrukturminister Tomas Eneroth att regeringen har tagit ett flertal initiativ som syftar till att utveckla och modernisera kollektivtrafiken till det nya konceptet mobilitet som en tjänst. Statsrådet pekade bl.a. på regeringens samverkansprogram Nästa generations resor och transporter och på det regeringsuppdrag om kollektivtrafik på landsbygden som Statens väg- och transportforskningsinstitut har. Mot bakgrund av frågans stora betydelse har utskottets arbetsgrupp för forsknings- och framtidsfrågor också tagit initiativ till en forskningsöversikt om mobilitet på landsbygder.

Utskottet vill understryka att ett effektivt, tillgängligt transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar och utskottet är därför positivt till att regeringen följer utvecklingen av ny teknik och arbetar med forskning och innovation. Utskottet är också medvetet om att regeringen har tillsatt ett flertal utredningar i syfte att analysera och utreda framtidens trafik och transporter. Utskottet vill också framhålla att det instämmer med regeringens bedömning i skrivelsen Riksrevisionens rapport om Trafikverkets stöd till forskning och innovation (skr. 2018/19:23) att det är nödvändigt att Trafikverket säkerställer god hushållning med de anslagsmedel som myndigheten disponerar för forskning och innovation. Av regeringens skrivelse framgår att Trafikverket har tagit fram en handlingsplan med ansvariga personer och datum för när åtgärder ska vara genomförda. Vidare uppger regeringen att Trafikverkets rutiner för handläggningen av de anslagsmedel som myndigheten disponerar för forskning och innovation bör följas upp. Utskottet välkomnar detta.

Med anledning av vad som anförts ovan avstyrker utskottet samtliga motionsyrkanden på området.

Gränsöverskridande transporter

Med anledning av motionsyrkandena om gränsöverskridande trafik vill utskottet inledningsvis framhålla att en ökad rörlighet mellan Sverige och våra grannländer är positiv och bra för Sverige. Senast i betänkande 2018/19:TU5 framhöll utskottet också att gränsöverskridande trafik bör främjas och underlättas. Utskottet vill också påminna om att regeringen i infrastrukturpropositionen gjorde bedömningen att det är angeläget att intensifiera samarbetet om transporter med de nordiska grannländerna och övriga länder runt Östersjön samt inom EU i sin helhet för att öka transporteffektiviteten och utveckla den gränsregionala tillgängligheten. Regeringen framhöll även att de överenskommelser om samarbeten som Sverige ingår inom transport- och infrastruktururområdet bör inkludera exportfrämjande samt främjande av forskning och innovation. Vidare vill utskottet peka på att regeringen i skrivelsen om den nationella planen framhåller att Sveriges och Norges regeringar är överens om att de gränsöverskridande transportinfrastrukturerna ska utvecklas i dialog mellan departementen i de båda länderna och mellan de myndigheter som ansvarar för transportsystemet i respektive land. Regeringen framför vidare att den har för avsikt att ta initiativ till en dialog med den norska regeringen om utvecklingen av de gränsöverskridande stråk som Trafikverket beskriver: Stockholm–Oslo, Göteborg–Oslo och Malmabanan/Ofotenbanan. Regeringen framför vidare att den ser ett särskilt behov av att länderna gemensamt utreder hur järnvägsförbindelserna i de nämnda stråken kan stärkas. I fastställelsebeslutet av den nationella planen uppger regeringen även att Sverigeförhandlingen har föreslagit att ett fortsatt bilateralt samarbete mellan Danmark och Sverige ska ske genom en strategisk analys för en ny fast förbindelse över Öresund mellan Helsingborg och Helsingör. Regeringen framför i beslutet att en strategisk analys förbättrar kunskapsläget inför framtiden. Utskottet konstaterar också att det i regeringens beslut om nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 ingår investeringar som bl.a. syftar till ökad robusthet för transportsystemet som helhet och därmed även för gränsöverskridande transporter. Utskottet välkomnar regeringens uttalanden om vikten av gränsöverskridande trafik med våra grannländer.

Även i regeringens nationella godstransportstrategi understryks att Sverige är ett exportberoendeland och att väl fungerande internationella godstransporter är av stor betydelse för att företagen ska kunna exportera sina varor. Regeringen uppger att målet är att de gränsöverskridande transporterna i framtiden ska fungera väl och upplevas som smidiga och effektiva. Regeringen framhåller att infrastrukturen ska vara så robust att större avbrott i näringslivets transporter kan undvikas. I godstransportstrategin pekar regeringen på ett antal insatser, bl.a. att Sverige ska delta aktivt och med kraft i det europeiska samarbetet om infrastruktur, förenklad rapportering till berörda myndigheter vid fartygsanlöp, att utveckla EU:s godskorridorer på järnväg, att utveckla järnvägsförbindelserna till Norge och att analysera en ny

fast förbindelse till Danmark. Utskottet välkomnar regeringens uttalanden och aviserade insatser.

Utskottet vill även lyfta fram att EU har en gemensam planering för infrastruktur. Syftet är att senast 2030 ha skapat effektiva och högkvalitativa transportkorridorer, eller stamnät, inom hela EU. Detta har Sverige varit med om att förhandla fram och åtagit sig att utföra. Regeringen och Trafikverket har det övergripande ansvaret för att integrera planeringen av EU-målen med de nationella målen för nya vägar och järnvägar. I sitt svar på en skriftlig fråga från december 2017 framförde infrastrukturminister Tomas Eneroth att Sverige då deltog aktivt i det pågående samarbetet för det transeuropeiska transportnätet samt inom Fonden för ett sammanlänkat Europa. Statsrådet framförde vidare att Sverige framför allt deltar aktivt i fondens utlysningar inom transportområdet där medfinansiering från EU utdelas till relevanta och mogna projekt. I betänkande 2017/18:TU18 behandlade utskottet regeringens skrivelse 2017/18:189 Riksrevisionens granskning om EU-perspektivet i väg- och järnvägsinvesteringar. I skrivelsen till riksdagen angav regeringen att den instämmer i Riksrevisionens bedömning att regeringen och Trafikverket ska beakta de mål och intentioner som riksdagen har slagit fast samt de mål som EU formulerat i TEN-T-förordningen. I skrivelsen till riksdagen redovisade regeringen vidare att den deltar aktivt i genomförandet av TEN-T-förordningen och anser att det är viktigt att beakta EU:s mål i planeringen av transportinfrastrukturen. I skrivelsen redovisade regeringen att den delvis gör en annan bedömning än Riksrevisionen och anser att Trafikverket tar hänsyn till såväl nationella som internationella perspektiv vid framtagandet av ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan. Regeringen ansåg vidare att Trafikverket utifrån sin instruktion, sitt regleringsbrev och tidigare beslut om fastställelse av den nationella planen har tillräckliga direktiv för hur projekt ska prioriteras. Utskottet framhöll bl.a. att det välkomnar vad regeringen redovisat om sitt aktiva deltagande i att genomföra TEN-T-förordningen och att det är viktigt att beakta EU:s mål i planeringen av transportinfrastrukturen.

I sammanhanget vill utskottet även påminna om att regeringen satsade 50 miljoner kronor på nattåg till kontinenten i vårändringsbudgeten för 2019. I budgetpropositionen för 2020 förlängs satsningen med 50 miljoner kronor per år 2020–2022, vilket utskottet välkomnar.

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

Fyrstegsprincipen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om fyrstegsprincipen. Utskottet hänvisar till pågående beredningsarbete. Jämför reservation 16 (V).

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.

Riksrevisionens granskning

Av Riksrevisionens rapport om tillämpningen av fyrstegsprincipen (RiR 2018:30) framkom bl.a. att revisionens övergripande slutsats är att regeringens och Trafikverkets styrning inte stöder ett trafikslagsövergripande arbetssätt. Vidare framförde Riksrevisionen att regeringen i flera avseenden behöver förtydliga hur Trafikverket ska arbeta med fyrstegsprincipen. Regeringen anförde 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.

Motionen

Jens Holm m.fl. (V) framför i kommittémotion 2019/20:868 yrkande 9 att regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur verket ska arbeta med första steget i fyrstegsprincipen som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag. Motionärerna påminner om att fyrstegsprincipen, rätt tillämpad, är ett mycket betydelsefullt planeringssätt för att uppnå ett transportsystem som är ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbart. Därmed stärks förutsättningarna för ökad andel persontransporter som sker med kollektivtrafik, cykel och gång.

Utskottets ställningstagande

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Riksdagen och regeringen har vid upprepade tillfällen 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. Att planera transportsystemet enligt fyrstegsprincipen innebär att alla trafikslag och transportmedel liksom alla typer av åtgärder som leder till att de transportpolitiska målen nås ska beaktas. Att planera enligt fyrstegsprincipen förväntas även bidra till kostnadseffektiva lösningar. En effektiv lösning på ett specifikt problem i transportsystemet kan innefatta åtgärder från flera av fyrstegsprincipens steg.

I budgetpropositionen för 2020 framhåller regeringen att även om flera viktiga aspekter av det övergripande transportpolitiska målet har utvecklats positivt över tid har transportsystemet i sin helhet inte utvecklats i riktning mot det övergripande transportpolitiska målet. Regeringen anser därför att utvecklingen, mot bakgrund av att riksdagen sedan 2009 avsatt allt mer resurser till den statliga transportinfrastrukturen, visar vikten av att värna fyrstegsprincipen och att prioritera samhällsekonomiskt effektiva åtgärder i enlighet med det övergripande transportpolitiska målet. Utskottet välkomnar skrivningarna.

Utskottet behandlade motioner om fyrstegsprincipens tillämpning i infrastrukturplaneringsprocessen senast våren 2019 i betänkande 2018/19:TU18. I betänkandet behandlade utskottet även regeringens skrivelse 2018/19:76 med anledning av Riksrevisionens rapport om fyrstegsprincipen. Utskottet föreslog bl.a. då ett tillkännagivande till regeringen om att vidta åtgärder för att säkerställa fyrstegsprincipens genomslag. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag (rskr. 2018/19:277). Tillkännagivandet bereds för närvarande av Infrastrukturdepartementet.

Mot denna bakgrund finner inte utskottet att det finns anledning att ta något initiativ med anledning av motion 2019/20:868 (V) yrkande 9.

Samhällsekonomiska analyser

Utskottets förslag i korthet

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

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

Bakgrund

I Trafikverkets arbete med att utarbeta förslag till prioriteringar i den långsiktiga strategiska infrastrukturplaneringen spelar samhällsekonomiska analyser en central roll. En samhällsekonomisk analys består av en samhällsekonomisk kalkyl, där de nyttor och kostnader som har beräknats och värderats i kronor räknas samman till en s.k. nettonuvärdeskvot som visar åtgärdens skattade lönsamhet, kompletterat med mer kvalitativa bedömningar av effekter som är svåra eller omöjliga att beräkna eller värdera. Den 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 2019/20:241 av Martina Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 2 föreslås att Trafikverket lägger större vikt vid besöksnäringen i sin planering och att besöksnäringen också tas in i nyttoutvärderingskalkylen.

I kommittémotion 2019/20:615 anser Patrik Jönsson m.fl. (SD) att större hänsyn bör tas till samhällsnytta vid nyinvesteringar och utbyggnad av järnvägsnätet (yrkande 30) och till trafikintensitet vid nyinvesteringar (yrkande 31).

Jens Holm m.fl. (V) föreslår i kommittémotion 2019/20:868 yrkande 8 att regeringen tar fram förslag på hur nationellt framtagna bristanalyser och prioriteringar på systemnivå kan utgöra en utgångspunkt för den tidiga planeringen av investeringar i transportinfrastruktur. Motionärerna pekar bl.a. på att nuvarande planeringssystem i hög grad bygger på brister som identifieras från en lokal nivå, vilket leder till att det kan vara svårt att hitta kostnadseffektiva lösningar.

I motion 2019/20:1850 konstaterar Leif Nysmed och Azadeh Rojhan Gustafsson (båda S) i yrkande 1 att vi måste flytta över fler persontransporter från bilar till kollektivtrafik om vi ska nå målet om minskade utsläpp från trafiken. Motionärerna anser därför att man behöver se över hur samhällsekonomisk lönsamhet beräknas på nya trafikprojekt och även överväga att jämställa tid mellan bilist och kollektivtrafikresenär.

Saila Quicklund (M) påtalar i motion 2019/20:2047 behovet av ändrade beräkningsgrunder för infrastrukturmedel. Motionären framhåller bl.a. att människors möjligheter att bo och arbeta i hela Sverige förutsätter en god infrastruktur som skapar tillgänglighet och framkomlighet och man bör därför ta mer hänsyn till olika näringar och inte bara till befolkningsstorlek.

Jessika Roswall m.fl. (M) understryker i kommittémotion 2019/20:2597 yrkande 1 att samhällsekonomisk och miljömässig lönsamhet ska vara vägledande i valet av infrastrukturprojekt. Motionärerna påminner om att de samhällsekonomiska kalkylerna ger en god möjlighet att jämföra olika infrastrukturprojekt med varandra för att forma en samhällsekonomiskt lönsam prioriteringslista. I yrkande 2 anser motionärerna att det bör tillsättas ett transportpolitiskt råd. Motionärerna konstaterar att de ekonomiska medel som avsätts för investeringar i infrastruktur i Sverige är omfattande, och ständigt återkommande frågor är om investeringsbudgeten är tillräcklig och ifall rätt prioriteringar har gjorts. Motionärerna menar att ett transportpolitiskt råd ska granska och utvärdera infrastrukturpolitiken utifrån ett transportpolitiskt ramverk som ska bygga på principen att de sammanlagda infrastrukturens satsningarna som beslutas om inför varje ny nationell plan uppvisar en gemensam samhällsekonomisk effektivitet.

Anders Åkesson m.fl. (C) anser i kommittémotion 2019/20:3246 yrkande 3 att det bör göras en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna i syfte att rätt värdera industrins och godsflödets betydelse. Motionärerna påpekar att transporterna är en integrerad del i hela den industriella produktionen och skapar stora mervärden för Sverige.

I partimotion 2019/20:3351 understryker Johan Pehrson m.fl. (L) i yrkande 8 att godsets betydelse vid prioritering av infrastruktur måste öka.

Utskottets ställningstagande

Att samhällsekonomisk effektivitet är ett viktigt kriterium för åtgärder som vidtas i transportsystemet, samtidigt som även fördelningspolitiska aspekter

ska vägas in, framgår av det övergripande målet för transportpolitiken. Utskottet kan även konstatera att det inom transportsektorn finns en lång tradition av att använda samhällsekonomiska analyser när man tar fram beslutsunderlag. Utskottet vill i sammanhanget understryka vikten av att dessa analyser är väl underbyggda och av god kvalitet. För att ytterligare fördjupa underlagen var regeringens direktiv till Trafikverket att i förslaget till nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 också redogöra för föreslagna åtgärders effekt på bostadsbyggandet, vilket har lett till ett gemensamt arbete mellan berörda kommuner och Trafikverket. Även statsrådet Tomas Eneroth har i en interpellationsdebatt från mars 2018 bl.a. framfört att det för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet är viktigt att vi utifrån aktuella faktaunderlag gör rätt bedömningar och investerar medlen där de gör mest nytta. Statsrådet framförde vidare att utmaningen ligger i att prioritera rätt åtgärder och få ut så mycket nytta som möjligt av de medel vi investerar. Utskottet ser positivt på statsrådets uttalanden. I budgetpropositionen för 2020 framhåller regeringen också att en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning förutsätter förutom en effektiv prissättning att nyttorna överväger kostnaderna för de åtgärder som genomförs, vilket bedöms med hjälp av samhällsekonomiska kalkyler. Regeringen påminner dock samtidigt om att de samhällsekonomiska kalkylerna även innehåller osäkerheter, t.ex. avseende de samhällsekonomiska kostnaderna för utsläpp av koldioxid. Vidare pekar regeringen på att de inte heller fångar upp alla effekter, t.ex. intrång eller påverkan på natur- och kulturmiljöer. Regeringen framhåller därför att kalkylen 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.

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

Utskottet har även tagit del av Trafikverkets rapport Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg från september 2019 där det framförs att Trafikverkets 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 frekvent på senare år. Trafikverket framför vidare

att de samhällsekonomiska kalkylerna har en central roll i utredningarna, men att kalkylernas betydelse för investeringsbesluten inte ska överskattas. Trafikverket konstaterar att beräkningarna endast utgör ett av flera underlag i den samlade effektbedömningen och att det heller inte är självklart att överflyttningseffekterna alltid är samhällsekonomiskt lönsamma.

I sammanhanget vill utskottet påminna om att 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 samordna och driva arbetet inom den s.k. ASEK-gruppen (Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn). ASEK-arbetet är kopplat till en myndighetsövergripande samrådsgrupp som består av representanter för Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Naturvårdsverket, Energimyndigheten, Region Stockholm/SL, Vinnova samt Trafikanalys (adjungerad). ASEK-arbetet stöds av ett vetenskapligt råd bestående av vetenskaplig expertis inom ämnesområdena nationalekonomi, miljöekonomi, regionalekonomi och transportanalys. En översyn av ASEK-rapporten ska göras varje år och en ny version publiceras den 1 april årligen.

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

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

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

Särskilda infrastrukturåtgärder

Utskottets förslag i korthet

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

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

Motionerna

Under den allmänna motionstiden hösten 2019 har ett stort antal motioner väckts om olika infrastrukturprojekt, främst väg- och järnvägssträckningar i landet. Det handlar bl.a. om upprustningar och utbyggnader samt anläggande av nya väg- och broförbindelser. Ett flertal förslag har också väckts om att standarden på olika delar av trafikens infrastruktur bör förbättras, bl.a. förslag om utbyggnad av fyrfältsvägar, 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 rörande flera trafikslag.

Vägprojekt

| | |
|--|--|
| 2019/20:6 av Andreas Carlson (KD) | 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. |
| 2019/20:129 av Jörgen Grubb (SD) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ny landsväg för lastbil sträckan Malmö–Helsingborg. |
| 2019/20:297 av Ingemar Kihlström (KD) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta den sista etappen av länsväg 181:s vägförbättrande ombyggnation när medel budgeteras till länsvägarna. |
| 2019/20:332 av Patrik Jönsson (SD) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastrukturen kring Ystads hamn och E65. |
| 2019/20:334 av Patrik Jönsson (SD) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra E6 genom Skåne sexfilig. |
| 2019/20:449 av Niklas Karlsson och Per-Arne Håkansson (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. |
| 2019/20:506 av Daniel Bäckström (C) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över de åtgärder som krävs för att få till |

| | |
|---|--|
| 2019/20:687 av Kjell-Arne Ottosson (KD) | stånd projektering och investeringsunderlag för sträckan Valnäs–Töcksfors med en standard som sträckningen av E18 väster om Karlstad uppnådde under 2017. |
| 2019/20:687 av Kjell-Arne Ottosson (KD) | 1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till upprustning av sträckan Töcksfors–Valnäs på E18. |
| 2019/20:807 av Staffan Eklöf (SD) | 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att åter låta sträckan Örebro–Riksgränsen komma med i stamnätet TEN-T. |
| 2019/20:895 av Lars Beckman (M) | 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. |
| 2019/20:896 av Lars Beckman (M) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en utbyggnad av E4 mellan Gävle och Sundsvall. |
| 2019/20:896 av Lars Beckman (M) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en utbyggnad av E4 mellan Gävle och Söderhamn. |
| 2019/20:1021 av Angelica Lundberg (SD) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tidigarelägga en fortsättning av ombyggnationen av riksväg 26/47 för att skydda trafikanterna. |
| 2019/20:1178 av Viktor Wärmick (M) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en utbyggnation av E4 mellan Söderhamn och Gävle. |
| 2019/20:1240 av Hans Hoff 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. |
| 2019/20:1345 av Jörgen Berglund (M) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningar för förbifart Örnsköldsvik. |
| 2019/20:1366 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. |
| 2019/20:1395 av Pia Nilsson m.fl. (S) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att skyndsamt påbörja utbyggnaden av E18 sträckan Köping–Västjädra till motorvägsstandard. |
| 2019/20:1416 av Pia Nilsson m.fl. (S) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att så snart som möjligt påbörja byggnationen av en ny Hjulstabro på väg 55. |
| 2019/20:1464 av Annicka Engblom m.fl. (M) | 1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av planerade satsningar på E22. |
| 2019/20:1464 av Annicka Engblom m.fl. (M) | 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utbyggnaden av E22 bör ske i längre och mer sammanhängande stråk. |

| | |
|--|---|
| 2019/20:1664 av Kjell Jansson (M) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lägga in Östlig förbindelse och Tvärförbindelse Södertörn i Nationella planen. |
| 2019/20:1681 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. |
| 2019/20:1732 av Emma Carlsson Löfdahl (-) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en snabb utbyggnad av riksväg 26. |
| 2019/20:1733 av Emma Carlsson Löfdahl (-) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att riksväg 40, sträckan mellan Borås och Jönköping, i sin helhet ska byggas om till motorväg och att den fortsatta sträckningen från Nässjö till Västervik ska byggas om till två-plus-ett-väg. |
| 2019/20:1735 av Linda Lindberg och Mikael Eskilander (båda SD) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Europaväg 6 bör bli sexfilig på sträckan Helsingborg–Malmö. |
| 2019/20:1743 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. |
| 2019/20:1911 av Allan Widman (L) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en breddning av riksväg 28. |
| 2019/20:2126 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S) | 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplanen studera förutsättningarna för satsningar på E18 och sträckan Valnäs–Töcksfors. |
| 2019/20:2126 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S) | 3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplanen studera förutsättningar för satsningar på E16 och sträckan Mårbacken–norska gränsen. |
| 2019/20:2217 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. |
| 2019/20:2378 av Ida Drougge (M) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av projektet Östlig förbindelse i Stockholms län. |
| 2019/20:2385 av Mikael Damsgaard (M) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga möjligheterna att påskynda utbyggnaden av E18 mellan Köping och Västjädra till motorvägsstandard. |
| 2019/20:2389 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. |
| 2019/20:2495 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. |
| 2019/20:2530 av Kristina Yngwe (C) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att förbättra trafiksituationen på Dragongatan i Ystad. |

| | |
|--|--|
| 2019/20:2710 av Lars Püss m.fl. (M) | 3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att E6:an byggs ut. |
| 2019/20:2710 av Lars Püss m.fl. (M) | 4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att väg 25 och 26 byggs. |
| 2019/20:2710 av Lars Püss m.fl. (M) | 5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att väg 153 och 154 byggs. |
| 2019/20:2730 av Andreas Carlson (KD) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att tidigarelägga ombyggnation av riksväg 26/47 sträckan Månseryd–Hedenstorp. |
| 2019/20:2733 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. |
| 2019/20:2811 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. |
| 2019/20:2837 av Boriana Åberg m.fl. (M) | 5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utbyggnad av E6 och E22 till sexfiliga motorvägar. |
| 2019/20:2966 av Edward Riedl (M) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att göra en omdragning av E4:an i Skellefteå. |
| 2019/20:3037 av Ingela Nylund Watz m.fl. (S) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att utöka kapaciteten och minimera risken för trafikstörningar för fordonstrafiken över Saltsjö-Mälarsnittet i Södertälje. |
| 2019/20:3158 av Roger Hedlund (SD) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att bygga ut Europaväg 16. |
| 2019/20:3160 av Roger Hedlund (SD) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut Europaväg 4. |
| 2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) | 6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om östlig förbindelse. |
| 2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) | 14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Europavägarna i landet bör hålla lägst 4-fältsstandard. |
| 2019/20:3367 av Hans Ekström m.fl. (S) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplanen studera förutsättningarna för att prioritera Hjulstabron. |

