

Trafikutskottets betänkande 2021/22:TU16

Infrastrukturfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen lägger regeringens skrivelser med anledning av Riksrevisionens rapporter om statlig medfinansiering av regional kollektivtrafik och om kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar till handlingarna. Utskottet föreslår vidare två tillkännagivanden till regeringen med anledning av yrkanden i fyra följdmotioner:

- Regeringen bör se till att Trafikverkets organisation utreds med inriktningen att få bättre kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar.
- Regeringen bör se till att det görs en övergripande utvärdering av Trafikverkets arbete med planering och upphandling i syfte att öka effektivitet, framdrift och förbättrad kostnadskontroll.

Utskottet föreslår att riksdagen avslår övriga motionsyrkanden om bl.a. utgångspunkter för prioritering av infrastrukturprojekt, infrastrukturplanering, åtgärder i infrastrukturen, finansieringsfrågor och vissa andra transportpolitiska frågor. Utskottet hänvisar främst till vidtagna åtgärder och pågående arbete. I betänkandet behandlas ett stort antal motionsförslag om främst upprustning och utbyggnad av olika vägar och järnvägar runt om i landet. Utskottet avstyrker dessa förslag med hänsyn till rollfördelningen inom transportpolitiken.

I betänkandet finns 79 reservationer (S, M, SD, C, V, KD, L, MP). I två av reservationerna (S, C, V, MP) föreslås att riksdagen inte ska göra något tillkännagivande.

Behandlade förslag

Skrivelse 2021/22:56 Riksrevisionens rapport om statlig medfinansiering av regional kollektivtrafik – Sverigeförhandlingens storstadsavtal.

Skrivelse 2021/22:80 Riksrevisionens rapport om kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar.

14 yrkanden i följd motioner.

Cirka 450 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2021/22.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	6
Redogörelse för ärendet	15
Ärendet och dess beredning.....	15
Skrivelsernas huvudsakliga innehåll	15
Utskottets överväganden.....	17
Utgångspunkter för prioritering av infrastrukturåtgärder	17
Infrastrukturplanering.....	63
Åtgärder i transportinfrastrukturen	78
Finansieringsfrågor.....	112
Produktivitet och effektivitet i infrastrukturprojekt	130
Vissa andra transportpolitiska frågor.....	147
Reservationer	158
1. Ett tillgängligt transportsystem för hela landet, punkt 1 (M).....	158
2. Ett tillgängligt transportsystem för hela landet, punkt 1 (SD)	159
3. Ett tillgängligt transportsystem för hela landet, punkt 1 (C).....	160
4. Ett tillgängligt transportsystem för hela landet, punkt 1 (KD).....	161
5. Ett tillgängligt transportsystem för hela landet, punkt 1 (L)	162
6. Ett jämställt transportsystem, punkt 2 (C)	163
7. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 3 (M)	164
8. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 3 (SD).....	165
9. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 3 (C)	166
10. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 3 (V)	167
11. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 3 (L)	169
12. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 3 (MP)	170
13. Godstransporter och näringslivets behov, punkt 4 (M).....	171
14. Godstransporter och näringslivets behov, punkt 4 (SD)	172
15. Godstransporter och näringslivets behov, punkt 4 (KD, L)	173
16. Godstransporter och näringslivets behov, punkt 4 (C)	174
17. Godstransporter och näringslivets behov, punkt 4 (V)	175
18. Besöksnäringens behov, punkt 5 (SD).....	176
19. Besöksnäringens behov, punkt 5 (C)	176
20. Ett robust transportsystem, punkt 6 (M)	177
21. Ett robust transportsystem, punkt 6 (SD).....	178
22. Ett robust transportsystem, punkt 6 (C)	179
23. Ett robust transportsystem, punkt 6 (L)	180
24. Ett robust transportsystem, punkt 6 (MP)	181
25. Ett gränsöverskridande transportsystem, punkt 7 (L)	182
26. Forskning och innovation, punkt 8 (M)	182
27. Forskning och innovation, punkt 8 (SD)	183
28. Forskning och innovation, punkt 8 (C).....	184
29. Forskning och innovation, punkt 8 (L)	185
30. Nordisk infrastrukturplanering, punkt 9 (M, C, KD, L)	186
31. Planeringssystemet, punkt 10 (M)	187
32. Fyrstegsprincipen, punkt 11 (V)	188
33. Fyrstegsprincipen, punkt 11 (L)	189
34. Samhällsekonomiska analyser, punkt 12 (M, L)	189
35. Samhällsekonomiska analyser, punkt 12 (C).....	190
36. Samhällsekonomiska analyser, punkt 12 (V).....	191