Banprojekt

| | |
|--|---|
| 2019/20:74 av Alexander Christiansson och Dennis Dioukarev (båda SD) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett alternativ till Västlänken. |
| 2019/20:85 av Mikael Eskilanderesson 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. |

| | |
|--|--|
| 2019/20:106 av Ulrika Heie och Annika Qarlsso (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. |
| 2019/20:158 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. |
| 2019/20:158 av Peter Helander (C) | 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. |
| 2019/20:173 av Magnus Ek (C) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att förbättra och utveckla järnvägsförbindelserna mellan Linköping, Västervik och Kalmar. |
| 2019/20:299 av Ingemar Kihlström (KD) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en utbyggnad samt utökat underhåll för Västra stambanan. |
| 2019/20:445 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. |
| 2019/20:502 av Niels Paarup-Petersen och Jonny Cato (båda C) | 1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av Öresundsmetro. |
| 2019/20:502 av Niels Paarup-Petersen och Jonny Cato (båda C) | 3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Öresundsmetro bör ingå i infrastrukturplaneringen i Sverigeförhandlingen. |
| 2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) | 6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Maria–Helsingborg snarast bör byggas dubbelspårig. |
| 2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) | 7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Göteborg–Borås via Landvetter snarast bör byggas med dubbelspår. |
| 2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) | 8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Södra stambanan snarast bör byggas fyrspårig sträckan Lund–Hässleholm. |
| 2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) | 9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Hässleholm–Kristianstad bör byggas om till dubbelspår. |

| | |
|--|---|
| 2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) | 10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Norrbottenbanans utbyggnad efter Umeå–Skellefteå ska anstå tills dess att Ostkustbanan fått dubbelspår. |
| 2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) | 11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Ostkustbanan. |
| 2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) | 12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en upprustning av inlandsbanan. |
| 2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) | 24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Europaspåret. |
| 2019/20:702 av Matheus Enholm (SD) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera tåginfrastrukturen längs med Bohuskusten. |
| 2019/20:711 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) | 1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rusta upp Stångådals- och Tjustbanan. |
| 2019/20:711 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) | 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en sydostkustbana. |
| 2019/20:886 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. |
| 2019/20:919 av Patrik Engström m.fl. (S) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplanen studera förutsättningarna för investeringar på Dalabanan. |
| 2019/20:966 av Patrick Reslow (SD) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en metroförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn. |
| 2019/20:998 av Carina Ohlsson (S) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en förbättrad standard på och modernisering av Kinnekullebanan. |
| 2019/20:1099 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. |
| 2019/20:1101 av Emma Hult (MP) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Nässjö–Oskarshamns-banan bör behållas och utvecklas för persontrafik. |
| 2019/20:1177 av Viktor Wärmick (M) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en utbyggnation av Ostkustbanan till dubbelspårig järnväg. |
| 2019/20:1251 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. |
| 2019/20:1346 av Jörgen Berglund (M) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga dubbelspår Sundsvall–Gävle. |
| 2019/20:1350 av Jörgen Berglund (M) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand. |

| | |
|---|---|
| 2019/20:1351 av Jörgen Berglund (M) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att beakta investeringar i Ådalsbanan mellan Västeråsby och Långsele. |
| 2019/20:1401 av Carina Ödebrink m.fl. (S) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna att bygga Götalandsbanan och Europakorridoren. |
| 2019/20:1408 av Joakim Sandell m.fl. (S) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplanen studera förutsättningar för att bygga Öresundsmetron. |
| 2019/20:1421 av Ingemar Nilsson m.fl. (S) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för prioriterade investeringar i Ostkustbanan. |
| 2019/20:1596 av Helena Lindahl och Linda Ylivainio (båda C) | 1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska inleda diskussioner med berörda regioner och intressenter och skyndsamt hitta finansieringslösningar för hela Norrbotniabanans förverkligande, exempelvis via en lånefinansieringslösning eller genom att låta kapital från de allmänna pensionsfonderna investeras i svensk transportinfrastruktur. |
| 2019/20:1596 av Helena Lindahl och Linda Ylivainio (båda C) | 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska säkerställa att den naturliga startsträckan Umeå–Skellefteå prioriteras och tidigareläggs i den nationella transportplanen 2018–2029. |
| 2019/20:1596 av Helena Lindahl och Linda Ylivainio (båda C) | 3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska utse en enskild förhandlingsperson för att lösa finansieringen för hela banan. |
| 2019/20:1596 av Helena Lindahl och Linda Ylivainio (båda C) | 4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör fullfölja åtagandet gentemot EU som innebär att Norrbotniabanan i sin helhet ska vara färdigställd 2030. |
| 2019/20:1648 av Marta Obminska (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). |
| 2019/20:1707 av Johnny Skalin (SD) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbereda för att bygga ett dubbelspår till Sundsvall. |
| 2019/20:1764 av Fredrik Christensson och Annika Carlsson (båda C) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att få dubbelspår på järnvägen hela sträckan i korridoren Oslo–Göteborg–Köpenhamn. |
| 2019/20:1779 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. |
| 2019/20:1798 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 |

| | |
|--|---|
| 2019/20:1861 av Erik Ezelius m.fl. (S) | med fler jobb och tillväxt i inlandet, hur den akuta kapacitetsbristen i järnvägssystemet kan lösas samt bidra till den globala klimatomställningen. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att påskynda arbetet med att öka spårkapaciteten på Västra stambanan. |
| 2019/20:1867 av Caroline Helmersson Olsson och Fredrik Olovsson (båda S) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Västra stambanans regionala och nationella betydelse och i infrastrukturplanen studera behovet av förbigångsspår i Katrineholm. |
| 2019/20:1884 av Saila Quicklund (M) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att rusta upp Inlandsbanan för att skapa ännu bättre förutsättningar för fler företag och jobb i Norrlands inland. |
| 2019/20:1926 av Lina Nordquist (L) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en järnvägslink mellan Uppsala och Enköping. |
| 2019/20:2098 av Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L) | 3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förutsättningarna för dubbelspår på hela tågsträckan Oslo–Göteborg–Köpenhamn bör utredas. |
| 2019/20:2124 av Ulrika Heindorff m.fl. (M) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att snarast färdigställa utbyggnaden av Väst kustbanan med dubbelspår längs hela sträckningen. |
| 2019/20:2126 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S) | 1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplanen studera förutsättningarna för fortsatta satsningar på tågförbindelsen Oslo–Stockholm. |
| 2019/20:2162 av Lars-Arne Staxäng (M) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att bygga dubbelspår på järnvägsförbindelsen mellan Göteborg och Oslo genom Bohuslän. |
| 2019/20:2379 av Mikael Damsgaard (M) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör uppdraga åt Trafikverket att inleda planering av en ny järnvägsförbindelse mellan Mälardalen och Ost kustbanan. |
| 2019/20:2395 av Ida Drougge (M) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att staten tar sin del av ansvaret och planerar för statlig medfinansiering av utbyggnad av Spårväg City. |
| 2019/20:2411 av Sofia Westergren (M) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till en utökning av Bohusbanan. |
| 2019/20:2495 av Cecilia Widegren (M) | 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna vad gäller en omedelbar upprustning av Västra stambanan. |
| 2019/20:2643 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. |

| | |
|---|--|
| 2019/20:2647 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. |
| 2019/20:2710 av Lars Püss m.fl. (M) | 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det angelägna i att reinvestera i Halmstad–Nässjö järnväg. |
| 2019/20:2817 av Lars Adaktusson (KD) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör få i uppdrag att initiera en utredning kring Dalabanans kapacitet och standard samt åtgärdsplan. |
| 2019/20:2837 av Boriana Åberg m.fl. (M) | 4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en fortsatt utbyggnad av Södra stambanan, Västkustbanan och Skånebanan. |
| 2019/20:3099 av Noria Manouchi (M) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att bygga en Öresundsmetro. |
| 2019/20:3161 av Roger Hedlund (SD) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utbyggnad av Ostkustbanan till dubbelspår. |
| 2019/20:3185 av Aron Emilsson (SD) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt se över möjligheterna till utökning av Bohusbanan. |
| 2019/20:3232 av Aron Emilsson (SD) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt se över möjligheterna att utöka Bohusbanan. |

Projekt rörande sjöfartens infrastruktur

| | |
|---|--|
| 2019/20:237 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. |
| 2019/20:274 av Lars Thomsson (C) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förutsättningarna för att skapa en reservhamn eller nödhamn för att tillförsäkra en tillfredsställande tillgänglighet i linjetrafiken till Gotland. |
| 2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) | 14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra farledsfördjupning i Göteborgs hamn. |
| 2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) | 15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra en farledsfördjupning vid Malmporten. |
| 2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) | 17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda arbetet med byggnation av slussar och jordskredssäkring av Göta älv. |
| 2019/20:708 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. |
| 2019/20:786 av Robert Stenkvist (SD) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anslå statliga medel för nya slussar i Göta älv Trollhättan. |
| 2019/20:968 av Olle Thorell och Maria Strömkvist (båda S) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Strömsholms kanal. |

| | |
|--|--|
| 2019/20:1001 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. |
| 2019/20:1526 av Marie-Louise Hänel Sandström (M) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lyfta Göteborgs Hamn som en angelägenhet för hela Sverige. |
| 2019/20:1980 av Lars Hjalmered (M) | 3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga åtgärder för att stärka Fiskebäcks hamn och därmed den svenska fiskenäringen. |
| 2019/20:1989 av Lars Hjalmered (M) | 1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka Göteborgs hamn. |
| 2019/20:1989 av Lars Hjalmered (M) | 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga åtgärder för att återupprätta förtroende för Göteborgs hamn och Sverige för att därmed återfå konkurrenskraftiga logistikupplägg. |
| 2019/20:2157 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. |
| 2019/20:2300 av Mattias Ottosson m.fl. (S) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att förbättra Sveriges hamnar så att mer gods kan överföras från väg till sjöfart. |

Regionala och övriga projekt

| | |
|--|---|
| 2019/20:278 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 infrastrukturmässigt. |
| 2019/20:331 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 Fyrbodal. |
| 2019/20:396 av Per Lodenius (C) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en plan för infrastrukturen kopplad till trafiken till och från Kapellskärs hamn. |
| 2019/20:502 av Niels Paarup-Petersen och Jonny Cato (båda C) | 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Öresundsbronns överskott kan användas till regionala infrastrukturinvesteringar. |
| 2019/20:782 av Carina Ståhl Herrstedt (SD) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den analys av HH-förbindelsen som nu ska göras även bör innefatta alternativet Europaspåret mellan Landskrona och Köpenhamn. |
| 2019/20:923 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. |
| 2019/20:1061 av Runar Filper (SD) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utökade länsanslag till det värmländska vägnätet. |

| | |
|---|---|
| 2019/20:1215 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. <i>Förslaget behandlas i den del som avser infrastrukturinvesteringar i Blekinge län.</i> |
| 2019/20:1238 av Peter Persson m.fl. (S) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningar för förbättrad infrastruktur i Jönköpings län. |
| 2019/20:1595 av Fredrik Christensson (C) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över bättre möjligheter att ersätta färjor med bro. |
| 2019/20:1606 av Jonny Cato och Niels Paarup-Petersen (båda C) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det angelägna i att se över förutsättningarna för en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. |
| 2019/20:1742 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. |
| 2019/20:1755 av Per Åsling (C) | 4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att tilldela Jämtlands län höjda anslag, och därmed en rättvis och rimlig andel av resurserna, till vägar och järnväg samt att se över införande av en garanterad lägstanivå för vägar. |
| 2019/20:1771 av Helena Lindahl och Peter Helander (båda C) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör säkerställa att även vägarna i Norrland har en godtagbar vägstandard. |
| 2019/20:1784 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. |
| 2019/20:1827 av Anna Johansson 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. |
| 2019/20:1952 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- Sydsverige. |
| 2019/20:1963 av Ulrika Heindorff och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. |
| 2019/20:2015 av Camilla Brodin (KD) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att inleda en Arlandaförhandling för Sveriges tillväxtregion. |
| 2019/20:2074 av Joakim Sandell m.fl. (S) | Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för fortsatta insatser för en funktionell infrastruktur i Skåne samt ökade insatser för ordning och reda på våra vägar. |

Förslaget behandlas i den del som avser infrastrukturen i Skåne.

| | |
|---|---|
| 2019/20:2410 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. |
| 2019/20:2710 av Lars Püss m.fl. (M) | 1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att prioritera infrastruktursatsningar i Halland. |
| 2019/20:2710 av Lars Püss m.fl. (M) | 6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en prioritering av hamninfrastruktur i de halländska hamnarna av nationellt intresse bör göras. |
| 2019/20:2710 av Lars Püss m.fl. (M) | 8. 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. |
| 2019/20:2804 av Christer Nylander (L) | 1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en innovationstävling kring en andra Ölandsbro. |
| 2019/20:2804 av Christer Nylander (L) | 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en andra Ölandsbro. |
| 2019/20:2837 av Boriana Åberg m.fl. (M) | 1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att prioritera infrastruktursatsningar i Skåne. |
| 2019/20:2837 av Boriana Åberg m.fl. (M) | 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om intäkterna från Öresundsbron ska finansiera framtida infrastrukturinvesteringar i Skåne. |
| 2019/20:2837 av Boriana Åberg m.fl. (M) | 3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det angelägna i arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. |
| 2019/20:2837 av Boriana Åberg m.fl. (M) | 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. |

Utskottets ställningstagande

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

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

vidtas under den aktuella planperioden beslutas genom den långsiktiga åtgärdsplaneringen som utmynnar i den nationella plan som fastställs av regeringen och de länsplaner som fastställs av respektive länsplaneupprättare. I de nu aktuella motionerna lämnas i flertalet fall förslag som rör nationella infrastrukturprojekt som omfattas av åtgärdsplanerna som fastställs på grundval av de övergripande beslut och med de medel som riksdagen har fattat beslut om. Enligt utskottets mening kan det antas att syftet med många av dessa motionsförslag kommer att tillgodoses, även om de inte alltid kommer till utförande så tidigt i planeringsperioden som motionärerna hade önskat. Utskottet vill också påminna om att mer medel kommer att avsättas i den nu gällande planeringsramen för åtgärder i trafikens infrastruktur under perioden 2018–2029 än vad som varit fallet under tidigare valperioder. Detta innebär utökade möjligheter att genomföra angelägna infrastruktursatsningar.

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

Åtgärder i järnvägssystemet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika åtgärder i järnvägssystemet. Utskottet välkomnar att frågan om underhåll av järnvägsinfrastrukturen har hög prioritet för regeringen. Utskottet framhåller vidare att ett väl fungerande järnvägsunderhåll är en viktig del i att åstadkomma ett effektivt järnvägssystem.

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

Motionerna

Patrik Jönsson m.fl. (SD) pekar i kommittémotion 2019/20:615 på vikten av att kraftigt stärka underhållet av det befintliga järnvägssystemet (yrkande 32), att mer resurser prioriteras till dubbelspårig järnväg (yrkande 34), att kostnaden för alternativet 250 km/h och 320 km/h på aktuella sträckningar utreds innan beslut tas vid ombyggnation eller utbyggnad till fyrspar (yrkande 37), att hastigheten höjs till 250 km/h på de sträckningar som är mest lämpliga (yrkande 38) och att förebyggande underhåll prioriteras för att minimera risken för fel (yrkande 41). Motionärerna konstaterar bl.a. att enkelspårsträckor är mer störningskänsliga än dubbelspårsträckor varför fler dubbelspår är ett måste, i synnerhet på de mest trafikerade sträckorna.

I kommittémotion 2019/20:2775 anser Magnus Jacobsson m.fl. (KD) i yrkande 29 att det måste satsas mer på drift och underhåll av järnvägen. Motionärerna framhåller att drift och underhåll av landets järnvägar säkrar och förbättrar transportsystemets funktionalitet och utgör därmed viktiga

förutsättningar för att trygga jobben, minska arbetslösheten och minska samhällets miljö- och klimatpåverkan.

Anders Åkesson m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2019/20:3246 yrkande 26 behovet av att se över åtgärder för att minska underhållsskulden i järnvägssystemet. Motionärerna understryker att det är nödvändigt att se över och åtgärda de brister som finns i det svenska järnvägsnätet för att tågen ska fungera och gå i tid.

I kommittémotion 2019/20:3295 påminner Jessica Roswall m.fl. (M) i yrkande 2 om behovet av att satsa på drift och underhåll av järnvägen. Motionärerna framhåller att en fungerande infrastruktur är en förutsättning för att Sverige och svenska företag ska kunna stå sig väl i en allt hårdare global konkurrens.

Utskottets ställningstagande

För att järnvägen ska vara framkomlig och kunna användas på det avsedda sättet är det nödvändigt att infrastrukturen underhålls. Ett väl fungerande järnvägsunderhåll är således en viktig del i att åstadkomma ett effektivt järnvägssystem. I den senaste infrastrukturpropositionen konstaterade också regeringen att medlen till drift, underhåll och reinvesteringar av järnväg behöver öka och ges hög prioritet för att värna nyttan av redan genomförda investeringar. Utskottet vill även lyfta fram att det av skrivelsen om den nationella planen anges att den ekonomiska ramen för drift, underhåll och trafikledning på järnväg uppgår till 125 miljarder kronor under planperioden, varav 1,2 miljarder kronor ska användas till forskning och innovation. Det är en angelägen ökning av medlen med 47 procent från föregående planperiod. Utöver detta finansieras vidmakthållande av järnväg även med intäkter från banavgifter.

En väl fungerande tågtrafik är enligt regeringens skrivelse om nationell plan viktig för att uppnå flera av regeringens mål, såsom målen om hög sysselsättning, grundläggande tillgänglighet, en ökad andel kvalificerad industriproduktion samt minskad klimat- och miljöpåverkan. Sverige har enligt skrivelsen under många år satsat för lite resurser på underhåll av järnvägsnätet. Det har bidragit till den störningsproblematik som systemet dras med i dag. Regeringen anger att den därför har genomfört 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. Det är enligt skrivelsen en utmaning att kunna genomföra underhållet eftersom det är trångt på spåren. Ambitionen är att störa trafiken så lite som möjligt, men det kommer att märkas när dessa välbehövliga arbeten ska genomföras. Det är inte enbart infrastrukturens tillstånd som är avgörande för en väl fungerande järnvägstrafik. Det är enligt regeringen viktigt att även övriga aktörer tar sitt ansvar och säkerställer att deras verksamhet håller en hög standard och bidrar

till den totala funktionen. Utskottet välkomnar satsningarna på järnvägsunderhåll.

Av budgetpropositionen för 2020 framgår att Trafikverket till följd av kraftigt ökade anslag till järnvägsunderhåll har kunnat genomföra såväl ett flertal stora reinvesteringsåtgärder som mindre löpande underhåll under året. Det har bl.a. genomförts utbyte av spår och spårväxlar i huvudsak på stambanor och de högrafikerade stråken. Åtgärderna medför att hastighetsnedsättningar kan tas bort och att såväl robustheten som kapaciteten förbättras. Vidare framgår att Trafikverket har ersatt ca 120 kilometer kontaktledningar och förstärkt omformarstationer på flera sträckor för att säkerställa tillförlitligheten i elkraftsystemet. Trafikverket har också genomfört ombyggnationer och förbättringar på signalsystemet. Trafikverkets största verksamhetsvolym avseende järnvägsunderhåll under 2018 är spår- och växelbyten där totalt ca 3 miljarder kronor investerades.

Utskottet vill även påminna om att Trafikverket har tagit fram en underhållsplan för åren 2019–2022 där verket redovisar hur tilldelade medel ska prioriteras och användas under de kommande fyra åren, och vilka effekter planen ger. Av underhållsplanen framgår att de enskilt största åtgärderna under perioden är upprustning av broar och järnvägsanläggning vid Getingmidjan i centrala Stockholm, spår och växelbyte på sträckan Flens övre–Eskilstuna samt kontaktledningsupprustning på Malmbanan. Trafikverket pekar på att ytterligare ett stort antal åtgärder kommer att genomföras som kommer att öka järnvägens robusthet.

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

Åtgärder i vägsystemet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om åtgärder i vägsystemet. Utskottet lyfter fram betydelsen av ett väl fungerande vägnät och välkomnar pågående arbete.

Jämför reservation 24 (M), 25 (SD), 26 (C) och 27 (L).

Motionerna

Isak From (S) understryker i motion 2019/20:1201 yrkande 2 vikten av att beakta klimat och miljö samt stränga vintrar vid planeringen av vägunderhåll. Motionären framhåller att hög vägstandard har stor betydelse för såväl framkomlighet som trafiksäkerhet. Vidare konstaterar motionären att eftersom

underhåll hastigt kan ge dramatiskt ökade underhållskostnader och leda till sämre miljö och ökade koldioxidutsläpp vid vägunderhåll.

I motion 2019/20:1609 efterfrågar Alireza Akhondi (C) en översyn av hur Trafikverket lever upp till sitt uppdrag att upprätthålla en god vägstandard. Motionären pekar bl.a. på att det finns en betydande resurs- och kompetensbrist hos landets väghållande myndigheter. Vidare anføres att analysen om behov av åtgärder är otillräcklig, men också att det är en bristande kontroll av utförda och upphandlade arbeten.

Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M) efterfrågar i motion 2019/20:2609 en översyn av vägnätet för att utjämna skillnaderna i landet och för att förbättra vägnätet för en bättre miljö. Motionärerna framhåller att undersökningar visar en betydande skillnad i vägkvalitet mellan norr och söder med påtagligt sämre vägar i skogs- och glesbygdslänen.

Helena Gellerman m.fl. (L) konstaterar i kommittémotion 2019/20:2746 yrkande 3 att vägarna tidigare nedprioriterades genom att vägunderhållet minskade. Detta fick konsekvenser i samtliga regioner menar motionärerna, men de delar som främst påverkats är det lågtrafikerade landsbygdsvägnätet där bilen dessutom kan vara det enda alternativet för att transportera sig. Motionärerna vill därför se en fortsatt upprustning av vägnätet.

Annie Lööf m.fl. (C) begär i partimotion 2019/20:3106 yrkande 25 att det införs en lägsta godtagbar vägstandard. Motionärerna anser att det är nödvändigt för att upprätthålla en rimlig standard året om på vägarna i hela landet.

Även Anders Åkesson m.fl. (C) anser i kommittémotion 2019/20:3246 yrkande 36 att det ska införas en lägsta godtagbar vägstandard. Motionärerna pekar särskilt på det finmaskiga statliga vägnätet.

Jessika Roswall m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2019/20:3295 yrkande 3 betydelsen av drift och underhåll av vägnätet. Motionärerna lyfter fram att ett väl fungerande vägnät är av avgörande betydelse för jobb och tillväxt i hela Sverige.

Thomas Morell m.fl. (SD) anser i kommittémotion 2019/20:3347 yrkande 5 att det bör införas ett riktat stöd till kommuner för upprustning av vägar. Motionärerna pekar bl.a. på att mot bakgrund av att många kommuner har pressade ekonomier, skiljer standarden på de kommunala vägarna sig från det statliga vägarna.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill liksom flera av motionärerna lyfta fram betydelsen av ett väl fungerande vägnät. Utskottet vill därför påminna om att riksdagen har beslutat om en långsiktig ekonomisk ram på 622,5 miljarder kronor för perioden 2018–2029, varav 164 miljarder kronor anvisas till drift och underhåll av statliga vägar. Utskottet kan konstatera att det innebär ett ökat anslag till vägunderhåll med 7 procent, eller med 11 miljarder kronor, jämfört med föregående plan för transportinfrastruktur. Under den kommande planperioden kommer nya

stora komplexa väganläggningar att öppna för trafik enligt regeringens skrivelse om nationell plan. Dessa kommer att förbättra kapacitet och framkomlighet men även kräva ett utökad underhåll.

Utskottet ser mycket positivt på att statsrådet Tomas Eneroth i sitt svar på en skriftlig fråga från maj 2018 har framfört att regeringens mål är att hela det statliga vägnätet ska hålla en hög standard och en god framkomlighet. Statsrådet påminde även om att regeringen därför har genomfört särskilda satsningar på vägunderhåll i landsbygd med 700 miljoner kronor under perioden 2016–2020. Statsrådet konstaterade även i sitt svar på en skriftlig fråga från november 2019 bl.a. att den nuvarande planen innebär fortsatta satsningar på åtgärder för en förbättrad trafiksäkerhet och att Trafikverket nu genomför ett flertal olika trafiksäkerhetshöjande åtgärder, bl.a. mötesseparering av vägsträckor, hastighetsanpassningar, utökning av trafiksäkerhetskameror, trimningsåtgärder av befintligt vägnät, kunskaphöjande insatser gällande trafiksäkerhet samt satsning på forskning och innovation. Statsrådet framförde vidare att det är viktigt att fortsätta att göra rätt insatser i hela vägnätet där de gör nytta. Med nollvisionen som utgångspunkt byggs och underhålls vägnätet så att en så hög trafiksäkerhet som möjligt kan uppnås.

När det gäller vägars bärighet understryks i budgetpropositionen för 2020 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 förebyggande åtgärder för att klara av t.ex. större vattenflöden och skred till följd av klimatförändringar. Trafikverket har under 2018 påbörjat arbetet med att förstärka vägnätet för att kunna upplåta vägar för den högre bärighetsklassen BK4. Under året har totalt 11 800 kilometer statlig väg upplåtits för BK4.

Utskottet välkomnar även regeringens uttalanden i godstransportstrategin om att prioriteringar när det gäller bärighet på väg kommer att genomföras i dialog med näringslivet för att få ut så stora samhällsnyttor som möjligt. Regeringen framhåller att åtgärder kommer att genomföras för att höja och behålla bärigheten på såväl vägsträckor som broar som i dag inte har bärighetsklass 1 standard.

Utskottet vill även påminna om att Trafikverket har tagit fram en underhållsplan för åren 2019–2022 där verket redovisar hur tilldelade medel ska prioriteras och användas under de kommande fyra åren, och vilka effekter planen ger. Trafikverket framför att de enskilt största underhållsåtgärderna på väg utgörs av broåtgärder, t.ex. utbyte av bron över Kalix älv, över Helge å i Kristianstad och reparation av Älvsborgsbron i Göteborg. 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.

Med anledning av vad som anförts ovan avstyrker utskottet samtliga motionsyrkanden.

Enskilda vägar

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 28 (M, SD), 29 (C) och 30 (KD).

Motionerna

Kjell-Arne Ottosson (KD) anser i motion 2019/20:690 att en förstärkning av stödet till det enskilda vägnätet bör utredas. Motionären påminner om att de enskilda vägarna används av många fler än de som är med och betalar för dem och att det slår hårt mot konkurrenskraften för bl.a. de svenska areella näringarna om dessa inte kan hållas öppna.

I motion 2019/20:1593 av Daniel Bäckström (C) önskas att möjligheterna till investeringsstöd till enskilda vägar och skogsvägar ses över. Motionären påminner om att det finmaskiga vägnätet är en grundläggande och oerhört viktig infrastruktur för landsbygdsutveckling.

Jessika Roswall m.fl. (M) anser i kommittémotion 2019/20:2597 yrkande 10 att Trafikverket ska ta fram en nationell underhålls- och investeringsplan för de enskilda vägarna. Motionärerna framhåller att Sverige behöver en bättre planering i arbetet med att värna och utveckla det enskilda vägnätet. I motionen lyfts fram att det finmaskiga vägnätet måste erbjuda en hållbar standard för bärighet och att väghållningen måste fungera året runt.

I kommittémotion 2019/20:2775 framhåller Magnus Jacobsson m.fl. (KD) i yrkande 33 behovet av statligt stöd till de enskilda vägarna. Motionärerna anser att de enskilda vägarna har en mycket stor betydelse för Sverige. I motionen påtalas vidare att det måste finnas regelverk som skapar möjlighet för tillräckliga resurser för investeringar och underhåll i enskilda vägar och att staten bör utöka sin medfinansiering.

I motion 2019/20:2930 framhåller Edward Riedl (M) vikten av att säkerställa en fungerande snöröjning i Norrland. Motionären pekar på att när Trafikverket skärper kontrollerna av plogtider försämras plogningen av våra enskilda vägar. I Norrland, där vintern slår som hårdast, behövs en fungerande snöröjning för att folk ska kunna ta sig till jobbet.

Anders Åkesson m.fl. (C) understryker i kommittémotion 2019/20:3246 yrkande 28 att det inom ramen för Trafikverkets resurser ska säkerställas att de samfälliga enskilda vägarnas 43 000 mil har en bra standard, rätt sträckning och en god bärighet. Motionärerna påminner om att en väl fungerande

infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd och att de enskilda vägarna är en viktig del i detta. Vidare påtalar motionärerna att de enskilda vägarna även är mycket betydelsefulla ur ett godstransportperspektiv.

Utskottets ställningstagande

En stor del av vägnätet på landsbygden utgörs av enskilda vägar. Utskottet vill därför inledningsvis understryka att ett väl fungerande enskilt vägnät är av stor vikt för att främja en positiv utveckling i hela landet, inte minst för sysselsättning och tillväxt. Många människor och företag, i synnerhet på landsbygden, är beroende av att det finns en god framkomlighet på de enskilda vägarna. Dessa vägar har också en stor och viktig roll i vägtransportnätet eftersom de ansluter till de större statliga vägarna. Staten medfinansierar byggande och drift av ca 7 470 mil av det enskilda vägnätet. Utskottet anser att fortsatta satsningar på bl.a. bärighet och tjälsäkring är nödvändiga på de vägar som bedöms som viktiga för näringslivet i syfte att kunna upprätthålla full bärighet året runt. Utskottet välkomnar därför att statsrådet Tomas Eneroth i sitt svar på en skriftlig fråga från maj 2018 har framfört att regeringens mål är att hela det statliga vägnätet ska hålla en hög standard och en god framkomlighet och att det i den nationella planen anges att regeringen behåller nivån på bidraget för drift av enskild väg under planperioden 2018–2029. Även i landsbygdspropositionen framhåller regeringen 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 planeringen av enskilda vägar. Regeringen meddelade att den därför gör en satsning på statsbidrag till enskild väghållning för särskilda driftåtgärder på objekt som broar och färjelägen för att förbättra deras funktion och bärighet, särskilt för tyngre fordon. Av budgetpropositionen för 2020 framgår också att regeringen anser att fortsatta satsningar på bärighet och tjälsäkring på det enskilda vägnätet är angelägna för utvecklingen av landsbygden. Regeringen föreslog därför att 354 miljoner

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

När det gäller motionsförslaget om snöröjning av vägnätet vill utskottet påminna om att Trafikverket ansvarar för de statliga vägarna och kommunerna för de kommunala vägarna och gatorna. För de enskilda vägarna ansvarar vägföreningar eller enskilda för snöröjningen. Infrastrukturminister Tomas Eneroth har i interpellationsdebatt i oktober 2019 (ip. 2019/20:26) framfört att en väl fungerande snöröjning av våra vägar är en viktig förutsättning för att säkerställa en god framkomlighet och hög trafiksäkerhet. Statsrådet framförde att som ett led i att säkerställa att statliga medel används på rätt sätt utrustade

Trafikverket entreprenörernas plogbilar med gps, vilket ledde till att entreprenörer avstod från att ta uppdrag. Till en början skapade det en oro för att enskilda vägar skulle få problem med snöröjningen. Statsrådet konstaterade vidare att regeringen redan förra vintern agerade på den oro och de problem som förekom när det gäller snöröjningen av de enskilda vägarna, och statsrådet har träffat såväl Trafikverket som Riksförbundet Enskilda Vägar för att informera sig i frågan. Statsrådet framförde att han har uppmanat berörda parter att i dialog gemensamt arbeta fram långsiktiga lösningar, vilket har resulterat i att parterna nu har bildat en gemensam arbetsgrupp som har arbetat fram förbättringsförslag. Det har enligt statsrådet medfört att den eventuella oro som entreprenörer har uttryckt för att ta uppdrag hos enskilda väghållare parallellt med uppdrag åt Trafikverket har minskat. Utskottet välkomnar statsrådets uttalanden. Statsrådet Eneroth har även i sitt svar på en skriftlig fråga från november 2019 (fr. 2019/20:419) framfört att Trafikverket har identifierat ett antal vinterkritiska sträckor där extra åtgärder genomförs. Det kan exempelvis vara kritiska backar där det går mycket tung godstrafik eller avsnitt som ofta sätts igen av snödrev. Statsrådet påminde även om att det inte enbart är vinterväghållningen som avgör framkomligheten på vägarna vintertid. Det är också viktigt att fordonen har vinterdäck med rätt mönsterdjup och även i övrigt är väl utrustade för vinterförhållanden samt att förarna är förberedda och vidtar de åtgärder som väglaget kräver.

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

Finansieringsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om finansieringen av transportinfrastruktur. Utskottet pekar bl.a. på genomförda utredningar och pågående beredningsarbeten.

Jämför reservation 31 (SD), 32 (C) och 33 (V).

Bakgrund

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

Ett beslut om sådan alternativ finansiering kan avse lån i Riksgäldskontoret. Riksdagen har beslutat att broarna över Sundsvallsfjärden på E4 och över Motalaviken på riksväg 50 får finansieras med lån till den del kapitalkostnaderna finansieras med inkomster från infrastrukturavgifter som tas ut för de fordon som trafikerar broarna. Likaså har riksdagen godkänt att investeringar i väg- och järnvägsinfrastruktur finansieras med lån i fall då

kapitalkostnaderna ska finansieras med trängselskatt (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, rskr. 2009/10:348 samt prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119).

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

Motionerna

Patrik Jönsson m.fl. (SD) menar i kommittémotion 2019/20:615 yrkande 29 att satsningar på järnväg bör finansieras med direktanslag. Motionärerna understryker att Sverige inte har råd att vara utan en välfungerande befintlig järnväg då förseningar skapar stora kostnader för privatpersoner, företag och för samhället i sin helhet.

I kommittémotion 2019/20:868 anser Jens Holm m.fl. (V) i yrkande 10 att regeringen bör se över hur statlig medfinansiering kan stärkas för att fyrstegsprincipens tillämpning ska förbättras genom att fler steg 1- och steg 2-åtgärder genomförs i infrastrukturplaneringen. Motionärerna framhåller att det krävs ytterligare åtgärder för att minska miljö- och klimatbelastningen från transporter och för att minska statens utgifter för nyinvesteringar som varken är nödvändiga eller hållbara.

Sten Bergheden (M) menar i motion 2019/20:1081 att fler tänkbara alternativa finansieringslösningar för investeringar i framtidens infrastruktur måste undersökas. I motionen anförs bl.a. att Sverige som många andra länder i världen bör se över hur man kan hitta andra alternativa finansieringslösningar för att få till stånd de investeringar som krävs.

Per Åsling (C) anser i motion 2019/20:1785 att Trafikverket ska få i uppdrag att identifiera 10–15 större OPS-projekt. Motionären framhåller bl.a. att för att framtidssäkra svensk ekonomi är det nödvändigt att hitta nya finansieringsvägar för infrastruktur.

I kommittémotion 2019/20:3246 önskar Anders Åkesson m.fl. (C) i yrkande 2 att Trafikverket ges i uppdrag att identifiera ett antal projekt från nuvarande nationella infrastrukturplan som är lämpliga att hanteras med extern medfinansiering samt att privat kapital och pensionsfonder än i dag bör ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige. Motionärerna framhåller att nya former av finansiering av infrastruktur, utöver statsbudgeten, leder till att investeringar genomförs samtidigt som kostnaden för statskassan minskar. I motionen konstateras att med större resurser får hela landet möjlighet att genomföra viktiga tillväxthöjande infrastruktursatsningar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har behandlat frågor om finansiering av infrastrukturinvesteringar flera gånger tidigare. Utskottet har då framfört att transportinfrastruktur som huvudregel bör finansieras med anslag, men att lån i Riksgäldskontoret kan godkännas under vissa förutsättningar. I betänkande 2018/19:TU5 pekade utskottet även på att medfinansiering av statliga transportinfrastrukturprojekt genom bidrag, inklusive förskottering, från kommuner, landsting och företag kan vara ett sätt att åstadkomma lösningar i transportsystemet. Utskottet vill även påminna om att det den 12 april 2016 anordnade en offentlig utfrågning om finansieringsmodeller för transportinfrastruktur (2015/16:RFR26). Syftet med utfrågningen var att ur olika perspektiv belysa sådana finansieringsmodeller.

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) framför regeringen att investeringar i transportinfrastrukturen för väg och järnväg samt för vissa sjöfartsåtgärder i regel finansieras genom anslag men att alternativfinansiering i form av medfinansiering, bidrag från EU-budgeten, infrastrukturavgift på väg och trängselskatt bedöms vara aktuellt även under perioden 2018–2029. Vidare framhåller regeringen att medfinansiering av statliga transportinfrastrukturprojekt genom bidrag, inklusive förskottering, från kommuner, landsting och företag kan vara ett sätt att åstadkomma lösningar i transportsystemet. Regeringen understryker att infrastruktur-satsningar dock bör styras utifrån nationella behov på en samhällsekonomiskt rationell grund och inte av enskilda kommuners eller regioners ekonomiska styrka. De transportpolitiska målen bör vara utgångspunkt för prioritering av objekt oberoende av om det förekommer medfinansiering eller inte. Utskottet delar regeringens uppfattning. I infrastrukturpropositionen framhålls vidare att staten relativt sett har mycket förmånliga lånevillkor i Riksgäldskontoret och att det otvivelaktigt är så att staten lånar billigare än privata aktörer. Regeringen framhåller också att statens budgetpolitiska mål syftande till sunda offentliga finanser ska värnas på både kort och lång sikt. Vid en interpellationsdebatt i mars 2018 framförde statsrådet Tomas Eneroth att regeringen har höga ambitioner bl.a. när det gäller att säkerställa kvaliteten på befintlig transportinfrastruktur och att utveckla transportsystemet i stort. Samtidigt ska statens budgetpolitiska mål syftande till sunda och långsiktigt stabila offentliga finanser värnas på både kort och lång sikt. Statsrådet konstaterade att OPS inte skapar något extra utrymme i de offentliga finanserna och att OPS-investeringar kommer att betalas av staten och i de flesta fall kommer att räknas som offentliga, oavsett vem som finansierar dem på kort sikt. Vidare framhöll statsrådet att regeringen värnar om långsiktigt hållbara finanser och därför i första hand tillämpar budgetlagens huvudregel om att infrastruktur ska finansieras med anslag. Statsrådet framförde vidare att det oavsett vilken finansieringsform som används för ett infrastrukturprojekt är viktigt med bra styrning och kostnadskontroll, korrekt utförande och grundlig uppföljning. Utskottet delar statsrådets uppfattning. I sammanhanget vill utskottet också påminna om att regeringen i skrivelse 2016/17:20

redovisade sin bedömning av de iakttagelser och slutsatser som Riksrevisionen gjort i rapporten Erfarenheter av OPS-lösningen för Arlandabanan. Regeringen framförde bl.a. att infrastruktursatsningar bör styras utifrån nationella behov på en samhällsekonomiskt rationell grund och inte av enskilda kommuners eller regioners ekonomiska styrka. Vidare framhöll regeringen att de transportpolitiska målen bör vara utgångspunkt för prioritering av objekt oberoende av om det förekommer medfinansiering eller inte. Regeringen tillsatte våren 2016 en utredning – Kommittén om finansiering av offentliga infrastrukturinvesteringar via skatter, avgifter och privat kapital (dir. 2016:59). Utredningen skulle göra en samlad bedömning av om det kan vara lämpligt att involvera privat kapital i vissa infrastrukturinvesteringar. I bedömningen skulle vidare jämförelser göras med alternativ som innebär sedvanlig upplåning i Riksgäldskontoret eller som innebär att olika upphandlingsformer, exempelvis totalentreprenader med funktionskrav, används. Utredningen lämnade ett delbetänkande i februari 2017. Kommittén bedömde att det finns effektivitetsvinster att hämta hem genom att involvera privat kapital i finansieringen av investeringar i statlig transportinfrastruktur i form av offentlig-privat samverkan (OPS) och förordade ett svenskt försöksprogram. Vidare framhöll kommittén att det för att uppnå de potentiella effektivitetsvinster som OPS bedöms ge ställs höga krav på statens organisation samt beställar- och förhandlingskompetens. I 2018 års ekonomiska vårproposition angav regeringen att den inte har för avsikt att vidta några ytterligare åtgärder med anledning av kommitténs delbetänkande. Kommittén lämnade sitt slutbetänkande i februari 2018 och bedömde att det inte är möjligt att införa en ny särskild skatt som direkt kopplar till den värdeökning som skett på enskilda fastigheter till följd av en infrastrukturinvestering. Utredningens förslag bereds inom Regeringskansliet.

Utskottet vill i sammanhanget även påminna om att CEF är en fond för finansiering av projekt inom områdena transport, energi och telekom. CEF Transport finansierar de brister som finns i TEN-T nätverket 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 för gränsöverskridande transporter, integrera olika transportsätt och att öka digitaliseringen inom transportsystemet. Alla ansökningar, årliga rapporteringar och slutredovisning med svenskt deltagande förutsätter regeringens godkännande. Trafikverket stöder regeringen i hanteringen genom ett CEF-sekretariat.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet samtliga motionsyrkanden.

Brukaravgifter

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 34 (C) och 35 (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 om trängselskatt. Lagen anger betalstationers placering, storlek på trängselskatt och när trängselskatt 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.

Motionerna

I motion 2019/20:1710 anser Johnny Skalin (SD) att alla privatbilister bör befrias från avgift på E4:an i Sundsvall. Motionären framhåller bl.a. att infrastrukturen i första hand bör finansieras via vägskatt och bestämmas utifrån svenska intressen av Sveriges riksdag.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) föreslår i kommittémotion 2019/20:2775 yrkande 28 att lagstiftningen ändras så att kommuner i samverkan med Trafikverket kan ta beslut om avgifter som tas ut av trafikanterna för att finansiera enskilda trafikprojekt. Motionärerna anser att kommunerna därigenom får bättre förutsättningar att vara med och medfinansiera enskilda projekt som annars riskerar att fördröjas.

I kommittémotion 2019/20:3246 framhåller Anders Åkesson m.fl. (C) i yrkande 38 att förutsättningen för en automatisering av Transportstyrelsens hantering av trängsel- och vägavgifter bör ses över. Motionärerna föreslår bl.a. antingen att trängselavgifterna ackumuleras per fordon intill dess att beloppet överstiger en viss större summa och först då faktureras, eller att den årliga summan belastar fordonsägarens skattekonto.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg möjliggör finansiering av nya väginvesteringar med brukaravgifter, dvs. infrastrukturavgifter, och att avgifterna kan finansiera återbetalning av lån och direkta kostnader i enlighet med de bestämmelser som anges i lagen. Infrastrukturavgift tas för närvarande ut för passage på bron över Motalaviken och för passage på bron över Sundsvallsfjärden. Avgiftsuttaget på broarna i Sundsvall och Motala är en följd av att riksdagen har godkänt att broarna delvis finansieras med lån. Eftersom en förutsättning i riksdagsbeslutet är att lånen ska betalas tillbaka med avgifter måste sådana tas ut i enlighet med de rättsprinciper som gäller för distinktionen mellan avgift och skatt. Även de EU-rättsliga bestämmelserna om beräkning av infrastrukturavgifter för tunga fordon måste följas. Av detta följer att en avgift endast ska motsvara kostnaden för det som tillhandahålls och att en fordonskategori, t.ex. lastbilar, inte får belastas med kostnader som är hänförliga till en annan kategori. Liksom tidigare kan utskottet därför konstatera att avgiftsbefrielse för personbilar skulle kräva att de kostnader som är hänförliga till detta kollektiv finansieras på något annat sätt (bet. 2018/19:TU5).

Även om trängselskatten utformas för att minska trängseln i vägtrafiken, ger den samtidigt en intäkt till staten. Eftersom intäkten kommer från regionens trafikanter har politiker från landstinget 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.

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

Mot bakgrund av vad som anförts ovan avstyrker utskottet motionsyrkandena.

Marknadspott

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 36 (SD).

Motionen

Patrik Jönsson m.fl. (SD) efterlyser i kommittémotion 2019/20:615 yrkande 1 en stärkt marknadspott för snabba åtgärder i syfte att stärka kapaciteten. Motionärerna pekar bl.a. på att den befintliga s.k. marknadspotten eller näringslivspotten för investeringar bör stärkas utöver den ordinarie budgetramen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att en utgångspunkt för det planeringssystem som riksdagen lade fast våren 2012 (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257) för åtgärder i trafikens infrastruktur är att möjliggöra en ökad flexibilitet. Genom propositionen infördes ett system med rullande planering där de långsiktiga åtgärdsplanerna följs upp genom årliga beslut om vilka projekt som kan byggstartas under de närmast följande tre åren. Införandet av ett system med årliga beslut syftade bl.a. till att ge regeringen möjlighet att inom budgetlagens ramar genomföra omprioriteringar och särskilda satsningar. På detta sätt skulle regeringen bättre kunna bemöta oförutsedda händelser. Samtidigt betonades det i propositionen att de faktiska besluten om byggstart även fortsättningsvis bör fattas av Trafikverket i syfte att behålla tillräckligt stor flexibilitet. Myndigheten får följaktligen själv avgöra vilka projekt ur gruppen i regeringens beslut som avser de tre närmast följande åren som ska byggstartas under det närmaste året. Utskottet vill i sammanhanget också peka på att regeringen i den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) understryker betydelsen av att skapa ett robust och hållbart transportsystem. Regeringen anger att ett sådant transportsystem på ett bra sätt ska kunna klara av både väntade och oväntade händelser och störningar till följd av trängsel, fordonsfel, olyckor eller skador på infrastrukturen. Utskottet delar denna uppfattning och vill också påminna om att det av regeringens beslut att fastställa den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029 framgår att Trafikverket ska fördela 1,2

miljarder kronor inom ramen för trimningsåtgärder som i dialog med näringslivet kan användas för åtgärder i den statliga järnvägsinfrastrukturen som stärker näringslivets konkurrenskraft.

Mot ovanstående bakgrund avstyrker utskottet motionsförslaget.

Produktivitet och effektivitet vid infrastrukturprojekt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen lägger skrivelse 2019/20:72 om drift och underhåll av statliga vägar till handlingarna. Riksdagen avslår också motionsyrkanden om produktivitet och effektivitet vid infrastrukturprojekt. Utskottet pekar på pågående arbete och välkomnar regeringens uttalanden om att säkerställa att medel som staten tilldelar infrastrukturuområdet används effektivt.

Jämför reservation 37 (M, KD), 38 (SD) och 39 (C).

Regeringens skrivelse med anledning av Riksrevisionens granskning av drift och underhåll av statliga vägar

Riksrevisionens granskning

Riksrevisionen har i rapporten Drift och underhåll av statliga vägar – betydligt dyrare än avtalat (RiR 2019:24) granskat Trafikverkets upphandling av basunderhåll för statliga vägar. Riksrevisionens granskning omfattar den del av vägenderhållet som kallas baskontrakt för löpande drift och underhåll, dvs. kontrakt som omfattar skötsel, inspektion och löpande underhåll.

Kostnadsavvikelsernas omfattning

I rapporten framförs att kostnadsöverskridanden mellan upphandlade och slutförda kontrakt är stora, drygt 40 procent. Riksrevisionen framför att det är en betydligt större kostnadsavvikelse för drift och underhåll än för vinterunderhåll. I granskningsrapporten konstateras att skillnaderna tyder på att förändringar i reglerbara mängder och tilläggsbeställningar som inte ingick i det ursprungliga kontraktet påverkar slutpriset mer än oförutsedda väderförändringar gör.

Faktorer som påverkar kostnadsavvikelserna

Riksrevisionen framför att det finns systematiska skillnader som Trafikverket borde analysera närmare för att minimera kostnadsöverskridanden. I granskningen pekar Riksrevisionen bl.a. på skillnader mellan olika leverantörer, hur Trafikverket har organiserat arbetet och kontraktens längd. I granskningen konstateras vidare att kostnadsavvikelserna blir större ju längre kontrakten pågår och vissa faktorer är kopplade till externa förutsättningar som Trafikverket inte kan påverka, men behöver förhålla sig till. Riksrevisionen konstaterar att komplexa anläggningar och dåligt väder alltid kommer att leda

till större underhållskostnader, men detta kan hanteras mer eller mindre effektivt.

Åtgärder för att minimera kostnadsavvikelser

Riksrevisionen konstaterar att Trafikverket utöver att förbättra informationsinsamlingen, även behöver införa nya arbetssätt för analys och planering för att ny information ska kunna nyttiggöras i upphandlingsarbetet. Riksrevisionen framför vidare bl.a. att Trafikverkets löpande uppföljning för att kontrollera att leverantören utför det beställda arbetet enligt kontraktet har förbättrats under de senaste åren. Granskningen visar dock att uppföljning på längre sikt som syftar till att utveckla verksamheten och återföra erfarenheter från föregående kontrakt till framtida upphandlingar har brister. Riksrevisionen pekar på att om Trafikverket så träffsäkert som möjligt specificerar vad som ska ingå i kontraktet behövs det inte så många tilläggsbeställningar. Tilläggsbeställningar riskerar att bli dyrare än det arbete som redan ingår i kontraktet och skapar utrymme för spekulativ prissättning.

Riksrevisionens rekommendationer

Mot bakgrund av iakttagelserna i granskningen rekommenderar Riksrevisionen att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att analysera omfattningen och konsekvenserna av obalanserad budgivning inom baskontrakt för underhåll av vägar.

Vidare rekommenderar Riksrevisionen att Trafikverket tar fram en ny process för att systematiskt kvalitetssäkra det uppskattade arbetsbehovet i förfrågningsunderlagen så att det nyligen införda mätsedelsystemet verkligen används för att förbättra förfrågningsunderlagen och i förlängningen bidrar till en mer effektiv upphandling. Riksrevisionen framhåller även att Trafikverket bör säkerställa att tillkommande beställningar dokumenteras på ett enhetligt sätt och att myndigheten bör göra en nationell kartläggning av hur de används.

Regeringens skrivelse

I skrivelse 2019/20:72 redovisar regeringen sin bedömning av de iakttagelser och slutsatser som Riksrevisionen har gjort i sin rapport Drift och underhåll av statliga vägar. Regeringen redovisar vidare vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av rapporten.

Regeringen framför att den instämmer i Riksrevisionens iakttagelser och framhåller bl.a. att det är viktigt att Trafikverket har god kunskap om väganläggningens samlade tillgångar och dess tillstånd och att det kan utgöra ett underlag för att ta fram kvalitetssäkrade förfrågningsunderlag. Regeringen framför också att det är viktigt att vidta åtgärder för att begränsa de negativa effekter som spekulativa anbudspriser kan medföra. Regeringen pekar på att den därför gav Trafikverket den 16 januari 2020 i uppdrag att genomföra en utredning där faktorer som orsakar obalanserad budgivning kartläggs och att upprätta ett åtgärdsprogram i syfte att minska förutsättningarna för obalanserad budgivning. I skrivelsen framhåller regeringen att den även

kommer att följa Trafikverkets arbete med att utveckla och använda systemstöd, förbättra informationsinsamlingen och införande av nya arbetssätt för analys och planering.

Motionerna

Robert Stenkvist (SD) föreslår i motion 2019/20:790 att tidskraven vid upphandlingar av vägarbeten skärps. Motionären pekar på att det behövs högre krav på snabbhet och effektivitet vid upphandlingar av vägarbeten och att lagstiftning samt regleringsbrev bör användas för att förändra detta.

Lars Beckman (M) begär i motion 2019/20:2348 att statens ägande i Arento AB avyttras. Motionären framhåller att det på samtliga orter där Arento i dag är verksamt finns privata aktörer som tillhandahåller samma tjänster, såsom bl.a. uthyrning av jordfräsar och personbilar. I motionen konstateras därför att lösningen på den osunda konkurrensen från statliga Arento är att staten säljer bolaget.

Jessika Roswall m.fl. (M) anser i motion 2019/20:2597 yrkande 3 att Trafikverket bör analysera sitt arbetssätt i syfte att uppmuntra produktivitetshöjningar, omställning till fossilfria transporter och innovation. Detta är enligt motionärerna nödvändigt för att säkerställa att samhällets resurser används på bästa möjliga sätt.

I kommittémotion 2019/20:3246 framhåller Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 6 att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar när det gäller väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet. För att varje investerad krona ska göra så stor samhällsnytta som möjligt lyfter motionärerna fram att det är nödvändigt att göra jämförande analyser för att välja rätt metod för varje enskilt projekt.

Patrik Jönsson m.fl. (SD) konstaterar i kommittémotion 2019/20:3487 att regeringens bedömningar med anledning av Riksrevisionens granskning är alltför vaga och att regeringens förslag till åtgärder inte heller är tillräckligt omfattande. Motionärerna framhåller att det i Riksrevisionens granskning pekas på flera brister, vissa förhållandevis allvarliga. Motionärerna anser därför att det behövs fler insatser och föreslår att frågan om längden på kontrakt för vägunderhåll utreds (yrkande 1), att åtgärder för att få bukt med orimligt låga anbud och strategisk budgivning i samband med Trafikverkets upphandling av drift och underhåll av statliga vägar vidtas (yrkande 2), att kompetensen inom upphandling vid Trafikverket säkerställs (yrkande 3), att krav ställs på att Trafikverket internt tar del av hur det bästa distriktet arbetar med upphandling och tar fasta på det i framtida upphandlingar (yrkande 4), att krav ställs på att Trafikverket utvecklar ett fullgott system för enklare dokumentation för uppföljning av drifts- och underhållskontrakten (yrkande 5) och att arbetet med att göra förfrågningsunderlagen mer välunderbyggda stärks i syfte att minska tilläggsbeställningarna av s.k. ÄTA (ändrings-,

tilläggs- och avgående arbeten) och MASA (mindre arbeten efter skriftligt avrop) (yrkande 6).