37. Samhällsekonomska analyser, punkt 12 (KD).....	192
38. Samhällsekonomska analyser, punkt 12 (MP).....	193
39. Åtgärder i vägsystemet, punkt 13 (M).....	194
40. Åtgärder i vägsystemet, punkt 13 (C).....	195
41. Åtgärder i järnvägssystemet, punkt 14 (M)	195
42. Åtgärder i järnvägssystemet, punkt 14 (SD).....	196
43. Åtgärder i järnvägssystemet, punkt 14 (C)	197
44. Åtgärder i järnvägssystemet, punkt 14 (V)	198
45. Åtgärder i järnvägssystemet, punkt 14 (L)	199
46. Åtgärder i järnvägssystemet, punkt 14 (MP)	200
47. Särskilt om cykelinfrastruktur, punkt 15 (MP).....	201
48. Stambanor för höghastighetståg, punkt 16 (M, KD).....	201
49. Stambanor för höghastighetståg, punkt 16 (SD).....	202
50. Stambanor för höghastighetståg, punkt 16 (C)	204
51. Stambanor för höghastighetståg, punkt 16 (V).....	205
52. Stambanor för höghastighetståg, punkt 16 (L)	206
53. Stambanor för höghastighetståg, punkt 16 (MP)	207
54. Enskilda vägar, punkt 17 (M, SD)	208
55. Enskilda vägar, punkt 17 (C).....	209
56. Enskilda vägar, punkt 17 (L)	210
57. Statlig medfinansiering, punkt 19 (M, KD).....	210
58. Statlig medfinansiering, punkt 19 (SD)	212
59. Statlig medfinansiering, punkt 19 (V, MP).....	212
60. Statlig medfinansiering, punkt 19 (C).....	213
61. Statlig medfinansiering, punkt 19 (L).....	214
62. Övrig finansiering av transportinfrastruktur, punkt 20 (M)	215
63. Övrig finansiering av transportinfrastruktur, punkt 20 (SD)	216
64. Övrig finansiering av transportinfrastruktur, punkt 20 (C).....	217
65. Övrig finansiering av transportinfrastruktur, punkt 20 (V).....	218
66. Övrig finansiering av transportinfrastruktur, punkt 20 (KD)	219
67. Brukaravgifter, punkt 21 (C)	220
68. Kostnadskontroll i infrastrukturprojekt, punkt 23 (S, C, MP)	220
69. Utvärdering av planering och upphandling, punkt 24 (S, C, V, MP).....	221
70. Övriga frågor om upphandling i infrastrukturprojekt, punkt 25 (M) ..	222
71. Övriga frågor om upphandling i infrastrukturprojekt, punkt 25 (SD).....	223
72. Övriga frågor om upphandling i infrastrukturprojekt, punkt 25 (C) ...	224
73. Övriga frågor om upphandling i infrastrukturprojekt, punkt 25 (V) ...	225
74. Övriga frågor om upphandling i infrastrukturprojekt, punkt 25 (KD)	226
75. Vissa organisatoriska frågor, punkt 28 (M)	226
76. Vissa organisatoriska frågor, punkt 28 (SD).....	227
77. Vissa organisatoriska frågor, punkt 28 (V).....	228
78. Utvärderingar av infrastrukturarbetet, punkt 29 (M)	229
79. Utvärderingar av infrastrukturarbetet, punkt 29 (V).....	230
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	232
Skrivelse 2021/22:56.....	232
Följdmotionen	232
Skrivelse 2021/22:80.....	232
Följdmotionerna	232
Motioner från allmänna motionstiden 2021/22	234

Bilaga 2

Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 18	282
--	-----

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Utgångspunkter för prioritering av infrastrukturåtgärder