I kommittémotion 2019/20:3488 yrkande 1 framhåller Magnus Jakobsson m.fl. (KD) att de är positiva till samtliga av Riksrevisionens rekommendationer och anser att regeringen ska se till att Riksrevisionens rekommendationer följs. Motionärerna framhåller bl.a. att Riksrevisionens övergripande slutsats är att kostnadsöverskridanden mellan upphandlande kontrakt och slutförda kontrakt är stora och att det finns systematiska skillnader. Motionärerna föreslår därför även i yrkande 2 att regeringen ska se till att Trafikverket vidtar åtgärder för att motverka systematiska brister i upphandlingsarbetet som kan leda till för låga anbud vid upphandling av drift och underhåll av statliga vägar.

Utskottets ställningstagande

Som understryks i den senaste infrastrukturpropositionen är det av stor vikt att de medel staten tilldelar infrastrukturområdet används effektivt och på bästa sätt. Utskottet välkomnar därför att regeringen också i infrastrukturpropositionen framhåller att arbetet med att verka för ökad produktivitet och innovation i anläggningsbranschen bör drivas vidare. I propositionen anger regeringen samtidigt att det är svårt att mäta produktivitetsutvecklingen och menar att uppföljningen kan förbättras. Utskottet vill i sammanhanget även peka på att Trafikanalys fick regeringens uppdrag att under en treårsperiod analysera och utvärdera Trafikverkets arbete för att öka produktiviteten och innovationsgraden inom anläggningsbranschen. Rapportering skulle ske årligen fram t.o.m. 2017. I mars 2017 presenterade Trafikanalys sin slutrapport Trafikverkets arbete för ökad produktivitet och innovation i anläggningsbranschen (2017:5). Av rapporten framgår bl.a. att arbetet med en ny beställarroll och utvecklade affärsformer är övergripande väl omhändertaget och i ständig utveckling. I rapporten anges att Trafikverket har ökat framförhållningen i planering och upphandling, vilket är en bra förutsättning för arbetet med produktivitet och innovation. Regeringen har uppgett att den avser att fortsätta att följa utvecklingen på detta område noga och uppdrog i oktober 2017 åt Trafikverket att årligen, under en treårsperiod, redovisa resultatet av myndighetens arbete för ökad produktivitet. Uppdraget innebär att Trafikverket under en treårsperiod ska redogöra för och återrapportera till regeringen om Trafikverkets arbete för att verka för en ökad produktivitet i anläggningsbranschen samt om en särskild uppföljning av entreprenadkontrakt. Trafikverkets första återrapportering av uppdraget lämnades i april 2018 och den andra återrapporteringen lämnades i april 2019. Trafikverket pekar i den andra rapporten på att sedan myndigheten bildades 2010 har arbetet inriktats på att skapa förutsättningar för produktivitet och innovation i anläggningsbranschen. Trafikverket uppger att det fortfarande pågår en mängd initiativ på området som exempelvis att utveckla affärsstrategier, utveckla projektstyrningen och nyttja de möjligheter som digitaliseringen ger. Av

rapporten framgår vidare att det finns utmaningar inom anläggningsbranschen, exempelvis kompetensförsörjning och konkurrenssituationen. Trafikverket bedömer dock att bra åtgärder genomförs, tillsammans med anläggningsbranschen, inom ramen för Trafikverkets mandat.

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

Liksom regeringen välkomnar utskottet Riksrevisionens granskning. Utskottet anser även att det är mycket positivt att regeringen den 16 januari 2020 gav Trafikverket i uppdrag att analysera omfattning och konsekvenser 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. Uppdraget ska redovisas senast den 21 augusti 2020 till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet). I uppdraget framhåller 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 har därför bl.a. 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 infrastrukturområdet 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 skrivelsen med anledning av granskningsrapporten framhåller regeringen att den kommer att följa Trafikverkets arbete med att utveckla och använda systemstöd, förbättra informationsinsamlingen och införande av nya arbetssätt för analys och planering. Utskottet välkomnar regeringens uttalanden om att säkerställa att medel som staten tilldelar infrastrukturuområdet används effektivt.

När det gäller motionsförslaget om Arento AB kan utskottet konstatera att det är ett svenskt bolag som ingår i Sveviakoncernen. Utskottet vill lyfta fram att statsrådet 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 företräd av riksdagen, har bestämt är det bolagets styrelse och ledning som ansvarar för bolagets organisation och 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.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan avstyrker utskottet samtliga motionsförslag och föreslår att riksdagen lägger skrivelse 2019/20:72 till handlingarna.

Regional samverkan

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om regional samverkan. Enligt utskottets uppfattning har regeringen väl uppmärksammat frågorna som lyfts i motionerna.

Jämför reservation 40 (M).

Motionerna

Kalle Olsson (S) anser i motion 2019/20:979 att man i infrastrukturplaneringen behöver se över fördelningen av investeringsmedel mellan länstransportplanerna samt grunderna för prioritering av såväl investeringsmedel som underhållsmedel.

I kommittémotion 2019/20:3355 framför Carl-Oskar Bohlin m.fl. (M) i yrkande 44 att det bör göras en översyn av den antagna infrastrukturplanen med omprioriteringar till projekt som möjliggör avtal med kommuner för bostadsbyggande. För att möjliggöra för kommuner och byggbolag att bygga

även på mark som i dag är otillgänglig är det viktigt att staten använder infrastrukturinvesteringar effektivt och kopplar dessa till bostadsbyggande, anför motionärerna.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att de frågor som lyfts i motionerna är av stor vikt. Utskottet har också noterat att det framgår av den senaste infrastrukturpropositionen att regeringen anser att en god ordning mellan länsplaner och den nationella planen i många fall är avgörande för att den samlade nyttan av åtgärderna ska bli så stor som möjligt. Vidare framhöll regeringen behovet av samordning mellan transportplanering, liksom användning av nya lösningar, och markanvändningsplanering. Regeringen pekar på att inriktningsunderlaget samt analyser och kommande åtgärdsplanering för nationell plan och länstransportplaner i ökad utsträckning bör samordnas med regionala strategier samt med planeringen av bostadsförsörjning och övrig fysisk planering. För att ytterligare fördjupa underlagen var regeringens direktiv till Trafikverket att i förslaget till nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 redogöra för föreslagna åtgärders effekt på bostadsbyggandet, vilket har lett till ett gemensamt arbete mellan berörda kommuner och Trafikverket. Trafikverket har också i uppdrag att årligen göra en samlad redovisning av länsplanerna för regional transportinfrastruktur, av vilken det ska framgå hur stor andel av respektive länsplan som genomförts och fördelningen totalt sett inom landet mellan olika infrastrukturåtgärder, statsbidrag och medfinansiering för olika ändamål i länsplanerna. Utskottet välkomnar regeringens uttalanden och de uppdrag som har getts till Trafikverket. Utskottet ser också positivt på att statsrådet Tomas Eneroth i sitt svar på en skriftlig fråga (2019/20:204) från oktober 2019 har framfört att den formella fysiska planeringen av olika infrastrukturåtgärder bör föregås av en förberedande studie som innebär en förutsättningslös trafikslagsövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen. Statsrådet påminde om att syftet med studien är att behandla vilka typer av åtgärder, oavsett trafikslag, som är möjliga att vidta för att lösa ett problem i transportsystemet och således ge underlag för att bestämma vad som ska göras för att lösa problemet. 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 studier, vilka de kallar åtgärdsvalsstudier, som lägger stor vikt vid dialog mellan olika aktörer och intressenter. Statsrådet framhöll att regeringen förutsätter att Trafikverket för en bra dialog med berörda parter.

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

storstadsavtalen, den 28 juni 2018. I regeringens fastställelsebeslut om den nationella planen har regeringen gett Trafikverket i uppdrag att i arbetet med planen ta hänsyn till regionala mål för tågtrafiken och godstransportstrategier för järnväg som respektive region beslutat om samt, kopplat till dessa, vilka sträckor i järnvägsnätet regioner pekar ut som prioriterade för åtgärder genom avsatta medel i länsplanerna. Utskottet vill i sammanhanget även peka på att regeringen har gett Boverket i uppdrag att kartlägga hanteringen av godsrelaterade transporter i den fysiska planeringen och efter en analys föreslå eventuella åtgärder. I uppdraget ingår även att ta fram en nationell vägledning för en utvecklad planering och samordning av godstransporter som riktar sig till kommuner, länsstyrelser samt regionala organ och som tar sikte på att underlätta den lokala och regionala infrastrukturplaneringen. Inom ramen för uppdraget ska goda exempel på hur godstransporter kan beaktas i samhällsplaneringen sammanställas och lyftas fram, och kommuner och regionala aktörer ska ges möjlighet till erfarenhetsutbyte. Detta kan även inkludera planering för samordningslösningar av transporter vid större bygg- och anläggningsprojekt för att effektivisera och minska transporter under genomförandet.

Enligt utskottets uppfattning har regeringen uppmärksammat frågorna som lyfts i motionerna och utskottet bedömer därför att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionerna. Motionsyrkandena avstyrks därmed.

Några frågor om fysisk planering

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 41 (M).

Motionerna

Annika Carlsson och Fredrik Christensson (båda C) föreslår i motion 2019/20:442 yrkande 1 att infrastruktur i form av kraftledningar samordnas med väg- och järnvägsdraineringar för att minimera det totala markintrånget. Motionärerna pekar bl.a. på att ett problem är att planerade och genomförda investeringar tar mycket jord- och skogsmark i anspråk och investeringar sker över tid samtidigt som det är olika aktörer, både myndigheter, statliga affärsverk och privata bolag som är inblandade i olika projekt. Motionärerna konstaterar att det i dag inte sker någon samordning av projekten och att det inte är någon som har uppdraget att ha ett övergripande ansvar.

I motion 2019/20:1072 begär Betty Malmberg (M) en utredning med syfte att effektivisera den fysiska planeringsprocessen vid byggande av infrastruktur (yrkande 1) och att det införs s.k. anläggningslagar enligt dansk förebild (yrkande 2). Motionären konstaterar bl.a. att det är viktigt att vi snarast utarbetar metoder för att åstadkomma effektivare planerings- och beslutsprocesser där medborgarnas rättigheter tillvaratas på ett högst demokratiskt och rättssäkert sätt, men med mer rimliga proportioner än i dagens system.

I motion 2019/20:2434 anför Jan Ericson (M) att Trafikverket i dag kan hindra en nybyggnad av en bostad genom att stoppa nya utfarter till allmän väg. Motionären anser att makten över tillstånd till nya utfarter därför bör flyttas från Trafikverket till kommunernas bygglovsenhet som bör kunna ta beslut om detta i samband med beviljande av bygglov.

Jessika Roswall m.fl. (M) anser i kommittémotion 2019/20:2597 yrkande 6 att lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar bör utvärderas i syfte att öka investeringars effektivitet och produktivitet. Motionärerna framhåller bl.a. att fysiska och marknadsmässiga förutsättningar förändras över tid, men behovet av smart planering av infrastruktur består.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att frågor om fysisk planering har behandlats av utskottet vid flera tillfällen, senast i betänkande 2018/19:TU5. Utskottet har då framfört bl.a. 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 om hur marken ska nyttjas. Utskottet har vidare understrukit vikten av att mark används effektivt. Utskottet vidhåller den bedömningen. Utskottet har tidigare även framhållit vikten av att följa upp och utvärdera ny lagstiftning för att säkerställa att den faktiskt verkar i avsedd riktning och bidrar till att genomföra transportpolitiken. Utskottet är fortfarande av den uppfattningen.

I den senaste infrastrukturpropositionen anger regeringen att utvecklingen av ett samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem bör ske parallellt med planering av bl.a. markanvändning. I propositionen anges vidare att regeringen anser att nya investeringar i alla trafikslag ska planeras och genomföras med hänsyn till natur- och kulturvärden och god resurshållning samt med höga krav på att begränsa föroreningar och klimatpåverkan. Utskottet välkomnar skrivningarna.

Utskottet vill även peka på att statsrådet Tomas Eneroth i en interpellationsdebatt i oktober 2017 framförde bl.a. att infrastrukturprojekt generellt sett nästan alltid innebär att svåra avvägningar måste göras mellan olika intressen, både enskilda och allmänna. Statsrådet pekade på att jordbruk och vattenskydd är två av många olika allmänna intressen som kan vara berörda av en utbyggnad av väg eller järnväg. Statsrådet klargjorde att det tydligt framgår att miljöbalkens hänsyns- respektive hushållningskapitel ska tillämpas vid

prövning av ärenden enligt både väglagen och lagen om byggande av järnväg, vilket bl.a. innebär att det ska väljas en lokalisering som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön utan oskäligen kostnad.

Utskottet vill vidare peka på att Trafikverket uppger att mark i närområdet av vägar och järnvägar med fördel kan användas till att dra ledningar, vilket dock förutsätter att drift och underhåll av vägen eller järnvägen inte fördras 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. När det gäller motionsförslag om utfart till allmän väg gäller att man måste ha tillstånd från väghållningsmyndigheten för att ansluta en enskild väg eller en tomtutfart till allmän väg. Trafikverket framhåller bl.a. att en ny väganslutning, dvs. en utfart, inte får försämrade trafiksäkerheten på vägen, att föraren ska ha fri sikt längs den allmänna vägen från minst tre meter in på utfartsvägen och att man inte ska behöva köra ut i körbanan på den allmänna vägen för att få tillräcklig sikt. Utskottet ser inte skäl att ändra på den rådande ordningen utan anser att väghållningsmyndigheten är väl skickad att ge tillstånd till tomtutfart till allmän väg.

I betänkande 2011/12:TU13 behandlades regeringens proposition 2011/12:118 Planeringssystem för transportinfrastruktur. Syftet med propositionen var att effektivisera den strategiska och ekonomiska infrastrukturplaneringen. En utgångspunkt för det nya planeringssystemet var behovet att uppfylla såväl övergripande, strategiska och långsiktiga som konkreta och kortsiktiga syften. Utskottet välkomnade propositionen. Mot bakgrund av planeringsprocessens betydelse och de olika hänsyn som måste säkerställas i denna, inte minst rättssäkerheten för enskilda liksom hänsyn till miljön, framhöll utskottet att det är positivt att regeringen låtit propositionen föregås av flera utförliga utredningar och initiativet att tillsätta en parlamentarisk kommitté för att analysera och föreslå förbättringar i planeringssystemet för transportinfrastrukturen (dir. 2009:16). Utskottet framhöll att detta främjade möjligheten att uppnå en blocköverskridande syn på de förenklingar och effektiviseringar som behövs i planeringssystemet. Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan men vill återigen understryka vikten av att följa upp beslutad lagstiftning så att den verkar i avsedd riktning. I sammanhanget vill utskottet därför påminna om att regeringen enligt det planeringssystem för transportinfrastruktur som infördes 2012 har uppdragit åt Trafikverket att årligen redovisa dels vilka namngivna investeringsobjekt som är färdiga för byggstart inom den närmaste treårsperioden inklusive förslag till finansiering, dels vilka namngivna objekt som bör förberedas för byggstart under den följande treårsperioden. Regeringen får därmed en kontinuerlig uppdatering av planeringsläget för de stora investeringsobjekten. Trafikverket ska fortsätta uppföljningen av kostnader och effekter för de namngivna objekten. Uppföljningen ska beskriva den samhällsekonomiska nyttan och redovisa åtgärdernas bidrag till de transportpolitiska målen

inklusive de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. Efterkalkyler av samhällsekonomisk lönsamhet för färdigställda objekt som öppnats för trafik, där slutliga byggkostnader och realiserade effekter ligger till grund för kalkylen, ska även fortsättningsvis redovisas årligen. I skrivelsen om nationell plan framhöll regeringen också att den ser behov av att arbetet med ökad produktivitet och kostnadskontroll drivs vidare med hög prioritet, och regeringen har därför uppdragit åt Trafikverket att i samband med årsredovisningen redogöra för marknads- och indexutveckling, större avvikelser, bedömning av risker samt framdriften av de namngivna investeringsobjekten.

Mot bakgrund av ovanstående finner utskottet inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionerna.

Vissa EU-frågor

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 42 (SD).

Motionerna

I kommittémotionerna 2019/20:612 yrkandena 2–5 och 2019/20:614 yrkandena 9–12 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) samt 2019/20:615 yrkandena 15–17 och 19 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) efterfrågas följande när det gäller flyg- järnvägs- och sjöfartsprojekt:

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

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att EU:s infrastrukturfinansiering huvudsakligen utgår från fonden för ett sammanlänkat Europa (Connecting Europe Facility, CEF/FSE) som inrättades 2013 på initiativ av EU-kommissionen och fungerar som ett sektorsövergripande instrument för

finansiering av investeringar i de transeuropeiska näten inom transportinfrastruktur, energiinfrastruktur och digitalinfrastruktur. I maj 2018 presenterade kommissionen sitt förslag till flerårig budgetram för perioden 2021–2027 och kort därefter ett antal sektorsspecifika förslag som är knutna till budgeten, bl.a. om inrättandet av CEF (COM(2018) 438). Förslaget fastställer den rättsliga grunden för CEF för perioden efter 2020. CEF-transport kommer att vara inriktad på åtgärder som bl.a. främjar genomförandet av stomnätet, genomförandet av gränsöverskridande länkar i det övergripande nätet samt åtgärder som rör smart, hållbar, inkluderande, säker och trygg mobilitet. Ytterligare ett mål för CEF-transport föreslås tillkomma, nämligen att anpassa EU:s transportnät efter militära krav och att förbättra den militära rörligheten i EU. Utskottet vill i sammanhanget påminna om att regeringen har välkomnat en koncentration av finansieringen till ett mindre antal projekt med högt europeiskt mervärde och har framfört att det är viktigt att hela unionen, även de glest befolkade nordliga delarna, knyts samman med TEN-T:s stomnät. Vidare har regeringen angett att ett väl fungerande transportsystem i norra Europa är av stor strategisk betydelse för Europas råvaruförsörjning och det europeiska näringslivet.

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

I Sverige har Trafikverket i uppdrag att bistå regeringen i beredningen, kvalitetssäkringen och samordningen av ansökningar samt uppföljningen av de projekt inom transportområdet som beviljats bidrag från CEF-transport. För det ändamålet har Trafikverket skapat CEF-sekretariatet som leds av en CEF-koordinator. CEF-sekretariatet tar emot ansökningarna och skriver beredningspromemorior där de olika ansökningarna behandlas, varpå Infrastrukturdepartementet (tidigare Näringsdepartementet) fattar det slutliga beslutet om vilka ansökningar som ska lämnas in till EU-institutionerna.

Utskottet vill även påminna om att enligt artikel 69 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF) ska de nationella parlamenten, när det gäller lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som läggs fram inom ramen för kapitlen 4 och 5, se till att subsidiaritetsprincipen respekteras i enlighet med protokollet om tillämpning av subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna. I artikel 5 i nämnda protokoll om tillämpning av subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna fastställs att utkasten till lagstiftningsakter ska motiveras med avseende på subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna. Varje utkast till lagstiftningsakt bör innehålla ett formulär med närmare uppgifter som gör det möjligt att bedöma om subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna har följts. Formuläret bör innehålla underlag som gör det möjligt att bedöma dess finansiella konsekvenser och, om det gäller ett direktiv, dess konsekvenser för de

bestämmelser som medlemsstaterna ska genomföra, i förekommande fall även i den regionala lagstiftningen. Skäl som visar att något av unionens mål bättre kan uppnås på unionsnivån ska bygga på kvalitativa indikatorer och, varje gång det är möjligt, på kvantitativa sådana. I utkast till lagstiftningsakter ska hänsyn tas till att det finansiella eller administrativa ansvar som vilar på unionen, nationella regeringar, regionala eller lokala myndigheter, ekonomiska aktörer och medborgare så långt som möjligt ska begränsas och stå i proportion till det mål som ska uppnås.

Enligt 9 kap. 20 § andra stycket riksdagsordningen (RO) ska riksdagen pröva om ett utkast till en lagstiftningsakt strider mot subsidiaritetsprincipen. Riksdagen prövar samtliga utkast till lagstiftningsakter som översänds i enlighet med protokoll nr 2 om subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna. Konstitutionsutskottet har noterat att det av fördragets och protokollets ordalydelser inte följer någon skyldighet för de nationella parlamenten att följa proportionalitetsprincipens tillämpning (bet. 2010/11:KU18). Av detta torde dock inte, ansåg utskottet, motsatsvis kunna dras någon slutsats om att de nationella parlamenten inte får eller bör göra en sådan prövning inom ramen för subsidiaritetsprövningen. Tvärtom ansåg utskottet att det finns visst stöd i litteraturen och i EU-domstolens praxis för att ett visst mått av proportionalitetsbedömning kan anses ingå inom ramen för subsidiaritetsprövningen. Av orden ”endast om och i den mån” får det, menade utskottet, anses framgå att subsidiaritetsprövningen innefattar ett proportionalitetskriterium och att det därav följer att den föreslagna åtgärden inte får gå utöver vad som är nödvändigt för att uppnå de eftersträlvade målen. Utskottet underströk dock att subsidiaritetsprövningen handlar om att avgöra om en åtgärd bör vidtas på medlemsstatsnivå eller unionsnivå, inte om att framföra synpunkter i sak på den föreslagna åtgärden. Utskottet har därefter hänvisat till dessa uttalanden i ett stort antal betänkanden (se t.ex. bet. 2014/15:KU5, bet. 2015/16:KU5, bet. 2016/17:KU5 och bet. 2017/18:KU5).

Vad gäller riksdagens tillämpning av subsidiaritetsprincipen ska konstitutionsutskottet enligt 7 kap. 8 § RO följa upp denna och en gång om året meddela kammaren sina iakttagelser. Trafikutskottet har för vana att yttra sig till konstitutionsutskottet inom ramen för uppföljningen, nu senast i yttrande 2019/20:TU2y. I yttrandet framförde utskottet bl.a. att även om det nationella handlingsutrymmet oundvikligen minskar till följd av att gemensamma EU-bestämmelser införs har utskottet, under den aktuella perioden men även sett över tid, gjort bedömningen att merparten av kommissionens utkast till lagstiftningsakter har varit förenliga med subsidiaritetsprincipen och att subsidiaritetsprincipen därmed upprätthålls inom utskottets beredningsområde. Utskottet påminde om att det vid upprepade tillfällen har betonat att det organ som utreder och lägger fram ett utkast till lagstiftningsakt också bör lämna en tillfredsställande motivering till sitt beslut. Utskottet framhöll att det därför är viktigt att kommissionen fortsätter sitt arbete med att säkerställa att varje förslag åtföljs av bl.a. ingående förklaringar av hur ett initiativ förhåller sig till subsidiaritetsprincipen.

Mot ovanstående bakgrund avstyrker utskottet motionsyrkandena.

Reservationer

1. 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

2019/20:366 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,

2019/20:367 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,

2019/20:372 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,

2019/20:386 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 10,

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 13, 33, 35 och 36 samt

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 16,

bifaller delvis motionerna

2019/20:2082 av Maria Nilsson (L),

2019/20:3252 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 3 och

2019/20:3334 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 10 och

avslår motionerna

2019/20:245 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) yrkande 3,

2019/20:1176 av Viktor Wärnick (M),

2019/20:1201 av Isak From (S) yrkande 1,

2019/20:1797 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),

2019/20:2604 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M),

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 1, 2 och 15,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 32 och 71,

2019/20:3251 av Emil Källström m.fl. (C) yrkande 19,

2019/20:3334 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkandena 9, 11 och 12 samt

2019/20:3358 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 5.

Ställningstagande

Sverige är ett land med stora avstånd, stor andel arbetsför befolkning och många företag och industrier från norr till söder. Samtidigt är Sverige ett glesbefolkat land. Sammantaget ställer detta höga krav på infrastrukturen. Vi vill lyfta fram att det är avgörande att utjämna kostnader för transporter i ett land som Sverige med stora avstånd. En väl utbyggd och fungerande

infrastruktur utgör grunden för att skapa förutsättningar för tillväxt i hela landet.

Vi vill därför inleda med att framhålla att ett välfungerande transportsystem är en av grundförutsättningarna för Sveriges tunga industri, och den är helt central för att Sverige ska kunna vara med och konkurrera på världsmarknaden. Som exempel kan nämnas gruvindustrins behov av en fungerande infrastruktur, då produktionen av många av våra råvaror och produkter ligger långt ifrån marknaderna. När det gäller malmbrytning ligger verksamheten dessutom oftast i norra Sveriges inland, långt ifrån kontinenten. Vi vill understryka att gruvindustrin därför är i stort behov av säkra och tillförlitliga vägtransporter för att behovet av exempelvis maskindelar, bränsle, förbrukningsmateriel och kompetensförsörjning ska kunna säkerställas. Även stålindustrin är en bransch som i hög grad är beroende av stabila och tillförlitliga s.k. just in time-leveranser av råvara. I samband med framtida infrastrukturplanering är det därför viktigt, menar vi, att särskilt betona behoven hos den tunga industrin såsom gruvnäringen. Vi vill i sammanhanget också påminna om att genom att stärka järnvägsnätet i Norrland, som är viktigt för skogs- och gruvindustrin, kan större mängder gods flyttas över från väg till järnväg. Det måste dock vara ekonomiskt försvarbart och ställas mot andra investeringar och samhällsnytta. Vid en sådan utbyggnad ska även, anser vi, hänsyn tas till tillgången till hamnar som kan exportera varorna, men även till industrier som kan förädla varorna i Sverige. Vi anser därför att behovet av ett förstärkt och utvidgat järnvägsnät i Norrland bör utredas.