1. Ett tillgängligt transportsystem för hela landet

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:359 av Thomas Morell och Eric Palmqvist (båda SD),

2021/22:776 av Johan Hultberg (M) yrkande 2,

2021/22:1049 av Rikard Larsson (S),

2021/22:1426 av Anna-Caren Säterberg och Kalle Olsson (båda S),

2021/22:1428 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S),

2021/22:2012 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M),

2021/22:2118 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M),

2021/22:2173 av Jan R Andersson (M) yrkandena 1 och 2,

2021/22:2432 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 3,

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 34 och 35,

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 9,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 41,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 1,

2021/22:3686 av Martin Ådahl m.fl. (C) yrkande 14,

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 3 och 6,

2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 1,

2021/22:3997 av Jakob Olofsgård m.fl. (L) yrkande 68 och

2021/22:4219 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkandena 16 och 17.

Reservation 1 (M)

Reservation 2 (SD)

Reservation 3 (C)

Reservation 4 (KD)

Reservation 5 (L)

2. Ett jämställt transportsystem

Riksdagen avslår motion

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 3 och 25.

Reservation 6 (C)

3. Ett långsiktigt hållbart transportsystem

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:21 av Emma Berginger (MP) yrkande 3,

2021/22:2455 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 28,

2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 4 och 6,

2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 2, 4, 6 och 8,

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 1, 3, 4, 8 och 12,
2021/22:3277 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 3,
2021/22:3417 av Emma Hult (MP) yrkande 36,
2021/22:3511 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 24,
2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 1 och 2,
2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 49,
2021/22:3742 av Magnus Manhammar och Mattias Vepsä (båda S),
2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 5,
2021/22:3798 av Acko Ankarberg Johansson och Andreas Carlson (båda KD) yrkande 1,
2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkandena 20, 21, 34 och 52,
2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 44 och 74,
2021/22:4207 av Axel Hallberg och Lorentz Tovatt (båda MP) och
2021/22:4375 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1.

Reservation 7 (M)

Reservation 8 (SD)

Reservation 9 (C)

Reservation 10 (V)

Reservation 11 (L)

Reservation 12 (MP)

4. Godstransporter och näringslivets behov

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:1939 av Lars Hjalmered (M) yrkande 2,
2021/22:2387 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,
2021/22:2391 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 11,
2021/22:2431 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,
2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 15 och 18,
2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 13,
2021/22:3380 av Arman Teimouri m.fl. (L) yrkande 11,
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 6, 7 och 37,
2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 3,
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 25,
2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 3 och
2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 45.

Reservation 13 (M)

Reservation 14 (SD)

Reservation 15 (KD, L)

Reservation 16 (C)

Reservation 17 (V)

5. Besöksnäringens behov

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:871 av Saila Quicklund (M),
2021/22:1596 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),
2021/22:1619 av Martina Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 2,
2021/22:1628 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) yrkande 3,
2021/22:2449 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 12 och
2021/22:3242 av Peter Helander m.fl. (C) yrkandena 2 och 20.

Reservation 18 (SD)

Reservation 19 (C)

6. Ett robust transportsystem

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 24,
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 4,
2021/22:3425 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 7,
2021/22:3640 av Pål Jonson m.fl. (M) yrkande 3,
2021/22:3683 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkandena 1, 2, 6 och 7,
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 3,
2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8 och
2021/22:4197 av Elisabeth Falkhaven m.fl. (MP) yrkandena 30 och 34.

Reservation 20 (M)

Reservation 21 (SD)

Reservation 22 (C)

Reservation 23 (L)

Reservation 24 (MP)

7. Ett gränsöverskridande transportsystem

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:779 av Johan Hultberg (M) yrkandena 1 och 3,
2021/22:1662 av Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S) i denna del,
2021/22:1749 av Johan Hultberg (M) yrkandena 3 och 4,
2021/22:1754 av Ida Karkiainen m.fl. (S),
2021/22:2190 av Pål Jonson (M),
2021/22:2362 av Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L) yrkande 1,
2021/22:3359 av Kjell-Arne Ottosson (KD) yrkande 2 och
2021/22:3996 av Joar Forssell m.fl. (L) yrkande 23.

Reservation 25 (L)

8. Forskning och innovation

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:1889 av Lars Hjalmered (M) yrkandena 1 och 2,
2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 58–61,
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 47,

2021/22:3378 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 12 och 13,
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 5 och 21,
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 65 och
2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 14.

Reservation 26 (M)

Reservation 27 (SD)

Reservation 28 (C)

Reservation 29 (L)

Infrastrukturplanering

9. Nordisk infrastrukturplanering

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:2946 av Ann-Sofie Alm (M),

2021/22:3248 av Linda Modig m.fl. (C) yrkande 3,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 3,

2021/22:3425 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 10,

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 13 och

2021/22:3883 av Lars Adaktusson m.fl. (KD) yrkande 31.

Reservation 30 (M, C, KD, L)

10. Planeringssystemet

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1 och 15 samt

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 7.

Reservation 31 (M)

11. Fyrstegsprincipen

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 8,

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 7 och

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 44.

Reservation 32 (V)

Reservation 33 (L)

12. Samhällsekonomiska analyser

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:21 av Emma Berginger (MP) yrkandena 1 och 2,

2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 7,

2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 5 och 7,

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 2,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 2,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 8,

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 2,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 3 och 20 samt

2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 7.

Reservation 34 (M, L)

Reservation 35 (C)

Reservation 36 (V)

Reservation 37 (KD)

Reservation 38 (MP)

Åtgärder i transportinfrastrukturen

13. Åtgärder i vägsystemet

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:191 av Alireza Akhondi (C),

2021/22:776 av Johan Hultberg (M) yrkande 1,

2021/22:1177 av Anne-Li Sjölund (C),

2021/22:1311 av Isak From och Helén Pettersson (båda S) yrkandena 1 och 2,

2021/22:2212 av Jörgen Berglund m.fl. (M),

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 58,

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 7 och 8 samt

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 5 och 6.

Reservation 39 (M)

Reservation 40 (C)

14. Åtgärder i järnvägssystemet

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:2451 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 19,

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 30, 31, 33, 36 och 37,

2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 12,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 43,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 40 och 42,

2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 4 och 5,

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 22 i denna del och

2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 8.

Reservation 41 (M)

Reservation 42 (SD)

Reservation 43 (C)

Reservation 44 (V)

Reservation 45 (L)

Reservation 46 (MP)

15. Särskilt om cykelinfrastruktur

Riksdagen avslår motion

2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 4–6.

Reservation 47 (MP)

16. Stambanor för höghastighetståg

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:849 av Mats Green och Helena Bouveng (båda M),

2021/22:1052 av Monica Haider (S),

2021/22:1167 av Magnus Ek (C),

2021/22:1291 av Carina Ödebrink m.fl. (S),

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 5,

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 5, 21 och 22,

2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 14,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 47,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 38,

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 17,

2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 2,

2021/22:3871 av Johan Löfstrand (S),

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 15 och

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 22 i denna del.

Reservation 48 (M, KD)

Reservation 49 (SD)

Reservation 50 (C)

Reservation 51 (V)

Reservation 52 (L)

Reservation 53 (MP)

17. Enskilda vägar

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:129 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2021/22:1187 av Daniel Bäckström (C),

2021/22:1266 av Mikael Dahlqvist m.fl. (S),

2021/22:1796 av Mikael Dahlqvist m.fl. (S),

2021/22:2167 av Pål Jonson (M),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 44,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 11 och 12,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 63,

2021/22:3689 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 26 och

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 4.

Reservation 54 (M, SD)

Reservation 55 (C)

Reservation 56 (L)

18. Övriga särskilda infrastrukturåtgärder

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

*Finansieringsfrågor***19. Statlig medfinansiering**

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 8,
2021/22:1164 av Lars Thomsson (C),
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 18 och 20,
2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 9,
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 40,
2021/22:3417 av Emma Hult (MP) yrkande 40,
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 32 och
2021/22:4340 av Maria Stockhaus m.fl. (M, KD) yrkandena 1 och 2.