Vi ser ett ökat behov av såväl vidmakthållande som utveckling av statens transportinfrastruktur. Vi vill särskilt lyfta fram de flaskhalsar som uppstår i transportkedjorna bl.a. när spårkapaciteten delas mellan snabba persontåg och långsamma godståg. Dessa har en hämmande inverkan på näringslivet som är beroende av snabba och effektiva transporter. Vi anser därför att man bör se över vilka sträckningar man snabbt kan åtgärda för att få till ökad kapacitet i järnvägsnätet.

Vi vill även påminna om vikten av att förbättra möjligheten till regional pendling då bostadsbristen och höga bostadspriser gör att folk flyttar från städerna till kranskommuner samtidigt som de större städerna expanderar och många företag förlägger sin verksamhet där. Vi vill därför understryka att goda kommunikationer med regionaltåg är en förutsättning för att arbetspendlingen ska fungera. Vi anser att det är önskvärt med fler snabbregiontåg mellan regioner och med fler säkra pendelparkeringar. Vi menar att det skulle öka användandet av regiontåg. Vi anser också att i de fall mindre orter med gott underlag för tågresande vill att en station ska byggas, så bör detta utredas. Vi menar därför att Trafikverket ska ha en lyhördhet för landstingens och regionernas önskemål om fler tågstationer för att öka resandeunderlaget.

Vad 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 (C, L)

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

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

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 1, 2 och 15,

2019/20:3251 av Emil Källström m.fl. (C) yrkande 19,

2019/20:3252 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 3 och

2019/20:3358 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 5,

bifaller delvis motionerna

2019/20:366 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,

2019/20:372 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,

2019/20:386 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 10,

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 13,

2019/20:2082 av Maria Nilsson (L) och

2019/20:3334 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 10 och

avslår motionerna

2019/20:245 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) yrkande 3,

2019/20:367 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 33, 35 och 36,

2019/20:1176 av Viktor Wärnick (M),

2019/20:1201 av Isak From (S) yrkande 1,

2019/20:1797 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),

2019/20:2604 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Charlotte Hammar Johansson (båda M),

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 32 och 71,

2019/20:3334 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkandena 9, 11 och 12 samt

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 16.

Ställningstagande

Pålitliga och miljövänliga transporter blir allt viktigare i en globaliserad värld. Sverige är också ett av EU:s mest glesbefolkade länder. Vi vill därför understryka vikten av att avstånden inte är hämmande för konkurrenskraften. Företag måste både kunna få och kunna leverera sina varor. Vi vill också peka på att 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. Vi vill därför lyfta fram betydelsen av en konkurrenskraftig infrastruktur för basindustrin men även 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. Vålfungerande kommunikationer och modern infrastruktur är således grundläggande förutsättningar för individens frihet, ett blomstrande näringsliv och en öppen marknad. Vi vill påstå att transportsystemet på så sätt är en grundbult för landets utveckling framåt, och det är därför viktigt att infrastrukturinvesteringar analyseras långsiktigt och ur ett helhetsperspektiv. Det är också avgörande att vi vårdar den infrastruktur vi har samtidigt som nya satsningar görs för att öka kapaciteten och tillförlitligheten i transportsystemet. Vi vill även påminna om att för att få en sammanhängande infrastruktur är det viktigt att prioritera fungerande knutpunkter för lastning och lossning av gods och byte av transportslag för persontransporter. I ljuset av att kapacitetsutnyttjandet av både järnvägsnätet och vägnätet runt om i vårt land är mycket högt kan, menar vi, en ökad andel transporter till sjöss optimera användningen av vårt transportsystem. Vi vill dock påminna om att för att sjöfarten ska bli mer konkurrenskraftig behövs det en god tillgänglighet till våra hamnar. Tåg och lastbilar behöver också utan svårighet kunna lasta om i hamnarna för att vattenvägarna ska nyttjas i högre utsträckning än i dag. Vi anser därför att det är av stor vikt att arbeta för att säkerställa att infrastrukturen till och från våra hamnar fungerar väl tillsammans med en effektiv omlastningsfunktion.

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

3. 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 tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 32 och 71 samt

2019/20:3334 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkandena 9–12,

bifaller delvis motionerna

2019/20:1176 av Viktor Wärnick (M) och

2019/20:1201 av Isak From (S) yrkande 1 och

avslår motionerna

2019/20:245 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) yrkande 3,

2019/20:366 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,

2019/20:367 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,

2019/20:372 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,

2019/20:386 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 10,

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 13, 33, 35 och 36,
2019/20:1797 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),
2019/20:2082 av Maria Nilsson (L),
2019/20:2604 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Charlotte Hammar
Johnsson (båda M),
2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 1, 2 och 15,
2019/20:3251 av Emil Källström m.fl. (C) yrkande 19,
2019/20:3252 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 3,
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 16 och
2019/20:3358 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 5.

Ställningstagande

Sverige är ett litet och exportberoende land. Ett starkt och konkurrenskraftigt näringsliv är beroende av en fungerande och välutvecklad infrastruktur. Jag vill därför framhålla betydelsen av väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden. Vidare vill jag påminna om att när godstrafiken blir försenad kan det innebära stora ekonomiska förluster för den basindustri som finns runtom i landet. För att uppnå en högre flexibilitet och bättre punktlighet för såväl person- som godstrafik krävs därför, utöver underhåll, även utökad rälskapacitet. Jag anser också att möjligheten till kombiterminaler och kombitransporter bör tas med i planeringen för att främja regional tillväxt. Jag vill även understryka att en väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik är av stor vikt för att minska transportsektorns miljöpåverkan och öka tillgängligheten till arbetspendling. Det ska vara enkelt och smidigt att kunna ta sig till jobbet eller skolan. Jag vill därför framhålla vikten av investeringar i kollektivtrafik på landsbygden.

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

4. 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

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 7 och 13.

Ställningstagande

Jag vill understryka att vårt transportsystem ska svara likvärdigt mot kvinnors respektive mäns olika behov. Transporter är grundläggande för vår vardag och jämställda transporter handlar om att ge kvinnor och män lika förutsättningar för exempelvis arbetspendling, utbildningspendling och förskolehämtning. Jag kan konstatera att kvinnor och män i dag reser på olika sätt. Kollektivtrafik nyttjas främst av kvinnor medan män väljer bilen i större utsträckning. Kvinnor reser i dag således mer hållbart och utsätter inte sig själva och andra för lika stora risker i trafiken. En pålitlig, trygg och attraktiv kollektivtrafik är alltså inte bara en trafikfråga utan även en jämställdhetsfråga.

I sammanhanget vill jag peka på att kvinnor i högre grad än män föredrar trygga trafikmiljöer. Ett betydande antal medborgare, särskilt kvinnor, känner oro inför att vistas i det offentliga rummet. Jag anser att detta måste beaktas i planeringsarbetet när det gäller allt från utformning och ljussättning av gångtunnlar till återvändsgränder, grönområden och andra platser med begränsad insyn. Jag är också medveten om att hot, våld och trakasserier mot bussförare och bussresenärer är ett växande problem. Detta skapar en otrygg och hotfull miljö i kollektivtrafiken, och det riskerar att minska viljan hos den enskilde att åka kollektivt. Det är därtill ett allvarligt arbetsmiljöproblem. Jag vill därför påminna om att regeringen under 2018 tillsatte en utredning i syfte att underlätta kamerabevakning som sker i brottsbekämpande syfte. Vi i Centerpartiet ser positivt på en förenklad - men rättssäker - tillståndshantering av kameraövervakning. Det borde gå att förebygga, förhindra, upptäcka och i efterhand utreda brottslig verksamhet på ett mer effektivt sätt med hjälp av en reglerad kameraövervakning. Jag anser därför att det är angeläget att utredningens förslag snabbt verkställs.

För att utforma ett mer jämställt och därmed mer hållbart transportsystem krävs att både kvinnor och män deltar i samtal och beslut om transportsystemet. Ett flertal studier visar att kvinnor inte är representerade i lika hög utsträckning som män vid planering av nya bostadsområden, vägar och annan infrastruktur. Kvinnor behöver därför involveras i större utsträckning i planeringsprocessen. Vägen till ett jämställt transportsystem är dock inte helt enkel. Jag vill påminna om att ökad regional kollektivtrafik, såsom buss, tåg och taxi gynnar en hållbar regionförstoring och därmed tillgång till fler attraktiva arbetsplatser. En sådan utveckling gynnar kvinnor som i dag har mindre arbetsmarknadsregioner än vad män har. I syfte att uppnå en mer jämställd arbetsmarknad är det därför en nödvändighet för Sverige att förstora sina funktionella regioner med hjälp av en utbyggd transportinfrastruktur. Att ha ett jämställdhetsperspektiv redan på planeringsstadiet av ny transportinfrastruktur är, anser jag, av stor vikt om vi ska kunna nå målen om ett jämställt transportsystem. Därför ska kvinnor och män ha samma möjlighet att påverka transportsystemets tillkomst, utformning, förvaltning och nyttjande. Jag vill framföra att ett sätt att göra detta är att redan i grupper med makt och inflytande i planeringen av transportsystemet säkerställa att det finns en jämn fördelning mellan män och kvinnor.

Jämställdhetsbegreppet bör i detta sammanhang också definieras bredare än jämställdhet mellan könen och även ses i ett mångfaldsperspektiv där också funktionshindrade blir synliggjorda och bereds full tillgänglighet.

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

5. Hållbara transporter, 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

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 49,

bifaller delvis motion

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 2 och avslår motionerna

2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 3, 5 och 7,

2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 9,

2019/20:2490 av Cecilia Widegren (M) yrkande 4,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 15,

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 13,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 1,

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 12,

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 7 och

2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 12.

Ställningstagande

Vi vill gå mot ett transportsystem som förenar god tillgänglighet med lägre utsläpp av klimatgaser. Därför vill vi inte straffa transporter och resande som sådana, utan vi fokuserar i stället på åtgärder för att minska utsläppen. För att vi ska kunna nå målet att Sverige ska vara klimatneutralt 2045 krävs ytterligare insatser. Detta gäller i synnerhet inom transportsektorn, där den största utmaningen för att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen finns. Vi vill därför påminna om att sjöfarten är en viktig faktor för klimatomställningen. Sveriges drygt 50 hamnar, tillsammans med våra inre vattenvägar, innebär att vi har goda möjligheter att minska klimatpåverkan och i större utsträckning än i dag avlasta vägnätet. Eftersom godstransporter i låga hastigheter till sjöss ger mindre klimatpåverkan än vägtransporter är en utveckling av sjöfarten en viktig del, menar vi, för att uppnå våra miljömål. Vi anser därför att det är

betydelsefullt att säkerställa att infrastrukturen till och från hamnarna fungerar väl.

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

6. Hållbara transporter, 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
2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 13,
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 1 och
2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 12,
bifaller delvis motion
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 2 och 15 samt
avslår motionerna
2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 3, 5 och 7,
2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 9,
2019/20:2490 av Cecilia Widegren (M) yrkande 4,
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 49,
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 7 och
2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 12.

Ställningstagande

Sverige har som mål att utsläppen från transportsektorn ska minska med 70 procent till 2030. Det är ett ambitiöst mål som också innebär en enorm möjlighet att ta ledningen i den globala omställningen där smarta lösningar skapas med teknikskiften till det förnybara och energi- och resurseffektiva. Jag vill dock framhålla att ambitionsnivån måste öka, vilket bl.a. rapporter från Klimatpolitiska rådet visar. För att nå utsläppsmålen i transportsektorn krävs en mångfald av tekniker och drivmedel. Svensk miljöteknik är och kan fortsatt vara en exportframgång som bereder väg för miljövänliga transporter världen över. Jag anser att många olika förnybara bränslen behöver utvecklas och kommersialiseras – något som gäller för alla trafikslag. Branschen behöver också långsiktiga och stabila villkor för biodrivmedel. Det behövs förnybara bränslen för tyngre fordon som inte lika lätt kan elektrifieras. Det är därför viktigt att bygga ut en grundläggande fossilfri tankning för många olika bränslen men det krävs även satsningar på laddinfrastruktur. Jag vill även peka på att det behövs starkare incitament till omställning för fordonsflottan, men

det gäller även för flyg- och sjötransporter. I denna omställning spelar statliga initiativ och finansiering en viktig roll. Jag vill även lyfta fram den elektrifieringsstrategi som Centerpartiet tidigare har föreslagit för att underlätta den gröna omställningen av transportsektorn. Jag vill också peka på att utbyggnad till vägel på de största motorvägsstråken kan vara en nyckel till omställning av den långväga tunga vägtrafiken. Olika transportslag samverkar i hela transportarbetet och alla transportslag måste uppnå en högre klimateffektivitet. Även de riktigt tunga transporterna, såsom sjöfart och järnväg, behöver ställa om. Jag anser därför att alternativen till fossil energi till exempelvis lok och sjöfart måste utvecklas och främjas.

Mot denna bakgrund anser jag att fossila bränslen i transportsektorn, med vissa undantag, bör fasas ut och att det krävs starkare incitament till en omställning av alla transporter för att nå målet om 70 procent minskade utsläpp från transportsektorn till 2030.

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

7. Hållbara transporter, 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

2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 3, 5 och 7 samt

2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 9 och

avslår motionerna

2019/20:2490 av Cecilia Widegren (M) yrkande 4,

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 49,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 2 och 15,

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 13,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 1,

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 12,

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 7 och

2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 12.

Ställningstagande

Klimatpolitiska rådet framhåller i sin rapport från våren 2019 att planeringen av Sveriges infrastruktur inte baseras på att klimatmålen ska uppnås, utan på prognoser för ökad vägtrafik, som inte är förenliga med 2030-målet. Rådet påpekar att det är tveksamt om de transportpolitiska målen och regeringens

processer för infrastrukturplanering lever upp till kraven i klimatlagens 3§, som säger att regeringens arbete ska utgå ifrån det långsiktiga och tidssatta utsläppsmål som riksdagen har fastställt. Rådet har bl.a. rekommenderat att regelverk och processer för samhällsplanering som minskar bilberoendet bör stärkas och att man ska beakta skilda förutsättningar och utjämna negativa fördelningspolitiska effekter, t.ex. mellan stad och landsbygd.

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. Vi i Vänsterpartiet har under många år föreslagit att kommunerna ska ges möjlighet att ställa krav på transportplaner för att öka andelen hållbara resor och transporter. Det har både i Sverige och internationellt visat sig vara ett sätt att minska bil- och lastbilstrafiken till och från en verksamhet. I dag finns dock inga möjligheter för kommuner att ställa krav på att transportplaner upprättas vid nyetableringar. Redan i utredningen Bilan, biffen och bostaden (SOU 2005:51) föreslås att kommuner ska få denna möjlighet, och det nämns ett antal exempel som skulle kunna ingå i en transportplan bl.a. tillgänglighet till kollektivtrafik, säkra cykelparkeringar och resepolicy. Jag vill påminna om att regeringen i budgetpropositionen för 2017 aviserade en översyn om lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på transportplaner i samband med nyetableringar. Då regeringen ännu inte kommit med något konkret förslag på området, trots att ett flertal rapporter och utredningar lyft förslaget, ser jag behov av att riksdagen gör ett tillkännagivande i frågan så att det inte riskerar att ytterligare skjutas upp. Jag anser därför att kommunerna bör få rätt att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnationer.

Genom Vänsterpartiets budgetsamarbete med regeringen under föregående mandatperiod infördes miljökompensation för godstransportörer på järnvägen. Jag vill påminna om att styrmedlet infördes i syfte att motverka de negativa effekterna av höjda banavgifter och kompensera för den miljönytta godstransporter på järnväg ger jämfört med de på väg. Jag anser att regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel, inklusive reformerad miljökompensation, med incitament för att stärka transportköparens val för att välja transportalternativ med låg klimat- och miljöpåverkan.

Jag anser att det ska vara enkelt och ekonomiskt lönsamt att välja de klimatsmarta alternativen. Erfarenheter från t.ex. Freiburg i Tyskland tyder på att stadsplanering med ett tillgängligt och sammanhållet kollektivtrafiksystem i kombination med ett lägre pris har varit ett framgångsrikt sätt att minska bilismen och uppnå en hållbar stad. Jag vill lyfta fram att stadsmiljöavtal är ett viktigt statligt stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, men det är inte tillräckligt. Jag anser därför att regeringen bör göra en översyn av lämpliga styrmedel, inkluderande stadsmiljöavtal, för att stimulera samhällsplanering som minskar bilberoendet.

Jag vill också lyfta fram att det sker en snabb utveckling av mobilitetstjänster med digitalisering och delningsekonomi som starka

drivkrafter. 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. Jag anser därför att regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel för att stimulera mobilitetstjänster som främjar minskat behov av att äga egen bil samt ökar det hållbara resandet med kollektivtrafik och cykel.

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

8. Hållbara transporter, 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

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 2 och 15,

bifaller delvis motion

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 1 och

avslår motionerna

2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 3, 5 och 7,

2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 9,

2019/20:2490 av Cecilia Widegren (M) yrkande 4,

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 49,

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 13,

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 12,

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 7 och

2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 12.

Ställningstagande

I dag står inrikestransporter för omkring en tredjedel av de samlade växthusgasutsläppen i Sverige, och närmare 90 procent av transportsektorns utsläpp av växthusgaser kommer från den inrikes vägtrafiken. Jag anser därför att arbetet med att minska transportsektorns koldioxidutsläpp måste prioriteras. Det kräver en omställning av transportererna men även en smart utformning av infrastrukturen. Jag kan konstatera att det behövs satsningar på forskning och utveckling av fossilfria bränslen och fordonstyper såsom elbilar och elhybrider. Det krävs även att vi stimulerar till mer gång- och cykeltrafik. Jag vill i sammanhanget lyfta fram att det pågår flera försök med att använda vätgas som drivmedel inom fordonsflottan. Fördelen med vätgas är att den kan produceras av exempelvis solenergi och lagras i form av vätgas som sedan

används för transporter. Jag anser därför att Sverige bör ta fram en strategi för hur vätgas kan användas för transporter och inom industrin.

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

9. Hållbara transporter, 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

2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 12 och
avslår motionerna

2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 3, 5 och 7,

2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 9,

2019/20:2490 av Cecilia Widegren (M) yrkande 4,

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 49,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 2 och 15,

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 13,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 1,

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 12 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 7.

Ställningstagande

För att nå klimatmålen behöver samhället ställa om. Jag anser därför att det är angeläget med långsiktiga och effektiva klimatinvesteringar. Fokus ska vara på att få ned utsläppen, och stöd ska inriktas mot insatser där investerade medel får störst nytta och långsiktig effekt. Jag vill framhålla att möjligheten att flytta över gods från väg till järnväg bör få större tyngd vid prioriteringen av infrastruktursatsningar. Det kan gälla upprustning och nybyggnation av järnväg, liksom åtgärder för att effektivisera i hamnar och på andra ställen där gods flyttas från vägtransporter till järnväg eller sjöfart.

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

10. 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 motion

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 5 och avslår motionerna

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 62 och 63,

2019/20:1527 av Emma Berginger (MP) yrkande 1,

2019/20:1991 av Lars Hjalmered (M),

2019/20:2276 av Patrik Engström m.fl. (S),

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 40 och

2019/20:3342 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 7.

Ställningstagande

En väl fungerande infrastruktur är grunden för tillväxt och sysselsättning i hela landet och därmed i förlängningen även finansieringen av vår gemensamma välfärd. Tiotusentals företag är beroende av att varor och tjänster kan transporteras genom Sverige och ibland vidare till utlandet. På samma sätt är miljoner svenskars vardag med pendling mellan jobb, bostad och förskola beroende av en fungerande kollektivtrafik. Vi kan vidare konstatera att framtidens transportsystem måste kunna möta det moderna näringslivets krav på transporter, såväl som människors behov av fungerande pendling. Denna utveckling måste ske samtidigt som en successiv utfasning av fossila bränslen. Jobb, tillväxt och miljö hänger ihop. Vi vill framhålla att det är av stor vikt att Sverige ligger i framkant när det gäller att anamma teknikutveckling och innovation. Trafikverket bör därför få i uppdrag att utreda möjligheter och utmaningar med framtida transportlösningar i syfte att snabbt inkludera nya transporttekniker i den framtida infrastrukturplaneringen på ett transportslags-neutralt sätt.

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

11. 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

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 62 och 63 samt avslår motionerna

2019/20:1527 av Emma Berginger (MP) yrkande 1,

2019/20:1991 av Lars Hjalmered (M),

2019/20:2276 av Patrik Engström m.fl. (S),

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 5,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 40 och

2019/20:3342 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 7.

Ställningstagande

Maglevtåg finns i begränsad utsträckning i bl.a. Japan, Kina, Sydkorea och Tyskland. Vi kan konstatera att dessa magnetåg har haft det svårt att slå sig in på marknaden eftersom tågen inte går att köra på det befintliga järnvägsnätet. Vi är medvetna om att tekniken initialt har gjort att maglevtåg blivit kotsamma, men eftersom tekniken blivit billigare har även kostnaden för maglevtåg ständigt minskat. Vi anser därför att utvecklingen av maglevtåg ska bevakas.

Vi vill också lyfta fram utvecklingen av hyperloop. Detta system skulle kunna transportera tåg eller kapslar i mycket höga hastigheter och teoretiskt sett kunna utmana flyget. Vi är medvetna om att nya typer av tåg kommer att tas i bruk under lång tid innan hyperloop kan bli verklighet, men det är en vision om framtidens transportmedel. Vi anser också att forskning om hyperloop skulle kunna användas i dagens infrastruktursystem när det gäller exempelvis nya brandsystem, bromssystem eller hopkoppling av vagnar. Vi anser därför även att utveckling och forskning om hyperloop ska bevakas.

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

12. **Forskning och innovation, punkt 4 (C, L)**

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

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

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 40 och

2019/20:3342 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 7 och

avslår motionerna

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 62 och 63,

2019/20:1527 av Emma Berginger (MP) yrkande 1,

2019/20:1991 av Lars Hjalmered (M),

2019/20:2276 av Patrik Engström m.fl. (S) och

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 5.

Ställningstagande

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. Vi kan konstatera att några trender är extra tydliga inom framtidens teknik: autonomi, eldrift, klimat- och kostnadseffektivitet, delningsekonomi och nya affärsmodeller. Dessa trender för med sig såväl möjligheter som utmaningar för hur vi planerar transportinfrastrukturen. Vi anser att utvecklingen innebär att det finns stor potential att förbättra mobilitetstjänster över hela landet, och vi anser att för att säkerställa att Sverige ligger i framkant måste autonomi och teknikutveckling inom transportsystemet främjas.

Vi vill i sammanhanget lyfta fram att självkörande fordon kan användas för ett minskat trafikarbete, en ökad säkerhet och tillgänglighet samt för mer hållbara stadsmiljöer. Vi vill dock påminna om att det finns flera frågor som rör såväl juridiska aspekter som trafiksäkerhetsaspekter och det finns även behov av att utveckla ansvarsbegreppet. Vi vill vidare peka på att tidigare genomförda testverksamheter visar att Sverige har stor potential, men också att det finns exempel på en tröghet för att få nödvändiga godkännanden av myndigheter. I Europa förs en debatt om hur ny teknologi kan leda till ökad trafiksäkerhet, och fokus ligger på att minska antalet olyckor på våra vägar.

Digitaliseringen möjliggör lösningar som gör den svenska trafiken mer användarvänlig och hållbar. Vi vill peka på att det redan i dag finns ett flertal digitala lösningar för en säkrare infrastruktur och en bättre stadsplanering. Vi vill särskilt peka på att trafiksäkerhet är ett område som skulle kunna förbättras väsentligt om infrastrukturhållarna fick tillgång till relevanta data från

fordonstillverkarna. Vi anser därför att framtidens infrastruktur i högre utsträckning måste kunna planeras utifrån smarta data. Dessa data skulle både kunna sänka kostnader och tid för utveckling och genomförande av nya infrastrukturprojekt och samtidigt öka medborgarnyttan. Klimatsmarta val i trafiken måste underlättas genom digitaliseringslösningar, och vi anser att digitaliseringens möjligheter för en smartare infrastruktur ska utnyttjas.

Vi vill också understryka vikten av att lagstiftningen inte förhindrar teknikutvecklingen utan möjliggör brukande av ny teknik så länge den uppfyller kravställda säkerhetsaspekter. Principiellt sett anser vi att funktionalitet måste gå före krav på specifik utrustning eftersom sådan lätt blir daterad när utvecklingen går snabbt. Med en ökad introduktion av ny teknik och uppkopplade fordon ersätts vissa traditionella funktioner med nya. Vi anser således att lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas mer på funktionalitet i stället för att ställa tekniskspecifika krav.

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

13. Gränsöverskridande transporter, 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 motion

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 4 och avslår motionerna

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 25, 27 och 28,

2019/20:876 av Pål Jonson (M),

2019/20:1215 av Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S) i denna del,

2019/20:2098 av Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L) yrkande 1 och

2019/20:2837 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 9.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att planeringen av gränsöverskridande infrastruktur bör göras tillsammans med våra grannländer för att infrastrukturen ska användas så effektivt som möjligt och för att investeringar i densamma ska få största möjliga effekt. Vi anser att de vägar och järnvägar som är gränsöverskridande i största möjliga mån bör rustas upp och byggas ut i samverkan med det berörda grannlandet. Vi vill påminna om att det finns behov av ett mer

systematiserat arbete för att undvika att exempelvis enskilda järnvägssträckor stängs av flera gånger under kort tid på grund av underhållsarbete på olika sidor av de nordiska nationsgränserna.