Reservation 57 (M, KD)

Reservation 58 (SD)

Reservation 59 (V, MP)

Reservation 60 (C)

Reservation 61 (L)

20. Övrig finansiering av transportinfrastruktur

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:1634 av Per Åsling (C),
2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1, 19 och 29,
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 46,
2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 11,
2021/22:3500 av Niels Paarup-Petersen och Jonny Cato (båda C) yrkande 2,
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 1,
2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 4, 9 och 23 samt
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 18 och 19.

Reservation 62 (M)

Reservation 63 (SD)

Reservation 64 (C)

Reservation 65 (V)

Reservation 66 (KD)

21. Brukaravgifter

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:484 av Michael Rubbestad och Patrik Jönsson (båda SD) yrkande 3,
2021/22:2041 av Johnny Skalin (SD),
2021/22:3037 av Dennis Dioukarev och Jimmy Ståhl (båda SD),
2021/22:3266 av Betty Malmberg (M) yrkandena 2–4 och
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 64.

Reservation 67 (C)

22. Regeringens skrivelse om statlig medfinansiering av regional kollektivtrafik

Riksdagen lägger skrivelse 2021/22:56 till handlingarna.

Produktivitet och effektivitet i infrastrukturprojekt

23. Kostnadskontroll i infrastrukturprojekt

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:4371 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 3,

2021/22:4375 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 3,

2021/22:4380 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 3 och

2021/22:4382 av Maria Stockhaus m.fl. (M, L) yrkande 1.

Reservation 68 (S, C, MP)

24. Utvärdering av planering och upphandling

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om en utvärdering av Trafikverkets arbetet med planering och upphandling av infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:4371 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 1,

2021/22:4380 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 2 och

2021/22:4382 av Maria Stockhaus m.fl. (M, L) yrkande 2.

Reservation 69 (S, C, V, MP)

25. Övriga frågor om upphandling i infrastrukturprojekt

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 20,

2021/22:2369 av Lars Püss (M),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 28,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 2,

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 16,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 22,

2021/22:4371 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 2,

2021/22:4375 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2 och

2021/22:4380 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 1 och 4.

Reservation 70 (M)

Reservation 71 (SD)

Reservation 72 (C)

Reservation 73 (V)

Reservation 74 (KD)

26. Regeringens skrivelse om Riksrevisionens rapport om kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar

Riksdagen lägger skrivelse 2021/22:80 till handlingarna.

Vissa andra transportpolitiska frågor

27. Några frågor om fysisk planering

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:711 av Martina Johansson (C) yrkande 3,

2021/22:2078 av Fredrik Christensson och Annika Qarlsso (båda C) yrkande 1 och

2021/22:3309 av Jan Ericson (M).

28. Vissa organisatoriska frågor

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:352 av Hampus Hagman (KD),

2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 19,

2021/22:2951 av Patrik Jönsson m.fl. (SD),

2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 3,

2021/22:3560 av Lars Beckman (M) och

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 12.

Reservation 75 (M)

Reservation 76 (SD)

Reservation 77 (V)

29. Utvärderingar av infrastrukturarbetet

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 1,

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 10 och 11 samt

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 10.

Reservation 78 (M)

Reservation 79 (V)

Stockholm den 31 maj 2022

På trafikutskottets vägnar

Jens Holm

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

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas regeringens skrivelse Riksrevisionens rapport om statlig medfinansiering av regional kollektivtrafik – Sverigeförhandlingens storstadsavtal (skr. 2021/22:56) och regeringens skrivelse Riksrevisionens rapport om kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar (skr. 2021/22:80) samt 14 yrkanden i fem följdmotioner som har väckts med anledning av skrivelserna.

I betänkandet behandlar utskottet även 445 motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2021/22. Förslagen rör en rad olika infrastrukturfrågor som bl.a. utgångspunkter för prioritering av infrastrukturåtgärder, infrastrukturplanering, åtgärder i transportinfrastrukturen, finansieringsfrågor och produktivitet samt effektivitet vid infrastrukturprojekt.

Företrädare för Trafikverket informerade utskottet den 14 december 2021 om Trafikverkets förslag till nationell transportinfrastrukturplan 2022–2033.

Företrädare för Nationella godstransportrådet informerade utskottet den 1 februari 2022 om arbetet med godstransportstrategin.

I samband med riksdagens forskningsförmiddag den 24 februari 2022 fick utskottet information av två forskare om samhällsekonomiska analyser och kostnadseffektivitet i infrastrukturinvesteringar.

I samband med beredningen av ärendet informerade företrädare för Riksrevisionen den 27 maj 2021 och den 2 december 2021 om de slutsatser och rekommendationer som myndigheten har gjort i sina rapporter.

Den 8 november 2021 besökte delar av utskottet Öresundsregionen för att tillsammans med danska Transportudvalget bl.a. diskutera frågor om trafik och infrastruktur av gemensamt intresse.

De motionsyrkanden som bereds i detta betänkande lades fram under allmänna motionstiden hösten 2021 eller är följdmotioner till de ovan nämnda skrivelserna. Med anledning av den säkerhetspolitiska utvecklingen och Rysslands invasion av Ukraina har utskottet vid flera tillfällen därefter fått information om påverkan och åtgärder inom transportsystemet från statsrådet Tomas Eneroth och statsrådet Khashayar Farmanbar.

Avslutningsvis kan även nämnas att utskottet tidigare under riksmötet har behandlat vissa frågor om järnväg, kollektivtrafik, luftfart, sjöfart, väg- och fordonsfrågor samt cykelfrågor i separata betänkanden.

Skrivelsernas huvudsakliga innehåll

I regeringens skrivelse Riksrevisionens rapport om statlig medfinansiering av regional kollektivtrafik – Sverigeförhandlingens storstadsavtal (skr. 2021/22:56) redovisar regeringen sin bedömning av de iakttagelser och

rekommendationer som Riksrevisionen har gjort i rapporten Statlig medfinansiering av regional kollektivtrafik – Sverigeförhandlingens storstadsavtal (RiR 2021:15). Vidare redovisar regeringen vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av rapporten.

I regeringens skrivelse Riksrevisionens rapport om kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar (skr. 2021/22:80) redovisar regeringen sin bedömning av de iakttagelser och rekommendationer som Riksrevisionen har gjort i rapporten Kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar (RiR 2021:22). Vidare redovisar regeringen vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av rapporten.

I och med skrivelserna anser regeringen att granskningsrapporterna är slutbehandlade.

Utskottets överväganden

Utgångspunkter för prioritering av infrastrukturåtgärder

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om prioriteringarna i infrastrukturens system. Motionsförslagen rör frågor om ett tillgängligt transportsystem för hela landet, ett jämställt transportsystem, ett långsiktigt hållbart transportsystem, godstransporter och näringslivets behov, ett robust transportsystem, ett gränsöverskridande transportsystem samt forskning och innovation. Utskottet välkomnar de initiativ som har tagits av regeringen och branschen. Utskottet framhåller vidare att det förutsätter att det pågår ett aktivt arbete för att nå mål om bl.a. tillgänglighet, klimat och jämställdhet samt för att förstärka robustheten inom transportområdet.

Jämför reservation 1 (M), 2 (SD), 3 (C), 4 (KD), 5 (L), 6 (C), 7 (M), 8 (SD), 9 (C), 10 (V), 11 (L), 12 (MP), 13 (M), 14 (SD), 15 (KD, L), 16 (C), 17 (V), 18 (SD), 19 (C), 20 (M), 21 (SD), 22 (C), 23 (L), 24 (MP), 25 (L), 26 (M), 27 (SD), 28 (C) och 29 (L).

Motionerna

Ett tillgängligt transportsystem för hela landet

Maria Stockhaus m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2021/22:3750 yrkandena 3 och 6 betydelsen av att framtida infrastrukturinvesteringar utgår från vad som gör mest nytta för jobb och tillväxt för att hela Sverige ska leva och för att säkra effektiva flöden för passagerare och av gods. Motionärerna framhåller att varje projekt måste bedömas utifrån flöden och byggas klart med ett tydligt fokus på att bindas samman. Motionärerna framhåller vidare i kommittémotion 2021/22:3752 yrkande 1 vikten av tågsatsningar som gynnar jobb och tillväxt. Motionärerna anser därför att det bör tillsättas en större övergripande utredning som prioriterar jobb och tillväxt och som syftar till att med utgångspunkt i fyrstegsprincipen identifiera bristerna i svensk järnväg.