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

14. Gränsöverskridande transporter, 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 motion

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 25, 27 och 28 samt avslår motionerna

2019/20:876 av Pål Jonson (M),

2019/20:1215 av Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S) i denna del,

2019/20:2098 av Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L) yrkande 1,

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 4 och

2019/20:2837 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 9.

Ställningstagande

Vi vill lyfta fram att Region Skåne i flera år av regionalpolitiska skäl har efterfrågat en ny förbindelse med Själland. Vi anser att det vore positivt att det på sikt byggs ytterligare förbindelser mellan Sverige och Danmark för såväl tåg- som biltrafik. Samtal med den danska regeringen bör intensifieras. Vi vill i sammanhanget påminna om att det måste finnas en redundans även för godstrafiken.

Vi anser också att det finns behov av förbättrade förbindelser med vårt grannland Norge. I dag bor ca 8 miljoner människor, nästan hälften av Skandinavien befolkning, utmed sträckan Oslo–Göteborg–Köpenhamn. En resa som i dag tar mer än 8 timmar skulle med en ny förbättrad förbindelse kunna komma ned till drygt 3 timmar med snabbtåg i 250 km/h, eller 2,5 timmar med höghastighetståg i 320 km/h. Vi vill även lyfta fram att sträckan Oslo–Stockholm också är i behov av en uppgradering till 250 km/h och med dubbelspår hela vägen. Vi anser därför att det är välkommet med ett samarbete med Norge och Danmark för att på sikt få till stånd snabba förbindelser mellan länderna. En strategi för förbättrade järnvägskommunikationer med Norge bör tas fram.

Vi vill slutligen också påminna om att en inte obetydlig andel av Sveriges handel sker med Kina, Ryssland och Finland samt andra länder i östra Asien. Vi anser att en bättre järnvägsförbindelse skulle ge möjligheter att frakta en del av godset på järnväg. Vi anser därför 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 kan medföra problem, men vill i sammanhanget understryka att det i flera länder finns teknik som innebär att spårvidden på tåget ändras utan att man behöver byta axlar under tåget. En strategi för förbättrade järnvägskommunikationer mellan Sverige och Finland bör därför tas fram.

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

15. Gränsöverskridande transporter, punkt 5 (L)

av Helena Gellerman (L).

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

2019/20:2098 av Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L) yrkande 1 och avslår motionerna

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 25, 27 och 28,

2019/20:876 av Pål Jonson (M),

2019/20:1215 av Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S) i denna del,

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 4 och

2019/20:2837 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 9.

Ställningstagande

Snabba och hållbara förbindelser är en av nycklarna till en sund ekonomisk utveckling och expanderande arbetsmarknadsregioner. Det betyder också tillväxt och minskad känslighet mot ekonomiska kriser i enskilda regioner och branscher. Mot den bakgrunden anser jag att det är viktigt att utgå från att hela Sverige tjänar på tillväxt och satsningar i olika regioner, där särskilt storstadsregionerna fungerar som tillväxtmotorer för hela landet. Jag menar därför att Sverige aktivt behöver driva frågan om att göra snabba tågförbindelser på sträckan Oslo–Köpenhamn och vidare söderut till en del av EU:s TEN-T-nätverk.

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

16. Fyrstegsprincipen, punkt 6 (V)

av Jens Holm (V).

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
2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 9.

Ställningstagande

Jag vill inleda med att påminna om att Klimatpolitiska rådet i sin rapport från 2019 uppger att prioriteringsordningen för investeringar i infrastruktur – den s.k. fyrstegsprincipen – inte tillämpas i praktiken. Städernas större möjligheter till mer effektiva transporter, såsom gång-, cykel- och kollektivtrafik, utnyttjas inte fullt ut. Klimatpolitiska rådet framhåller att dagens tillämpning av fyrstegsprincipen, med fokus på steg 3- och steg 4-åtgärder, leder till både ökade kostnader och till att klimatomställningen försvåras. Rådet rekommenderar att Trafikverket ges mandat och direktiv som innebär att fyrstegsprincipen för infrastrukturinvesteringar kan tillämpas fullt ut i praktiken. Jag vill också påminna om att trafikutskottet höll en offentlig utfrågning den 19 januari 2019 om transportsektorns bidrag till att uppfylla klimatmålen, då Gröna Bilister framhöll att fyrstegsprincipen ofta, men inte alltid, används som analysmetod och att man inte sällan finner tillfredsställande steg 1- och steg 2-åtgärder, men att åtgärdsvalen ändå oftare landar i steg 3- och 4-åtgärder. Detta är inte rimligt. Regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med första steget i fyrstegsprincipen. Jag anser i sammanhanget att mer ändamålsenliga principer, som uppmuntrar steg 1- och steg 2-åtgärder, bör utvecklas för hur investeringskostnaderna ska fördelas mellan stat, regioner och kommuner.

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

17. Samhällsekonomiska analyser, 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 ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkandena 1 och 2 samt avslår motionerna

2019/20:241 av Martina Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 2,

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 30 och 31,

2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 8,

2019/20:1850 av Leif Nysmed och Azadeh Rojhan Gustafsson (båda S) yrkande 1,

2019/20:2047 av Saila Quicklund (M),

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 3 och

2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 8.

Ställningstagande

Det övergripande transportpolitiska målet ska säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. För att uppfylla det övergripande transportpolitiska målet bör samhälls-ekonomisk och miljömässig lönsamhet vara vägledande i valet av satsningar på infrastrukturprojekt. Vi vill understryka vikten av att de samhälls-ekonomiska kalkylmodeller som ligger bakom investeringar i infrastruktur är korrekta och rättvisande. Vi anser att de samhällsekonomiska kalkylerna ger en god möjlighet att jämföra olika infrastrukturobjekt med varandra för att forma en samhällsekonomiskt lönsam prioriteringslista. Att välja de investeringar som genererar störst total samhällsnytta bör vara en vägledande princip. Avsteg från principen kan legitimeras av t.ex. fördelnings- eller regionalpolitiska skäl, men de ska i så fall föregås av en motivering från regeringens sida. Vi vill i sammanhanget även påminna om att utskottet under våren 2019 beredde regeringens skrivelse Riksrevisionens rapport om fyrstegsprincipen. Utskottet föreslog bl.a. att riksdagen skulle rikta ett tillkännagivande till regeringen om att 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). Utskottet framhöll att det även är av stor vikt att de bakomliggande samhällsekonomiska kalkylmodellerna är korrekta och rättvisande för att investeringar i infrastruktur ska generera så stor samhällsnytta som möjligt.

De ekonomiska medel som avsätts för investeringar i infrastruktur i Sverige är omfattande. Vi kan konstatera att ständigt återkommande frågor är huruvida investeringsbudgeten är tillräcklig och ifall rätt prioriteringar har gjorts. Vi vill därför tillsätta ett transportpolitiskt råd som ska granska och utvärdera infrastrukturpolitiken utifrån ett transportpolitiskt ramverk. Detta ramverk ska bygga på principen att de sammanlagda infrastruktursatsningarna som beslutas inför varje ny nationell plan uppvisar en gemensam samhällsekonomisk

effektivitet. Vi anser även att det transportpolitiska rådet ska utvärdera hur regeringen skött infrastrukturarbetet i stort och vilka större projekt som valts samt på vilka grunder dessa val har gjorts. Samhällsekonomiska nyttokalkyler och de transportpolitiska målen ska vara utgångspunkten för det transportpolitiska ramverket som ska ligga till grund för rådets granskning av regeringen. Vår uppfattning är att rådet skulle kunna komma att bidra till en effektivare användning av infrastrukturmedel och medverka till att varje investerad skattekrona gör maximal samhällsnytta.

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

18. Samhällsekonomiska analyser, punkt 7 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 30 och 31 samt avslår motionerna

2019/20:241 av Martina Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 2,

2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 8,

2019/20:1850 av Leif Nysmed och Azadeh Rojhan Gustafsson (båda S) yrkande 1,

2019/20:2047 av Saila Quicklund (M),

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkandena 1 och 2,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 3 och

2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 8.

Ställningstagande

Vi anser att det är positivt med en nationell planering av transportinfrastruktur. Vi kan dock konstatera att det finns stora brister i den plan som regeringen presenterat. Vi är medvetna om att behovet av utbyggnad är större än de medel som tilldelas i statsbudgeten, varför noggranna prioriteringar behövs. Vi anser därför att större hänsyn bör tas till samhällsnytta vid nyinvesteringar och utbyggnad av järnvägsnätet och även till trafikintensitet vid nyinvesteringar.

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

19. Samhällsekonomiska analyser, punkt 7 (C, L)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 3 och

2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 8 och

avslår motionerna

2019/20:241 av Martina Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 2,

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 30 och 31,

2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 8,

2019/20:1850 av Leif Nysmed och Azadeh Rojhan Gustafsson (båda S) yrkande 1,

2019/20:2047 av Saila Quicklund (M) och

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Samhällsekonomiska kalkylmodeller ligger till grund för vilka beslut om investeringar i infrastruktur som fattas. Vi vill därför understryka att det är helt avgörande att kalkylmodellerna är rättvisande. Med en missvisande eller en ofullständig kalkyl kommer felaktiga samhällsliga investeringsbeslut att fattas. Vi vill framhålla att godset konstant är undervärderat i vårt transportsystem. I dagens kalkylmodeller framgår inte nyttan av tillförlitliga godstransporter på ett riktigt sätt, och vi anser därför att det är betydelsefullt att öka godsets betydelse vid prioritering av infrastruktur. Vi anser att utvecklingsarbetet med kalkylmodeller och samlade effektbedömningar av godstransporter måste intensifieras.

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

20. Samhällsekonomiska analyser, punkt 7 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
 2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 8 och
 avslår motionerna
 2019/20:241 av Martina Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 2,
 2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 30 och 31,
 2019/20:1850 av Leif Nysmed och Azadeh Rojhan Gustafsson (båda S)
 yrkande 1,
 2019/20:2047 av Saila Quicklund (M),
 2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkandena 1 och 2,
 2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 3 och
 2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 8.

Ställningstagande

Nuvarande planeringssystem bygger i hög grad på brister som identifieras från en lokal nivå. Av Riksrevisionens rapport om fyrstegsprincipen (RiR 2018:30) framgår att det därför ofta kan vara svårt att hitta kostnadseffektiva lösningar. Detta riskerar att försvåra en planering som stärker våra möjligheter att uppnå antagna nationella klimatmål. Jag anser därför att regeringen bör återkomma med förslag på hur nationellt framtagna bristanalyser och prioriteringar på systemnivå kan utgöra en utgångspunkt för den tidiga planeringen av investeringar i transportinfrastruktur.

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

21. Åtgärder i järnvägssystemet, punkt 9 (M, KD)

av Magnus Jacobsson (KD), Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
 2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 29 och
 2019/20:3295 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 2,
 bifaller delvis motion
 2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 26 och
 avslår motion
 2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 32, 34, 37, 38 och 41.

Ställningstagande

Sverige är ett glesbefolkat land med långa avstånd i norra Europas utkant. En fungerande infrastruktur lägger grunden för fler jobb och tillväxt och är en förutsättning för att Sverige och svenska företag ska kunna stå sig väl i en allt hårdare global konkurrens. Vi vill påminna om att järnvägen är ett omtyckt och klimateffektivt transportslag som behöver utvecklas i riktning mot större kapacitet och driftsäkerhet. Drift och underhåll av landets järnvägar säkrar och förbättrar transportsystemets funktionalitet. Vi anser därför att man bör satsa mer på drift och underhåll av järnvägen.

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

22. Åtgärder i järnvägssystemet, punkt 9 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 32, 34, 37, 38 och 41 samt

avslår motionerna

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 29,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 26 och

2019/20:3295 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 2.

Ställningstagande

Vi konstaterar att Sveriges befintliga järnvägsinfrastruktur är i mycket stort behov av ökat underhåll. Underhållet av järnvägen har under decennier varit kraftigt eftersatt. Vi är medvetna om att mer medel har fördelats till järnvägsunderhållet under de senaste åren, men vi anser inte att det är tillräckligt. I takt med den ökade järnvägstrafiken har även slitaget på anläggningen ökat. Vi anser således att underhållet av det befintliga järnvägssystemet kraftigt måste stärkas. Vi anser även att man måste prioritera mer resurser till dubbelspårig järnväg. Vidare menar vi att man bör utreda kostnaden för alternativen 250 km/h och 320 km/h på aktuella sträckor innan beslut tas om ombyggnation eller utbyggnad till fyrspar. Vi anser också att hastigheten bör höjas till 250 km/h på de sträckor som är mest lämpliga. På det sättet kan man generera största möjliga nytta till en rimlig investeringskostnad. Vi vill särskilt lyfta fram att förebyggande underhåll är absolut nödvändigt för att generera ett förtroende hos resenärerna. Det är

därför viktigt, menar vi, att prioritera förebyggande underhåll för att minimera risken för fel.

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

23. Åtgärder i järnvägssystemet, punkt 9 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion 2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 26, bifaller delvis motionerna 2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 29 och 2019/20:3295 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 2 och avslår motion 2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 32, 34, 37, 38 och 41.

Ställningstagande

I dag räcker den svenska järnvägens kapacitet inte till, varken i norra eller i södra Sverige. En kraftig tillväxt i tågtrafiken har lett till ett högt kapacitetsutnyttjande men även till ett stort behov av satsningar på underhållsåtgärder. Jag kan konstatera att prognoserna också visar på en fortsatt stark tillväxt av personresor och godstransporter i vårt land. Det är i sig mycket positivt, men det gör också systemet mycket känsligt för störningar – såväl planerade som tekniska och väderrelaterade. Slutresultatet blir låg pålitlighet och lågt förtroende för järnvägen, såväl för persontrafiken som för godstrafiken. Jag anser därför att det finns ett behov av att se över åtgärder för att minska underhållsskulden i järnvägssystemet.

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

24. Åtgärder i vägsystemet, punkt 10 (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 10 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3295 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 3 och avslår motionerna

2019/20:1201 av Isak From (S) yrkande 2,

2019/20:1609 av Alireza Akhondi (C),

2019/20:2609 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M),

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 3,

2019/20:3106 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 25,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 36 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 5.

Ställningstagande

Sverige är ett glesbefolkat land med långa avstånd i norra Europas utkant. En fungerande infrastruktur är därför en förutsättning för att Sverige och svenska företag ska kunna stå sig väl i en allt hårdare global konkurrens. En väl fungerande infrastruktur lägger också grunden, menar vi, för fler jobb och tillväxt. När människor enkelt och smidigt kan arbetspendla längre avstånd, och när företag tryggt och snabbt kan frakta sina varor från norr till söder, öppnar det upp arbetsmarknader, skapar arbetstillfällen och binder samman landet. Vårt väg- och järnvägsnät utgör själva ryggraden i detta system. Vi vill därför framhålla betydelsen av att satsa på drift och underhåll av vägnätet.

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

25. Åtgärder i vägsystemet, punkt 10 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 5 och avslår motionerna

2019/20:1201 av Isak From (S) yrkande 2,

2019/20:1609 av Alireza Akhondi (C),

2019/20:2609 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M),

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 3,

2019/20:3106 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 25,
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 36 och
2019/20:3295 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 3.

Ställningstagande

För ett väl fungerande samhälle är infrastruktur en grundförutsättning. Vi kan konstatera att de flesta resor, vare sig det är person- eller godstransporter, börjar och slutar med en vägtransport. Vägnetet förser industrin och medborgarna med bl.a. varor och samhällsviktig service. Industrins möjligheter att konkurrera på den internationella marknaden är därmed starkt beroende av ett väl utvecklat väginfrastruktursystem. I dagens moderna samhälle är således ett väl fungerande vägnät av största betydelse. Många kommuner har i dag pressade ekonomier, vilket har lett till en skillnad i standard mellan de kommunala vägarna och det statliga vägnätet. Vi föreslår därför att det införs ett riktat stöd till kommuner för upprustning av vägnätet.

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

26. Åtgärder i vägsystemet, 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 motionerna

2019/20:3106 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 25 och
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 36,

bifaller delvis motion

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 3 och
avslår motionerna

2019/20:1201 av Isak From (S) yrkande 2,

2019/20:1609 av Alireza Akhondi (C),

2019/20:2609 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M),

2019/20:3295 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 3 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 5.

Ställningstagande

Jag vill peka på att transporter med bil, lastbil eller personbil många gånger är det enda alternativet att ta sig till arbetet eller för att företag ska kunna verka i

hela landet, där långa transporter lätt blir en konkurrensnackdel. För att upprätthålla en rimlig standard på vägarna året om i hela landet anser jag därför att det bör införas en lägsta godtagbar standard inom vägnätet.

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

27. Åtgärder i vägsystemet, punkt 10 (L)

av Helena Gellerman (L).

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

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 3,

bifaller delvis motion

2019/20:3295 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 3 och avslår motionerna

2019/20:1201 av Isak From (S) yrkande 2,

2019/20:1609 av Alireza Akhondi (C),

2019/20:2609 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M),

2019/20:3106 av Annie Löf m.fl. (C) yrkande 25,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 36 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 5.

Ställningstagande

Jag kan tyvärr konstatera att vägnätet har nedprioriterats genom att vägunderhållet har minskat. Detta har fått konsekvenser i samtliga av Sveriges regioner. Det lågtrafikerade landsbygdsvägnätet har främst påverkats då det ligger längre ned i Trafikverkets prioritering. Samtidigt innebär det att slaget är som hårdast mot de delar av landet där bilen kan vara det enda alternativet för att transportera sig. Jag vill även påminna om att tyngre och längre lastbilar ger mer gods på färre bilar, vilket främjar miljön men också ställer ökade krav på vägnätet. Jag anser därför att vägnätet ska fortsätta att rustas upp och förstärkas.

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

28. Enskilda vägar, punkt 11 (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 11 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 10 och avslår motionerna

2019/20:690 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2019/20:1593 av Daniel Bäckström (C),

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 33,

2019/20:2930 av Edward Riedl (M) och

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 28.

Ställningstagande

En väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd. Vi vill påminna om att de enskilda vägarna utgör en viktig del i detta. Det är de enskilda vägarna som gör att en miljon människor dagligen kan påbörja och avsluta sin resa till jobb och hem. Enskilda vägar är även en viktig förutsättning för råvarutransporter och många tunga transporter för både jord- och skogsbruk går på enskilda vägar. De enskilda vägarna utgör den största delen av Sveriges nätverk och dessa förvaltas av drygt 23 000 olika väghållare. Vi är medvetna om att enskilda människor och olika vägföreningar gör stora insatser för näringsliv och pendling. Vi anser dock att staten bör ta ett större ansvar för att planera underhållet och reinvesteringarna i det enskilda vägnätet utifrån nuvarande ekonomiska rammar. Vidare behöver Sverige en bättre planering i arbetet med att värna och utveckla det enskilda vägnätet. Det finmaskiga vägnätet måste erbjuda en hållbar standard för bärighet, och väghållningen måste fungera året runt. Vi anser därför att Trafikverket ska ta fram en nationell underhålls- och investeringsplan för de enskilda vägarna.

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

29. Enskilda vägar, punkt 11 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 28 och
avslår motionerna
2019/20:690 av Kjell-Arne Ottosson (KD),
2019/20:1593 av Daniel Bäckström (C),
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 10,
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 33 och
2019/20:2930 av Edward Riedl (M).

Ställningstagande

En väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd. Jag vill påminna om att de enskilda vägarna är en viktig del i detta. Det är de enskilda vägarna som möjliggör för mer än en miljon människor att dagligen påbörja och avsluta sin resa till jobb och hem. De enskilda vägarna är också mycket betydelsefulla ur ett godstransportperspektiv. Jag vill påminna om att av det svenska vägnätet består av 43 000 mil enskilda vägar, medan endast ca 10 000 mil är statliga och 4 100 mil kommunala. Ansvariga för de enskilda vägarna är väghållarna, exempelvis enskilda markägare, vägföreningar eller samfällighetsföreningar. Av dessa får 7 700 mil statsbidrag som ska bidra till att vägarna tillgodoser behoven och håller hög transportkvalitet. Jag vill understryka att det är viktigt att även de enskilda vägarna ges förutsättningar att klara av att rusta sig inför införandet av 74-tonslastbilar, BK4-vägar, på de svenska vägnäten, till förmån för en väl fungerande konkurrenssituation för bl.a. svensk skogsindustri och övriga råvarutransporter.

Mot denna bakgrund anser jag att det ska säkerställas, inom ramen för Trafikverkets resurser, att de samfälliga enskilda vägararnas 43 000 mil ska ha en bra standard, rätt sträckning och en god bärighet.

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

30. Enskilda vägar, punkt 11 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 33 och avslår motionerna

2019/20:690 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2019/20:1593 av Daniel Bäckström (C),

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 10,

2019/20:2930 av Edward Riedl (M) och

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 28.

Ställningstagande

Jag anser att de enskilda vägarna har en mycket stor betydelse för Sverige. Jag vill vidare understryka att det på landsbygden är av största betydelse att underhållet av de enskilda vägarna fungerar. Jag anser att det måste finnas ett regelverk som skapar möjlighet för investeringar och underhåll i enskilda vägar, och staten bör utöka sin medfinansiering av de enskilda vägarna.

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

31. Finansieringsfrågor, punkt 12 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 29 och avslår motionerna

2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 10,

2019/20:1081 av Sten Bergheden (M),

2019/20:1785 av Per Åsling (C) och

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 2.

Ställningstagande

Vi vill påminna om att vår infrastruktur 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 anser inte att avsteg bör göras från denna huvudprincip utan att satsningar på järnväg bör finansieras med direktanslag.

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

32. Finansieringsfrågor, punkt 12 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 2 och
avslår motionerna
2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 29,
2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 10,
2019/20:1081 av Sten Bergheden (M) och
2019/20:1785 av Per Åsling (C).

Ställningstagande

Jag kan konstatera att den absolut största delen av all infrastruktur i dagsläget finansieras över statsbudgeten. För att genomföra nödvändiga investeringar i Sveriges infrastruktur är det nödvändigt att hitta nya finansieringsvägar. Både svenska och utländska investerare, bl.a. pensionsfonder, har visat intresse för långsiktiga investeringar i Sverige. Jag vill påminna om att i många länder som är jämförbara med Sverige finansieras sedan länge viktiga samhällsliga 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. OPS-finansiering öppnar för nya projekt som annars skulle skjutas på framtiden eller möjligen aldrig bli av. Nya former av finansiering av infrastruktur, utöver statsbudgeten, leder till att investeringar genomförs samtidigt som kostnaden för statskassan minskar. I praktiken kan man göra mer på kortare tid utan att statens finanser äventyras. Jag ser till hela landet och vill att det ska finnas bättre möjligheter för investerare att aktivt bidra inom exempelvis större nationella projekt. Jag anser därför att det är lämpligt att låta privatkapital vara med och medfinansiera

infrastruktursatsningar. I en färsk rapport, finansierad av Trafikverket, har konsultbolaget WSP granskat förutsättningar för ägarförändringar och förvaltning av svensk infrastruktur. Av rapporten framgår bl.a. att samhället genom att privatisera lämplig infrastruktur får kapital till att utveckla projekt som är mer riskfyllda och osäkra. Jag anser därför att Trafikverket bör ges i uppdrag att identifiera ett antal projekt från nuvarande nationella infrastrukturplan som är lämpliga att hanteras med extern medfinansiering samt att privat kapital och pensionsfonder i större utsträckning än i dag bör ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige.

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

33. Finansieringsfrågor, punkt 12 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 10 och avslår motionerna

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 29,

2019/20:1081 av Sten Bergheden (M),

2019/20:1785 av Per Åsling (C) och

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 2.

Ställningstagande

Jag kan tyvärr konstatera att det i dag inte finns någon möjlighet till statlig medfinansiering av icke-fysiska steg 1- och steg 2-åtgärder i länsplanerna eller den nationella transportplanen. Ansvaret för att finansiera och genomföra dessa åtgärder ligger i dag hos kommuner, regioner och privata aktörer. Det krävs ytterligare åtgärder för att minska miljö- och klimatbelastningen från transporter och minska statens utgifter för nyinvesteringar som varken är nödvändiga eller hållbara. Jag anser därför att regeringen bör återkomma med förslag om hur den statliga medfinansieringen kan stärkas så att fyrstegsprincipens tillämpning förbättras genom att fler steg 1- och steg 2-åtgärder genomförs i infrastrukturplaneringen.

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

34. Brukaravgifter, punkt 13 (C)

av Anders Åkesson (C).

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
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 38 och
avslår motionerna
2019/20:1710 av Johnny Skalin (SD) och
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 28.

Ställningstagande

Transportstyrelsen fakturerar fordonsägare för avgifter från trängselskatter och andra vägavgifter. För folkbokförda i större städer eller i anslutning till broar med motsvarande avgift sker detta ofta automatiserat, men för många engångsbesökare är det vanligt att en faktura med väldigt små summor skickas med posten. Jag vill påminna om att fakturan dessutom skickas med en postdistributör som kritiserats för sin opålitliga postgång. Om fakturan inte betalas i tid är påminnelseavgiften 500 kronor. Jag anser att det vore mer logiskt om Transportstyrelsen utreder automatiserade system för faktureringsavgift. Jag menar att trängselavgifterna antingen kan ackumuleras per fordon intill dess att beloppet överstiger en viss större summa och Transportstyrelsen fakturerar först då, eller att den årliga summan belastar fordonsägarens skattekonto. Jag anser därför att man bör se över förutsättningen för en automatisering av Transportstyrelsens hantering av trängsel- och vägavgifter.