I kommittémotion 2021/22:2432 yrkande 3 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) framförs att en väl utbyggd och fungerande infrastruktur utgör grunden för att skapa förutsättningar för tillväxt i hela landet. Motionärerna anser att det finns ett ökat behov av såväl vidmakthållande som utveckling av statens transportinfrastruktur.

Patrik Jönsson m.fl. (SD) framför i kommittémotion 2021/22:2953 yrkande 34 att de regionala järnvägsnäten behöver få bättre förutsättningar. I yrkande

35 efterfrågar motionärerna en positiv grundsyn på olika regioners önskemål om nya stationer. Motionärerna konstaterar bl.a. att goda kommunikationer med regionaltåg är en förutsättning för att arbetspendlingen ska fungera.

I kommittémotion 2021/22:2954 yrkande 9 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) konstateras att infrastrukturen i och runt hamnar är en grundförutsättning för god sjöfart. Om passagerare, information eller gods inte kan ta sig till eller från en hamn spelar det ingen roll hur stor kapacitet hamnen har eftersom leveransen stöter på fysiska, digitala eller till och med juridiska hinder. Motionärerna anser därför att Trafikverket bör få i uppdrag att göra en översyn av trafikflöden till och från hamnar.

I kommittémotion 2021/22:2968 yrkande 41 framför Thomas Morell m.fl. (SD) att Trafikverket snarast ska åtgärda brister på befintliga rastplatser. Motionärerna påminner om att rastplatserna fyller en viktig funktion för trafiksäkerheten.

Martin Ådahl m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2021/22:3686 yrkande 14 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 2021/22:4219 yrkande 16 framhåller Camilla Brodin m.fl. (KD) att resurserna till upprustning och underhåll av vägar och mindre järnvägsspår på landsbygden behöver öka. Motionärerna lyfter fram att det är en angelägen åtgärd för att främja den regionala tillväxten och människors möjligheter att bo och leva i hela landet. I yrkande 17 framhåller motionärerna att möjligheten till kombiterminaler och kombitransporter bör tas med i planeringen för regional tillväxt.

Helena Gellerman m.fl. (L) betonar i kommittémotion 2021/22:3394 yrkande 1 vikten av infrastruktur för utveckling och tillväxt i hela landet. Motionärerna pekar bl.a. på att väl fungerande kommunikationer och modern infrastruktur är grundläggande förutsättningar för individens frihet, ett blomstrande näringsliv och öppna gränsöverskridande marknader.

I kommittémotion 2021/22:3997 yrkande 68 av Jakob Olofsgård m.fl. (L) framförs att en prioritering av infrastrukturinvesteringar som t.ex. nya spår, fler in- och utfarter till vägnätet och utvecklade cykelpendlingsleder till och från utsatta områden gör livet lättare för dem som bor där, samtidigt som områdena får en bättre sammankoppling med omkringliggande områden och bättre förutsättningar att fungera bättre.

I motion 2021/22:1049 framför Rikard Larsson (S) att förutsättningarna för att bättre ta till vara lokala och nationella perspektiv i infrastrukturplaneringen bör ses över. Motionären påminner om nyttan med att i planeringen se till helheten och den samlade nyttan.

I motion 2021/22:1426 av Anna-Caren Säterberg och Kalle Olsson (båda S) framförs att regeringen i infrastrukturplaneringen behöver studera förutsättningarna för trafiksäkra och väl underhållna vägar i hela landet. Motionärerna pekar bl.a. på mer underhåll, fler viltstängsel, mitträcken och förbättrade utfarter.

Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S) anser i motion 2021/22:1428 att det i infrastrukturplaneringen behövs en översyn av fördelningsmodellen mellan länstransportplanerna. Motionärerna pekar på att den springande punkten är att den faktiska trafikmängden, där bl.a. besöksnäringen och transporter från skogsnäringen tydligare vägs in, måste tillmätas större vikt.