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

35. Brukaravgifter, punkt 13 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 28 och

avslår motionerna

2019/20:1710 av Johnny Skalin (SD) och

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 38.

Ställningstagande

Det finns många infrastrukturprojekt som är samhällsekonomiskt lönsamma men som av olika skäl inte kommer med i de regionala och nationella trafikplanerna. Jag anser därför att lagstiftningen bör ändras så att kommuner i samverkan med Trafikverket kan ta beslut om avgifter (Bompeng) som tas ut av trafikanterna för att finansiera enskilda trafikprojekt. Därigenom får kommunerna 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.

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

36. Marknadspott, punkt 14 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 1.

Ställningstagande

Vi anser att det bör införas en marknadspott eller näringslivspott som Trafikverket har mandat att använda för att snabbt kunna bygga bort uppkomna flaskhalsar i infrastrukturen som står i vägen för betydande investeringar för näringslivet. Vi vill peka på att förslaget ligger i linje med vad som lyfts fram av Näringslivets Transportråd. Vi anser därför att det bör införas en stärkt marknadspott för snabba åtgärder i syfte att stärka kapaciteten i transportsystemet.

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

37. Produktivitet och effektivitet vid infrastrukturprojekt, punkt 15 (M, KD)

av Magnus Jacobsson (KD), 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

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 3 och

2019/20:3488 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 1 och 2, bifaller delvis motion

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 6, avslår motionerna

2019/20:790 av Robert Stenkvist (SD),

2019/20:2348 av Lars Beckman (M) och

2019/20:3487 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1–6 och lägger skrivelse 2019/20:72 till handlingarna.

Ställningstagande

Vi välkomnar Riksrevisionens granskning och är positiva till samtliga rekommendationer som lämnas i granskningen. Vi anser därför att regeringen bör se till att rekommendationerna genomförs.

Vi vill vidare peka på att en av faktorerna som Riksrevisionen har identifierat som påverkar kostnadsavvikelserna för drift och underhåll är vilken leverantör som vunnit kontraktet. Vi kan konstatera att det statligt ägda bolaget Svevia har vunnit en stor andel av de upphandlingar som Trafikverket har annonserat. I Svevias bolagsstyrning står att verksamheten inte ska bedrivas på ett sätt som utsätter övrigt näringsliv för osund konkurrens. Vi har dock tagit del av en rapport från Företagarna, som överlämnats till näringsutskottet, där det framgår att bolaget konkurrerar med tydligt lägre anbud, vilket har medfört att privata företag helt avstått från att delta i upphandlingar där Svevia lagt anbud. Vi kan därför tyvärr konstatera att det statliga bolaget inte lever upp till skrivningarna i bolagsstyrningen. Riksrevisionen nämner inga företag vid namn i granskningen men man pekar på systematiska brister i Trafikverkets upphandlingsarbete, vilket underlättar för låga anbud. Vi anser därför att regeringen ska se till att Trafikverket vidtar åtgärder för att motverka systematiska brister i upphandlingsarbetet som kan leda till för låga anbud vid upphandling av drift och underhåll av statliga vägar.

Vi vill vidare framhålla att för att säkerställa att samhällets resurser används på bästa möjliga sätt är ökad produktivitet och innovation avgörande. Vi vill

påminna om att Trafikverket har en viktig roll att bidra till detta inom anläggningsbranschen, inte minst under upphandlingsfasen. Vi anser att en mer kostnadseffektiv användning av våra skattemedel kan ske genom att i högre grad beakta infrastrukturinvesteringars livscykelkostnader och genom att ta hänsyn till såväl investerings- som underhållskostnader. Vi anser att detta också ska ske på ett sådant sätt att det underlättar arbetet med att fasa ut fossila bränslen. Därför anser vi att det är viktigt att Trafikverket analyserar sitt arbetssätt i syfte att uppmuntra produktivitetshöjningar, omställning till fossilfria transporter och innovation.

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

38. Produktivitet och effektivitet vid infrastrukturprojekt, punkt 15 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3487 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1–6, bifaller delvis motion

2019/20:3488 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 1, avslår motionerna

2019/20:790 av Robert Stenkvis (SD),

2019/20:2348 av Lars Beckman (M),

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 3,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 6 och

2019/20:3488 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 2 och lägger skrivelse 2019/20:72 till handlingarna.

Ställningstagande

Vi välkomnar Riksrevisionens granskning, men kan tyvärr konstatera att regeringens bedömningar och förslag till åtgärder med anledning av granskningen är alltför vaga och inte tillräckligt omfattande. Av skrivelsen framgår att kostnadsöverskridanden mellan upphandlade och slutförda kontrakt om basunderhåll för statliga vägar är orimligt stora, drygt 40 procent. Vi anser att detta måste åtgärdas. Vi vill framhålla att det behövs flera insatser av mer verksam art än vad regeringen bedömer vara behövligt. I Riksrevisionens granskning utpekas flera brister, vissa tämligen allvarliga. Det framgår bl.a. att av de 47 granskade kontrakten (av totalt 109 stycken) hade

hela 45 kontrakt en högre slutkostnad än det som angavs i anbudet vid upphandlingstillfället. Vidare framgår att kostnadsavvikelse varierade mellan 0 och 200 procent samt att genomsnittsavvikelsen var 41 procent. Avvikelse för vinterväghållning var generellt lägre än avvikelse för drift och underhåll, där den genomsnittliga kostnadsavvikelsen var 57 procent. Endast fyra kontrakt pekade på en låg kostnadsavvikelse, mellan 0,2 och 8 procent. Det vinnande anbudets kontrakt med lägst summa behöver följaktligen vid kontraktets sluttid inte bli det billigaste totalt sett. Vidare framgår att andra kostnadsdrivande faktorer är byte av projektledare, där det ofta blir dyrare om en projektledare försvinner och en ny eller nya tillkommer. Det skiljer mycket i avvikelse beroende på vilket distrikt det rör sig om. Jämfört med distrikt Nord har övriga fyra underhållsdistrikt betydligt lägre kostnadsavvikelse, 91–136 procent mindre. Vi menar att det är nödvändigt att det ställs krav på att Trafikverket internt ska ta del av hur det bästa distriktet arbetar med frågan och ta fasta på det i framtida upphandlingar. Med denna kännedom behöver anbudslämnarens anbud granskas hårdare för att möjliggöra en bättre bedömning av ett kontraktets slutkostnad vid avtalad sluttid. Riksrevisionen lägger stort fokus på s.k. obalanserad budgivning. Mer verksamma åtgärder behöver sättas in från Trafikverkets sida för att minska detta problem.

För att få så mycket drift, underhåll och vinterväghållning som möjligt för pengarna står vi bakom Riksrevisionens förslag till åtgärder. Vi anser dessutom att ytterligare åtgärder måste till för att förbättra Trafikverkets upphandlingar av drift och underhåll av statliga vägar. Vi anser därför att frågan om längden på kontrakt för vägunderhåll ska utredas, att åtgärder ska vidtas för att få bukt med orimligt låga anbud och strategisk budgivning vid Trafikverkets upphandling av drift och underhåll av statliga vägar, att kompetensen inom upphandling i Trafikverket ska säkerställas, att krav ska ställas på att Trafikverket internt tar del av hur det bästa distriktet arbetar med upphandling och tar fasta på det i framtida upphandlingar, att krav ska ställas på att Trafikverket utvecklar ett fullgott system för enklare dokumentation för uppföljning av drift- och underhållskontrakten och att arbetet med att göra förfrågningsunderlagen mer välunderbyggda ska stärkas i syfte att minska tilläggsbeställningarna av s.k. ÄTA och MASA.

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

39. Produktivitet och effektivitet vid infrastrukturprojekt, punkt 15 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 6,
bifaller delvis motion

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 3,
avslår motionerna

2019/20:790 av Robert Stenkvist (SD),

2019/20:2348 av Lars Beckman (M),

2019/20:3487 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1–6 och

2019/20:3488 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 1 och 2 samt
lägger skrivelse 2019/20:72 till handlingarna.

Ställningstagande

Jag påminner om att statliga investeringar i transportinfrastruktur föregås av åtgärdsvalsstudier och därefter prioriteras enligt fyrstegsprincipen. I komplexa sammanhang där primärkommun, regionkommun och stat gemensamt eller var för sig driver transportinfrastrukturprojekt som samverkar är dialog för samsyn nödvändigt för undvikande av en suboptimerad lösning. För att varje investerad krona ska göra så stor samhällsnytta som möjligt är det centralt att göra jämförande analyser för att välja rätt metod för varje enskilt projekt. Jag anser därför att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet.

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

40. Regional samverkan, 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

2019/20:3355 av Carl-Oskar Bohlin m.fl. (M) yrkande 44 och
avslår motion

2019/20:979 av Kalle Olsson (S).

Ställningstagande

För att möjliggöra för kommuner och byggbolag att bygga även på mark som i dag är otillgänglig är det viktigt att staten använder infrastrukturinvesteringar effektivt och kopplar dessa till bostadsbyggande. Vi anser därför att det bör göras en översyn av den beslutade infrastrukturplanen med omprioriteringar till projekt som möjliggör avtal med kommuner för bostadsbyggande.

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

41. Några frågor om fysisk planering, 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
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 6,
bifaller delvis motion
2019/20:1072 av Betty Malmberg (M) yrkande 1 och
avslår motionerna
2019/20:442 av Annika Carlsson och Fredrik Christensson (båda C) yrkande
1,
2019/20:1072 av Betty Malmberg (M) yrkande 2 och
2019/20:2434 av Jan Ericson (M).

Ställningstagande

Regelverket för strategisk och ekonomisk planering av vägar och järnvägar är komplext och svåröverskådligt, delvis på grund av att det tillkommit vid olika tider och tillämpats med olika syften. Vi anser att detta försvårar för en realistisk planering som kan spänna över flera områden, såsom hänsyn till miljö och till kostnadseffektivitet. Det är på många punkter tydligt att planeringen av vägar och järnvägar behöver bli effektivare. Fysiska och marknadsmässiga förutsättningar förändras över tid, medan behovet av smart planering av infrastruktur består. Vi anser därför att lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar bör utvärderas i syfte att öka effektiviteten och produktiviteten av investeringar.

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

42. Vissa EU-frågor, punkt 18 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 2–5,

2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 9–12 och

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 15–17 och 19.

Ställningstagande

Vi i Sverigedemokraterna ser vikten av att ta vara på den inre marknaden inom EU och behovet av att satsa på långsiktiga reella tillväxtåtgärder, innovation, hållbarhet, kompetensförsörjning och handel. Vi menar förvisso att EU-kommissionen i viss mån kan ha goda intentioner när det gäller målen för den europeiska och svenska transportindustrin, men att dessa mål kan nås på olika sätt. Vi anser att målen för den europeiska industrin i sin helhet ska vara konkreta, realistiska och ekonomiskt förankrade, detta för att generera en långsiktig trovärdighet både mot investerare och mot EU-medborgare. Dessvärre har vi dock återkommande sett motsatsen. Sverigedemokrater har därför vid upprepade tillfällen starkt kritiserat kommissionens förslag i fråga om ständigt ökade kostnader. Vi vill peka på att EU-budgeten nu ökas i vissa delar som berör bl.a. infrastruktur med ytterligare ca 50 procent. Vi vill påminna om att skenande kostnader som denna och att Storbritannien som nettogivare drar sig ur EU kommer att bli ytterst problematiskt för kommande budgetar och inför reella satsningar inom transportindustrin. Vi vill understryka att strukturfonder som används till europeiska projekt endast ska stimulera reell tillväxt och att en konkurrens- och kostnadsrevision bör ske innan europeiska projekt lanseras. Vi menar att budgethöjningar på 50 procent som exempelvis berör transportindustrin är orimliga och oproportionerliga. Vi anser att dessa förslag strider mot proportionalitetsprincipen och bör stoppas. Vi ser dock en otydlighet i hur dessa förslag ska behandlas i riksdagen. När det gäller hur en s.k. subsidiaritetsprövning därmed ska tolkas menar vi att riksdagen bör följa Europafördraget artikel 69 och artikel 5 i protokollet som beskriver mer utförligt hur Europafördraget ska tolkas.

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

Särskilda yttranden

1. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 8 (M)

Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M) anför:

Vi moderater delar uppfattningen att riksdagen normalt inte bör besluta om utbyggnader och underhållsinsatser på olika väg- och järnvägssträckningar i landet. Mot bakgrund av de motionsförslag som behandlats i detta avsnitt vill vi dock framhålla att det genom den planeringsram och de prioriteringar som vi förordat hade varit möjligt att genomföra flera viktiga infrastruktur-satsningar. För att behålla och fortsätta utveckla ett konkurrenskraftigt Sverige krävs en fungerande infrastruktur. Det är viktigt för att företag ska kunna frakta sina varor, för att människor enkelt ska kunna resa till och från och inom Sverige och för att det enkelt ska gå att pendla till arbetet. En fungerande infrastruktur är hela Sveriges blodomlopp som binder samman landet. Vi vill därför understryka att det är avgörande att vi vårdar den infrastruktur vi har samtidigt som nya satsningar görs för att stärka transportsystemet. Vi kan tyvärr konstatera att regeringens transportpolitik ställer trafikslag mot varandra och gör våra transporter dyrare. Tillsammans med försenade infrastrukturinvesteringar är det en politik som riskerar att slå mot både industri och handel. Vi kan vidare konstatera att det är tydligt att regeringen har nedprioriterat det svenska vägnätet. Av den underhållsplan som Trafikverket har tagit fram framgår att det totala behovet av underhållsåtgärder under perioden 2019 till 2022 inte kan genomföras med beslutade finansiella ramar, och det eftersläpade underhållet på väg fortsätter att byggas upp. Vi beklagar detta.

2. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 8 (SD)

Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD) anför:

Riksdagen bör normalt inte besluta om utbyggnader och underhållsinsatser på olika väg- och järnvägssträckningar i landet. Mot bakgrund av de motionsförslag som väckts vill vi dock framhålla att med Sverigedemokraternas politik hade betydligt större resurser kunnat satsas på att utveckla transportsystemet i hela landet.

I sammanhanget vill vi lyfta fram Östlig förbindelse, alltså den östliga förbindelsen som binder ihop Norra och Södra länken och därmed formar en komplett ringled runt Stockholm. En sådan förbindelse skulle, menar vi, avlasta andra delar av vägnätet samtidigt som den skulle korta ned residerna för såväl bil- som kollektivtrafikpendlare.

Vi anser även att sträckan Göteborg–Borås via Landvetter är angelägen och att en tidigareläggning av detta projekt ska prioriteras. Vi menar att med en utbyggnad till dubbelspår och kraftigt höjd standard kan sträckan avlasta motorvägen från intensiv busstrafik. Vidare vill vi lyfta fram att det på Södra stambanan finns ett stort behov av fyrspår mellan Malmö och Hässleholm som måste prioriteras högre än vad den nationella planen föreskriver.

Vår politik hade sammanfattningsvis medfört att Sverige stått bättre rustat för att möta framtidens utmaningar på infrastrukturområdet.

3. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 8 (C, L)

Anders Åkesson (C) och Helena Gellerman (L) anför:

Transportsektorn står för en tredjedel av de totala svenska växthusgasutsläppen, den största delen från vägtrafik. Den svenska fordonsflottan måste därför bli mer hållbar och utsläppen från sektorn minska. För att minska miljöpåverkan men behålla mobilitet måste transporterna bli effektivare och såväl användningen av biodrivmedel, övergången till eldrivna fordon samt forskning och introduktion av ny teknik öka. Sverige är EU:s till ytan tredje största land och det land som har längst avstånd mellan landsändarna. För att behålla och fortsätta utveckla ett konkurrenskraftigt Sverige krävs en fungerande infrastruktur. Det är viktigt för att företag ska kunna frakta sina varor, för att människor enkelt ska kunna resa till och från och inom Sverige och för att det enkelt ska gå att pendla till arbetet. En fungerande infrastruktur är hela Sveriges blodomlopp som binder samman landet. Därför är det avgörande att vi vårdar den infrastruktur vi har samtidigt som nya satsningar görs för att stärka transportsystemet.

Centerpartiet och Liberalerna har tillsammans med regeringen slutit en sakpolitisk överenskommelse, januariavtalet. I överenskommelsen klargörs att den beslutade nationella planen för infrastruktur 2018–2029 med investeringar i vägar och järnvägar i hela landet på 700 miljarder kronor ska fullföljas. Centerpartiet och Liberalerna avser att i de fortsatta politiska diskussionerna vara en aktiv och drivande kraft för att Sverige ska få en fungerande och hållbar infrastruktur för hela Sverige.

4. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 8 (V)

Jens Holm (V) anför:

Riksdagen bör enligt min mening normalt sett inte besluta om utbyggnader och underhållsinsatser när det gäller olika väg- och järnvägssträckningar i landet. Jag vill dock framhålla att med Vänsterpartiets politik hade avsevärt större resurser kunnat satsas på att utveckla transportsystemet i hela landet.

Jag skulle vilja påminna om att för att uppnå en fossilfri transportsektor till 2030 behöver en ökad andel av persontransporterna ske med kollektivtrafik, cykel och gång. Cykeln har som transportmedel en rad fördelar. Minskad

miljö- och klimatpåverkan, förbättrad folkhälsa och minskad trängselproblematik i våra storstäder. För att få fler att använda cykel som transportmedel är det nödvändigt menar jag med ökade investeringar i cykelinfrastruktur. Jag vill även peka på att en två-plus-ett-väg är ett exempel på mötesseparering och innebär två körfält i ena riktningen och ett körfält i andra riktningen. Dessa vägar har ett flertal fördelar men innebär ofta försämrade framkomlighet för cyklister. Jag anser därför att vid byggande av två-plus-ett-vägar bör alltid cykeltrafikanternas framkomlighet vara lika viktigt att beakta som trafiksäkerheten för bilister.

5. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 8 (KD)

Magnus Jacobsson (KD) anför:

Min utgångspunkt är att riksdagen normalt inte ska besluta om utbyggnader och underhållsinsatser på olika väg- och järnvägssträckningar i landet. Mot bakgrund av de motionsförslag som behandlats i detta avsnitt vill jag dock framhålla att det genom den planeringsram och de planeringsriktlinjer vi kristdemokrater förordad hade varit möjligt att tillgodose en rad önskemål om angelägna infrastrukturprojekt.

Jag vill särskilt lyfta fram att en fortsatt upprustning av Malmbanan är nödvändig för att stärka Nordkalotten. Jag vill vidare peka på att ett fokus på sträckan Sundsvall–Östersund–Trondheim skapar helt nya förutsättningar för handel och utveckling av denna del av Sverige och Norge. Samtidigt som vi stärker de öst-väsliga förbindelserna måste vi fortsätta att utveckla järnvägen längs med kusten så att norra och mellersta Sverige får en bättre koppling till bl.a. Stockholmsregionen. I södra Sverige, menar jag, är det viktigt att vi förstärker hela den nordiska triangeln.

Jag vill även peka på att en dubbelspårig järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Oslo skulle knyta samman flera starka arbetsmarknadsregioner med miljontals människor. Jag vill påminna om att en väl fungerande järnvägsförbindelse mellan de båda skandinaviska huvudstäderna skulle minska antalet flygresor Stockholm–Oslo, som i dag uppgår till ca 1,5 miljoner per år. Vidare vill jag lyfta fram att Öresundsbron har bidragit till ökad tillväxt i både Sverige och Danmark. Handeln har ökat, arbetsmarknadsregionerna har vuxit, resandet för turister har underlättats och invånare har fått möjlighet att bo i det ena landet och arbeta i det andra. Öresundsbron har dock nått kapacitetsgränsen, vilket gör att det finns ett stort behov av en ny broförbindelse mellan Sverige och resterande Europa.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Skrivelsen

Regeringens skrivelse 2019/20:72 Riksrevisionens rapport om Trafikverkets upphandling av drift och underhåll av statliga vägar.

Följdmotionerna

2019/20:3487 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att frågan om längden på kontrakt för vägunderhåll bör utredas och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att få bukt med orimligt låga anbud och strategisk budgivning i samband med Trafikverkets upphandling av drift och underhåll av statliga vägar och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kompetensen inom upphandling vid Trafikverket bör säkerställas och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att krav bör ställas på att Trafikverket internt tar del av hur det bästa distriktet arbetar med upphandling och tar fasta på det i framtida upphandlingar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att krav bör ställas på att Trafikverket utvecklar ett fullgott system för enklare dokumentation för uppföljning av drifts- och underhållskontrakten och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbetet med att göra förfrågningsunderlagen mer välunderbyggda bör stärkas i syfte att minska tilläggsbeställningarna av s.k. ÄTA (ändrings-, tilläggs- och avgående arbeten) och MASA (mindre arbeten efter skriftligt avrop) och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3488 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska se till att Riksrevisionens rekommendationer följs och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska se till att Trafikverket vidtar åtgärder för att motverka systematiska brister i upphandlingsarbetet som kan leda till för låga

anbud vid upphandling av drift och underhåll av statliga vägar och tillkännager det för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2019/20

2019/20:6 av Andreas Carlson (KD):

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.

2019/20:74 av Alexander Christiansson och Dennis Dioukarev (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett alternativ till Västlänken och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:85 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.

2019/20:106 av Ulrika Heie och Annika Qarlsson (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.

2019/20:129 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.

2019/20:158 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2019/20:173 av Magnus Ek (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att förbättra och utveckla järnvägsförbindelserna mellan Linköping, Västervik och Kalmar och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:237 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.

2019/20:241 av Martina Johansson och Peter Helander (båda C):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska ta med besöksnäringen i sin nyttoutvärderingskalkyl och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:245 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.

2019/20:274 av Lars Thomsson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förutsättningarna för att skapa en reservhamn eller nödhamn för att tillförsäkra en tillfredsställande tillgänglighet i linjetrafiken till Gotland och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:278 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 infrastrukturmässigt och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:297 av Ingemar Kihlström (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta den sista etappen av länsväg 181:s vägförbättrande ombyggnation när medel budgeteras till länsvägarna och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:299 av Ingemar Kihlström (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en utbyggnad samt utökat underhåll för Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:331 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 och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:332 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.

2019/20:334 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.

2019/20:366 av Eric Palmqvist m.fl. (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka infrastrukturen kopplat till gruvnäringens behov och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:367 av Eric Palmqvist m.fl. (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:372 av Eric Palmqvist m.fl. (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastruktur för stålindustrin och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:386 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.

2019/20:396 av Per Lodenius (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en plan för infrastrukturen kopplad till trafiken till och från Kapellskärs hamn och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:442 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 markintrånget, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2019/20:445 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.

2019/20:449 av Niklas Karlsson och Per-Arne Håkansson (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.

2019/20:502 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 Öresundsbronns 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2019/20:506 av Daniel Bäckström (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över de åtgärder som krävs för att få till stånd projektering och investeringsunderlag för sträckan Valnäs–Töcksfors med en standard som sträckningen av E18 väster om Karlstad uppnådde under 2017 och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för att strukturfonder som används till europeiska flygprojekt endast ska stimulera reell tillväxt och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för att en konkurrens- och kostnadsrevision bör ske innan europeiska flygprojekt lanseras och tillkännager detta för regeringen.

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som berör flygindustrin ska följa Europafördraget enligt artikel 69 och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att proportionalitetsprincipen i lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som berör flygindustrin ska följa Europafördraget enligt artikel 5 i protokollet och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att strukturfonder som används till europeiska sjöprojekt endast ska stimulera reell tillväxt och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en konkurrens- och kostnadsrevision bör ske innan europeiska sjöprojekt lanseras och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som berör sjöfarten ska följa europafördraget enligt artikel 69 och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att proportionalitetsprincipen i lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som berör sjöfarten ska följa Europafördraget enligt artikel 5 i protokollet och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra farledsfördjupning i Göteborgs hamn och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra en farledsfördjupning vid Malmporten och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda arbetet med byggnation av slussar och jordskredssäkring av Göta älv och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:615 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.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Maria–Helsingborg snarast bör byggas dubbelspårig och tillkännager detta för regeringen.
7. 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.

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Södra stambanan snarast bör byggas fyrspårig sträckan Lund–Hässleholm och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Hässleholm–Kristianstad bör byggas om till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Norrbotniabanans utbyggnad efter Umeå–Skellefteå ska anstå tills dess att Ostkustbanan fått dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Ostkustbanan 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 att skogs- och gruvindustrins behov av nya järnvägsspår i Norrland bör utredas och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att strukturfonder som används till europeiska järnvägsprojekt endast ska stimulera reell tillväxt och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som berör järnvägsprojekt ska följa Europafördraget enligt artikel 69 och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att proportionalitetsprincipen i lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som berör järnvägsprojekt ska följa Europafördraget enligt artikel 5 i protokollet och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en konkurrens- och kostnadsrevision bör ske innan europeiska järnvägsprojekt lanseras och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Europaspåret och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör inleda samtal med den danska regeringen i syfte att få till stånd en ny förbindelse mellan Danmark och Sverige för såväl tåg som biltrafik och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en strategi bör tas fram för förbättrade järnvägskommunikationer mellan Sverige och Norge och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en strategi bör tas fram för förbättrade järnvägskommunikationer mellan Sverige och Finland och tillkännager detta för regeringen.

29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsningar på järnväg bör finansieras med direktanslag och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att större hänsyn bör tas till samhällsnytta vid nyinvesteringar och utbyggnad av järnvägsnätet och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att större hänsyn bör tas till trafikintensitet vid nyinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att optimera och kraftigt stärka underhållet av det befintliga järnvägssystemet och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över vilka sträckningar man snabbt kan åtgärda för att få till ökad kapacitet och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera mer resurser till dubbelspårig järnväg och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge förutsättningar för snabbregiontåg mellan regioner och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ha en positiv grundsyn på olika länstrafikbolags önskemål om nya stationer och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda kostnaden för alternativen 250 km/h och 320 km/h på aktuella sträckningar innan beslut tas vid ombyggnation eller utbyggnad till fyrspar och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja hastigheten till 250 km/h på de sträckningar som är mest lämpliga och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera förebyggande underhåll för att minimera risken för fel och tillkännager detta för regeringen.
62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvecklingen angående maglevtåg bör bevakas och tillkännager detta för regeringen.
63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvecklingen angående hyperloop bör bevakas och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:687 av Kjell-Arne Ottosson (KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till upprustning av sträckan Töcksfors–Valnäs på E18 och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att åter låta sträckan Örebro–Riksgränsen komma med i stamnätet TEN-T och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:690 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.

2019/20:702 av Matheus Enholm (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera tåginfrastrukturen längs med Bohuskusten och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:708 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.

2019/20:711 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.

2019/20:782 av Carina Ståhl Herrstedt (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den analys av HH-förbindelsen som nu ska göras även bör innefatta alternativet Europaspåret mellan Landskrona och Köpenhamn och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:786 av Robert Stenkvist (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anslå statliga medel för nya slussar i Göta älv Trollhättan och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:790 av Robert Stenkvist (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa tidskraven vid upphandlingar av vägarbeten och liknande av Trafikverket och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:807 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.

2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel för att stimulera mobilitetstjänster som främjar minskat behov av att äga egen bil samt ökar det hållbara resandet med kollektivtrafik och cykel och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnationer och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör genomföra en översyn av lämpliga styrmedel, inkluderande stadsmiljöavtal, för att stimulera samhällsplanering som minskar bilberoendet och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på hur nationellt framtagna bristanalyser och prioriteringar på systemnivå kan utgöra en utgångspunkt för den tidiga planeringen av investeringar i transportinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen för Trafikverket bör förtydliga hur myndigheten ska arbeta med första steget i fyrstegsprincipen som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om hur statlig medfinansiering kan stärkas för att fyrstegsprincipens tillämpning ska förbättras genom att fler steg 1- och steg 2-åtgärder genomförs i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:876 av Pål Jonson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stråket Stockholm–Oslo ska utpekas som en stommåtkorridor för EU:s transeuropeiska transportnät (TEN-T) och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:886 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.

2019/20:895 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en utbyggnad av E4 mellan Gävle och Sundsvall och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:896 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en utbyggnad av E4 mellan Gävle och Söderhamn och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:919 av Patrik Engström m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplanen studera förutsättningarna för investeringar på Dalabanan och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:923 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.

2019/20:966 av Patrick Reslow (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en metroförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:968 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.

2019/20:979 av Kalle Olsson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över fördelningen av investeringsmedel mellan länstransportplanerna samt grunderna för prioritering av såväl investeringsmedel som underhållsmedel och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:998 av Carina Ohlsson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en förbättrad standard på och modernisering av Kinnekullebanan och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1001 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.

2019/20:1021 av Angelica Lundberg (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tidigarelägga en fortsättning av ombyggnationen av riksväg 26/47 för att skydda trafikanterna och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1061 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.

2019/20:1072 av Betty Malmberg (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en utredning med syfte att effektivisera den fysiska planeringsprocessen vid byggande av infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheterna att införa s.k. anläggningslagar enligt dansk förebild och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1081 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka fler tänkbara alternativa finansieringslösningar för investeringar i framtidens infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1099 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.

2019/20:1101 av Emma Hult (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Nässjö–Oskarshamns-banan bör behållas och utvecklas för persontrafik och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1176 av Viktor Wärnick (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna och prioritera riksvägarna i Sveriges gles- och landsbygdsområden och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1177 av Viktor Wärnick (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en utbyggnation av Ostkustbanan till dubbelspårig järnväg och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1178 av Viktor Wärnick (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en utbyggnation av E4 mellan Söderhamn och Gävle och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1201 av Isak From (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.

2019/20:1215 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.

2019/20:1238 av Peter Persson 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.

2019/20:1240 av Hans Hoff m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att förbättra vägstandarderna på väg 153 och 154 och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1251 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.

2019/20:1345 av Jörgen Berglund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningar för förbifart Örnköldsvik och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1346 av Jörgen Berglund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga dubbelspår Sundsvall–Gävle och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1350 av Jörgen Berglund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1351 av Jörgen Berglund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att beakta investeringar i Ådalsbanan mellan Västeråsby och Långsele och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1366 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.

2019/20:1395 av Pia Nilsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att skyndsamt påbörja utbyggnaden av E18 sträckan Köping–Västjädra till motorvägsstandard och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1401 av Carina Ödebrink m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna att bygga Götalandsbanan och Europakorridoren och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1408 av Joakim Sandell m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningar för att bygga Öresundsmetron och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1416 av Pia Nilsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att så snart som möjligt påbörja byggnationen av en ny Hjulstabro på väg 55 och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1421 av Ingemar Nilsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för prioriterade investeringar i Ostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1464 av Annicka Engblom m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av planerade satsningar på E22 och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utbyggnaden av E22 bör ske i längre och mer sammanhängande stråk och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1526 av Marie-Louise Hänel Sandström (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lyfta Göteborgs hamn som en angelägenhet för hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1527 av Emma Berginger (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om den roll friflytande mobilitetslösningar kan ha i det framtida transportsystemet och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1593 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.

2019/20:1595 av Fredrik Christensson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över bättre möjligheter för att ersätta färjor med bro och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1596 av Helena Lindahl och Linda Ylivainio (båda C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska inleda diskussioner med berörda regioner och intressenter och 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska säkerställa att den naturliga startsträckan Umeå–Skellefteå prioriteras och tidigareläggs i den nationella transportplanen 2018–2029, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska utse en enskild förhandlingsperson för att lösa finansieringen för hela banan och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör fullfölja åtagandet gentemot EU som innebär att Norrbotniabanans i sin helhet ska vara färdigställd 2030 och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1606 av Jonny Cato och Niels Paarup-Petersen (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det angelägna i att se över förutsättningarna för en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1609 av Alireza Akhondi (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillse en översyn om hur Trafikverket lever upp till sitt uppdrag att upprätthålla en god vägstandard i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel, inklusive reformerad miljökompensation, med incitament för att stärka transportköparens val för att välja transportalternativ med låg klimat- och miljöpåverkan och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1648 av Marta Obminska (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.

2019/20:1664 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.

2019/20:1681 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.

2019/20:1707 av Johnny Skalin (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbereda för att bygga ett dubbelspår till Sundsvall och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1710 av Johnny Skalin (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att befria alla privatbilar från avgift på E4:an i Sundsvall och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1732 av Emma Carlsson Löfdahl (-):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en snabb utbyggnad av riksväg 26 och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1733 av Emma Carlsson Löfdahl (-):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att riksväg 40, sträckan mellan Borås och Jönköping, i sin helhet ska byggas om till motorväg och att den fortsatta sträckningen från Nässjö till Västervik ska byggas om till två-plus-ett-väg och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1735 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.

2019/20:1742 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.

2019/20:1743 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.

2019/20:1755 av Per Åsling (C):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att tilldela Jämtlands län höjda anslag, och därmed en rättvis och rimlig andel av resurserna, till vägar och järnväg samt att se över införande av en garanterad lägstanivå för vägar och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1764 av Fredrik Christensson och Annika Qarlsson (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att få dubbelspår på järnvägen hela sträckan i korridoren Oslo–Göteborg–Köpenhamn och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1771 av Helena Lindahl och Peter Helander (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör säkerställa att även vägarna i Norrland har en godtagbar vägstandard och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1779 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.

2019/20:1784 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.

2019/20:1785 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.

2019/20:1797 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.

2019/20:1798 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 tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1827 av Anna Johansson 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.

2019/20:1850 av Leif Nysmed och Azadeh Rojhan Gustafsson (båda S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att jämställa tid mellan bilist och kollektivtrafikresenär och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1861 av Erik Ezelius m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att påskynda arbetet med att öka spårkapaciteten på Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1867 av Caroline Helmersson Olsson och Fredrik Olovsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Västra stambanans regionala och nationella betydelse och i infrastrukturplanen studera behovet av förbigångsspår i Katrineholm och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1884 av Saila Quicklund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att rusta upp Inlandsbanan för att skapa ännu bättre förutsättningar för fler företag och jobb i Norrlands inland och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1911 av Allan Widman (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en breddning av riksväg 28 och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1926 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.

2019/20:1952 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.

2019/20:1963 av Ulrika Heindorff och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda 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.

2019/20:1980 av Lars Hjalmered (M):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga åtgärder för att stärka Fiskebäcks hamn och därmed den svenska fiskenäringen och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1989 av Lars Hjalmered (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 förtroende för Göteborgs hamn och Sverige för att därmed återfå konkurrenskraftiga logistikupplägg och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1991 av Lars Hjalmered (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.

2019/20:2015 av Camilla Brodin (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att inleda en Arlandaförhandling för Sveriges tillväxtregion och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2047 av Saila Quicklund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ändrade beräkningsgrunder för infrastrukturmedel och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2074 av Joakim Sandell m.fl. (S):

- Del 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 samt ökade insatser för ordning och reda på våra vägar och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser infrastrukturen i Skåne.

2019/20:2082 av Maria Nilsson (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka godstransporternas och de regionala pendlingstransporternas betydelse vid prioritering av järnvägsinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2098 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.
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.

2019/20:2124 av Ulrika Heindorff m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att snarast färdigställa utbyggnaden av Väst kustbanan med dubbelspår längs hela sträckningen och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2126 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplanen studera förutsättningarna för fortsatta satsningar på tågförbindelsen Oslo–Stockholm 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 förutsättningar för satsningar på E16 och sträckan Mårbacken–norska gränsen och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2157 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.

2019/20:2162 av Lars-Arne Staxäng (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att bygga dubbelspår på järnvägsförbindelsen mellan Göteborg och Oslo genom Bohuslän och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2217 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.

2019/20:2276 av Patrik Engström m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga behovet av en handlingsplan för framtidens transporter och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2300 av Mattias Ottosson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att förbättra Sveriges hamnar så att mer gods kan överföras från väg till sjöfart och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2348 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.

2019/20:2378 av Ida Drougge (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av projektet Östlig förbindelse i Stockholms län och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2379 av Mikael Damsgaard (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör uppdraga åt Trafikverket att inleda planering av en ny järnvägsförbindelse mellan Mäljarbanan och Ostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2385 av Mikael Damsgaard (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga möjligheterna att påskynda utbyggnaden av E18 mellan Köping och Västjädra till motorvägsstandard och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2389 av Erik Ottosson (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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2019/20:2395 av Ida Drougge (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att staten tar sin del av ansvaret och planerar för statlig medfinansiering av utbyggnad av Spårväg City och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2410 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.

2019/20:2411 av Sofia Westergren (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till en utökning av Bohusbanan och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2434 av Jan Ericson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att makten över tillstånd till nya utfarter bör flyttas från Trafikverket till kommunernas bygglövsenhet och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2490 av Cecilia Widegren (M):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att låta trafikavgifter spegla samhällsnytta och hållbara och klimatsmarta transportsystem och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2495 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.

2019/20:2530 av Kristina Yngwe (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att förbättra trafiksituationen på Dragongatan i Ystad och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2597 av Jessika Roswall 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 regeringen bör inrätta ett trafikpolitiskt råd som ska granska hur

- medlen till infrastrukturen används och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör analysera sitt arbetssätt i syfte att uppmuntra produktivitetshöjningar, omställning till fossilfria transporter och innovation och tillkännager detta för regeringen.
 4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en gränsöverskridande infrastrukturplanering med våra grannländer och tillkännager detta för regeringen.
 5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör få i uppdrag att utreda möjligheter och utmaningar med framtida transportlösningar i syfte att snabbt inkludera nya transporttekniker i den framtida infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
 6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar bör utvärderas i syfte att öka investeringars effektivitet och produktivitet och tillkännager detta för regeringen.
 10. 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.
 49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att infrastrukturen till och från hamnarna fungerar väl och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2604 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att snarast göra en konsekvensanalys för att utjämna orättvisorna inom transportsektorn och göra den likvärdig i hela landet och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2609 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.

2019/20:2643 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.

2019/20:2647 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.

2019/20:2710 av Lars Püss m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att prioritera infrastruktursatsningar i Halland och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det angelägna i att reinvestera i Halmstad–Nässjö järnväg och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att E6:an byggs ut och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att väg 25 och 26 byggs och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att väg 153 och 154 byggs och tillkännager detta för regeringen.
6. 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.
8. 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.

2019/20:2730 av Andreas Carlson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att tidigarelägga ombyggnation av riksväg 26/47 sträckan Månseryd–Hedenstorp och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2733 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.

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om transportpolitiska utgångspunkter och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om prioriteringar av infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fortsatt upprustning av vägnätet och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastruktur runt våra hamnar och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera arbetet med att minska transportsektorns koldioxidutsläpp för att nå en fossiloberoende fordonsflotta 2030 och ett klimatneutralt Sverige 2045 och tillkännager detta för regeringen.
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.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om lokala och regionala beslut om trafikantavgifter och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om resurserna för drift och underhåll av järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om resurserna för väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om statligt stöd till enskilda vägar och tillkännager detta för regeringen.
71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om investeringar i kollektivtrafik på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2804 av Christer Nylander (L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en innovationstävling kring en andra Ölandsbro och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en andra Ölandsbro och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2811 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.

2019/20:2817 av Lars Adaktusson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör få i uppdrag att initiera en utredning kring Dalabanans kapacitet och standard samt åtgärdsplan och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2837 av Boriana Åberg m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att prioritera infrastruktursatsningar i Skåne och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om 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 det angelägna i arbetet med 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.
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.

2019/20:2930 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa fungerande snöröjning i Norrland och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2966 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att göra en omdragning av E4:an i Skellefteå och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3037 av Ingela Nylund Watz m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att utöka kapaciteten och

minimera risken för trafikstörningar för fordonstrafiken över Saltsjö-Mälarsnittet i Södertälje och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3099 av Noria Manouchi (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att bygga en Öresundsmetro och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3106 av Annie Lööf m.fl. (C):

25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om införande av en lägsta godtagbar vägstandard och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C):

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fasa ut fossila bränslen i transportsektorn till 2030, med vissa undantag, och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3158 av Roger Hedlund (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att bygga ut Europaväg 16 och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3160 av Roger Hedlund (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut Europaväg 4 och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3161 av Roger Hedlund (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utbyggnad av Ostkustbanan till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3185 av Aron Emilsson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt se över möjligheterna till utökning av Bohusbanan och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3232 av Aron Emilsson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt se över möjligheterna att utöka Bohusbanan och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att starkare incitament till en omställning av alla transporter behövs för att nå målet

- om 70 procent minskade utsläpp från transportsektorn till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att identifiera ett antal projekt från nuvarande nationella infrastrukturplan som är lämpliga att hanteras med extern medfinansiering samt att privat kapital och pensionsfonder än i dag bör ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige 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.
 6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar när det gäller väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet och tillkännager detta för regeringen.
 7. 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.
 13. 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.
 26. 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.
 28. 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 en god bärighet och tillkännager detta för regeringen.
 36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en lägsta godtagbar vägstandard bör införas och tillkännager detta för regeringen.
 38. 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.
 40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för att främja autonomi och teknikutveckling inom transportsystemet samt förbättra mobilitetstjänster över hela landet samt att lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas på funktionalitet framför tekniskspecifika krav och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3251 av Emil Källström m.fl. (C):

19. 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.

2019/20:3252 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.

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C):

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fasa ut fossila bränslen i transportsektorn till 2030, med vissa undantag, och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3295 av Jessika Roswall m.fl. (M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsa på drift och underhåll av järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsa på drift och underhåll av vägnätet och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3334 av Camilla Brodin m.fl. (KD):

9. 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.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att basindustrins rälskapacitet bör prioriteras i den nationella infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
11. 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.
12. 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.

2019/20:3342 av Helena Gellerman m.fl. (L):

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utnyttja digitaliseringens möjligheter för en smartare infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3347 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 4-fältsstandard och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för fler säkra pendelparkeringar och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L):

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka godsets betydelse vid prioritering av infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av transporter på järnväg och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3355 av Carl-Oskar Bohlin m.fl. (M):

44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av den antagna infrastrukturplanen med omprioriteringar till projekt som möjliggör avtal med kommuner för bostadsbyggande och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3358 av Johan Pehrson m.fl. (L):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att effektiva transporter spelar en avgörande roll för att säkerställa företagens konkurrenskraft och jobben och för att säkra tillväxt i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3367 av Hans Ekström m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplanen studera förutsättningarna för att prioritera Hjulstabron och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2**Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet**

| Motion | Motionärer | Yrkanden |
|---|--|---------------|
| 8. Särskilda infrastrukturåtgärder | | |
| 2019/20:6 | Andreas Carlson (KD) | |
| 2019/20:74 | Alexander Christiansson och Dennis Dioukarev (båda SD) | |
| 2019/20:85 | Mikael Eskilandersson och Angelica Lundberg (båda SD) | |
| 2019/20:106 | Ulrika Heie och Annika Qarlsso (båda C) | |
| 2019/20:129 | Jörgen Grubb (SD) | |
| 2019/20:158 | Peter Helander (C) | 1 och 2 |
| 2019/20:173 | Magnus Ek (C) | |
| 2019/20:237 | Jörgen Hellman m.fl. (S) | |
| 2019/20:274 | Lars Thomsson (C) | |
| 2019/20:278 | Lars Thomsson (C) | |
| 2019/20:297 | Ingemar Kihlström (KD) | |
| 2019/20:299 | Ingemar Kihlström (KD) | |
| 2019/20:331 | Jörgen Hellman m.fl. (S) | |
| 2019/20:332 | Patrik Jönsson (SD) | |
| 2019/20:334 | Patrik Jönsson (SD) | |
| 2019/20:396 | Per Lodenius (C) | |
| 2019/20:445 | Jonny Cato m.fl. (C) | |
| 2019/20:449 | Niklas Karlsson och Per-Arne Håkansson (båda S) | |
| 2019/20:502 | Niels Paarup-Petersen och Jonny Cato (båda C) | 1–3 |
| 2019/20:506 | Daniel Bäckström (C) | |
| 2019/20:614 | Jimmy Ståhl m.fl. (SD) | 14, 15 och 17 |
| 2019/20:615 | Patrik Jönsson m.fl. (SD) | 6–12 och 24 |
| 2019/20:687 | Kjell-Arne Ottosson (KD) | 1 och 2 |
| 2019/20:702 | Matheus Enholm (SD) | |
| 2019/20:708 | Mattias Bäckström Johansson och Anne Oskarsson (båda SD) | |
| 2019/20:711 | Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) | 1 och 2 |
| 2019/20:782 | Carina Ståhl Herrstedt (SD) | |

- 2019/20:786 Robert Stenkvist (SD)
- 2019/20:807 Staffan Eklöf (SD)
- 2019/20:886 Lars Beckman (M)
- 2019/20:895 Lars Beckman (M)
- 2019/20:896 Lars Beckman (M)
- 2019/20:919 Patrik Engström m.fl. (S)
- 2019/20:923 Patrik Engström m.fl. (S)
- 2019/20:966 Patrick Reslow (SD)
- 2019/20:968 Olle Thorell och Maria Strömkvist (båda S)
- 2019/20:998 Carina Ohlsson (S)
- 2019/20:1001 Hanna Westerén (S)
- 2019/20:1021 Angelica Lundberg (SD)
- 2019/20:1061 Runar Filper (SD)
- 2019/20:1099 Emma Hult och Elisabeth Falkhaven (båda MP)
- 2019/20:1101 Emma Hult (MP)
- 2019/20:1177 Viktor Wärnick (M)
- 2019/20:1178 Viktor Wärnick (M)
- 2019/20:1215 Magnus Manhammar och Heléne Björklund i denna del
(båda S)
- 2019/20:1238 Peter Persson m.fl. (S)
- 2019/20:1240 Hans Hoff m.fl. (S)
- 2019/20:1251 Heléne Björklund och Magnus Manhammar
(båda S)
- 2019/20:1345 Jörgen Berglund (M)
- 2019/20:1346 Jörgen Berglund (M)
- 2019/20:1350 Jörgen Berglund (M)
- 2019/20:1351 Jörgen Berglund (M)
- 2019/20:1366 Jörgen Berglund (M)
- 2019/20:1395 Pia Nilsson m.fl. (S)
- 2019/20:1401 Carina Ödebrink m.fl. (S)
- 2019/20:1408 Joakim Sandell m.fl. (S)
- 2019/20:1416 Pia Nilsson m.fl. (S)
- 2019/20:1421 Ingemar Nilsson m.fl. (S)
- 2019/20:1464 Annicka Engblom m.fl. (M) 1 och 2
- 2019/20:1526 Marie-Louise Hänel Sandström (M)
- 2019/20:1595 Fredrik Christensson (C)

| | | |
|--------------|--|---------|
| 2019/20:1596 | Helena Lindahl och Linda Ylivainio (båda C) | 1–4 |
| 2019/20:1606 | Jonny Cato och Niels Paarup-Petersen (båda C) | |
| 2019/20:1648 | Marta Obminska (M) | |
| 2019/20:1664 | Kjell Jansson (M) | |
| 2019/20:1681 | Patrik Jönsson (SD) | |
| 2019/20:1707 | Johnny Skalin (SD) | |
| 2019/20:1732 | Emma Carlsson Löfdahl (-) | |
| 2019/20:1733 | Emma Carlsson Löfdahl (-) | |
| 2019/20:1735 | Linda Lindberg och Mikael Eskilandersson (båda SD) | |
| 2019/20:1742 | Alireza Akhondi m.fl. (C) | |
| 2019/20:1743 | Alireza Akhondi m.fl. (C) | |
| 2019/20:1755 | Per Åsling (C) | 4 |
| 2019/20:1764 | Fredrik Christensson och Annika Qarlsson (båda C) | |
| 2019/20:1771 | Helena Lindahl och Peter Helander (båda C) | |
| 2019/20:1779 | Alireza Akhondi m.fl. (C) | |
| 2019/20:1784 | Per Åsling (C) | |
| 2019/20:1798 | Per Åsling m.fl. (C) | |
| 2019/20:1827 | Anna Johansson m.fl. (S) | |
| 2019/20:1861 | Erik Ezelius m.fl. (S) | |
| 2019/20:1867 | Caroline Helmersson Olsson och Fredrik Olovsson (båda S) | |
| 2019/20:1884 | Saila Quicklund (M) | |
| 2019/20:1911 | Allan Widman (L) | |
| 2019/20:1926 | Lina Nordquist (L) | |
| 2019/20:1952 | Bengt Eliasson (L) | |
| 2019/20:1963 | Ulrika Heindorff och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M) | |
| 2019/20:1980 | Lars Hjalmered (M) | 3 |
| 2019/20:1989 | Lars Hjalmered (M) | 1 och 2 |
| 2019/20:2015 | Camilla Brodin (KD) | |
| 2019/20:2074 | Joakim Sandell m.fl. (S) | 1 |
| 2019/20:2098 | Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L) | 3 |
| 2019/20:2124 | Ulrika Heindorff m.fl. (M) | |
| 2019/20:2126 | Lars Mejern Larsson m.fl. (S) | 1–3 |
| 2019/20:2157 | Camilla Waltersson Grönvall (M) | |

| | | |
|--------------|---------------------------------|-----------|
| 2019/20:2162 | Lars-Arne Staxäng (M) | |
| 2019/20:2217 | Lotta Finstorp m.fl. (M, C, KD) | |
| 2019/20:2300 | Mattias Ottosson m.fl. (S) | |
| 2019/20:2378 | Ida Drougge (M) | |
| 2019/20:2379 | Mikael Damsgaard (M) | |
| 2019/20:2385 | Mikael Damsgaard (M) | |
| 2019/20:2389 | Erik Ottosson (M) | |
| 2019/20:2395 | Ida Drougge (M) | |
| 2019/20:2410 | Sofia Westergren (M) | |
| 2019/20:2411 | Sofia Westergren (M) | |
| 2019/20:2495 | Cecilia Widegren (M) | 1 och 2 |
| 2019/20:2530 | Kristina Yngwe (C) | |
| 2019/20:2643 | Ann-Sofie Alm (M) | |
| 2019/20:2647 | Ann-Sofie Alm (M) | |
| 2019/20:2710 | Lars Püss m.fl. (M) | 1–6 och 8 |
| 2019/20:2730 | Andreas Carlson (KD) | |
| 2019/20:2733 | Andreas Carlson (KD) | |
| 2019/20:2804 | Christer Nylander (L) | 1 och 2 |
| 2019/20:2811 | Mikael Oscarsson (KD) | |
| 2019/20:2817 | Lars Adaktusson (KD) | |
| 2019/20:2837 | Boriana Åberg m.fl. (M) | 1–6 |
| 2019/20:2966 | Edward Riedl (M) | |
| 2019/20:3037 | Ingela Nylund Watz m.fl. (S) | |
| 2019/20:3099 | Noria Manouchi (M) | |
| 2019/20:3158 | Roger Hedlund (SD) | |
| 2019/20:3160 | Roger Hedlund (SD) | |
| 2019/20:3161 | Roger Hedlund (SD) | |
| 2019/20:3185 | Aron Emilsson (SD) | |
| 2019/20:3232 | Aron Emilsson (SD) | |
| 2019/20:3347 | Thomas Morell m.fl. (SD) | 6 och 14 |
| 2019/20:3367 | Hans Ekström m.fl. (S) | |