I motion 2021/22:776 yrkande 2 av Johan Hultberg (M) framförs att infrastrukturen på landsbygden behöver förbättras och att regeringen därför bör återkomma till riksdagen med en plan för hur landsbygdens infrastruktur långsiktigt kan förbättras.

I motion 2021/22:2012 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M) önskas en översyn av hur infrastrukturen ser ut i hela landet och möjligheterna till mer jämlika förhållanden när det gäller infrastrukturen i hela landet. Motionärerna pekar på att det krävs likvärdiga förutsättningar för transport och infrastruktur om företag och verksamheter ska kunna drivas i hela landet. Motionärerna framför motsvarande önskemål i motion 2021/22:2118.

Jan R Andersson (M) anser i motion 2021/22:2173 att staten ska reglera sin infrastrukturen till regioner som fått stå tillbaka i tilldelningen av infrastrukturens satsningar (yrkande 1) och att statens infrastrukturens satsningar i kommande nationella transportplan ska fördelas till regionerna utifrån dessas andel av landets totala befolkningens mängd (yrkande 2).

I motion 2021/22:359 av Thomas Morell och Eric Palmqvist (båda SD) framförs att tillgängligheten och tryggheten på landets rastplatser måste öka.

Ett jämställt transportsystem

I kommittémotion 2021/22:3679 yrkande 3 pekar Anders Åkesson m.fl. (C) på vikten av att i planeringsarbetet för infrastrukturinvesteringar ta hänsyn till trygga och tillgängliga trafikmiljöer. Motionärerna framhåller att ett betydande antal medborgare, särskilt kvinnor, känner oro inför att vistas i det offentliga rummet, bl.a. med hänsyn till könsrelaterat våld. I yrkande 25 framhåller motionärerna att kvinnor och män ska ha samma möjlighet att påverka planeringen av transporter och transportinfrastruktur. Motionärerna framhåller att det är av stor betydelse att redan på planeringsstadiet av ny transportinfrastruktur ha ett jämställdhetsperspektiv för att målen om ett jämställt transportsystem ska kunna nås.

Ett långsiktigt hållbart transportsystem

I partimotion 2021/22:3511 yrkande 24 understryker Annie Lööf m.fl. (C) vikten av åtgärder för att underlätta för hållbara transporter. Motionärerna pekar exempelvis på att man behöver se över hur transportsystemet kan moderniseras och den fossilfria infrastrukturen byggas ut.

I partimotion 2021/22:4199 yrkande 44 av Johan Pehrson m.fl. (L) framförs att en överflyttning av godstransporter från väg till fartyg och järnväg behöver

underlättas. Motionärerna pekar bl.a. på behov av en översyn av regelverk och avgifter. I yrkande 74 påminner motionärerna om att förbättrad transporteffektivitet genom medveten samhällsplanering är ett av verktygen för att möjliggöra klimatneutralitet i transportsektorn.

I partimotion 2021/22:3203 yrkande 1 framför Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen bör genomföra en omprövning av projekt inför den kommande nationella planen för transportinfrastruktur 2022–2033 med utgångspunkten att klimatmålet för transportsektorn ska nås. I yrkande 3 begärs att regeringen senast 2022 återkommer till riksdagen med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att nå fossilfria transporter senast 2030. I yrkande 4 framförs att transportsektorns klimatmål ska genomföras till senast 2030. I yrkande 8 anser motionärerna att regeringen bör anta ett kompletterande etappmål för hållbar stadsutveckling som innebär att framtida trafikökningar ska ske genom andra trafikslag än biltrafik. I yrkande 12 anser motionärerna att regeringen senast 2022 bör återkomma med förslag på lagstiftning som möjliggör för kommunerna att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnader. I partimotion 2021/22:3277 yrkande 3 framför samma motionärer att det nationella klimatmålet för transportsektorn ska genomföras till 2030. Motionärerna pekar på att vi befinner oss i ett klimatrödläge som kräver tydlig inriktning och målsättning för att leva upp till Parisavtalets målsättning.

I kommittémotion 2021/22:3750 yrkande 5 lyfter Maria Stockhaus m.fl. (M) fram betydelsen av ett effektivt och hållbart transportsystem som inkluderar alla trafikslag. Motionärerna pekar bl.a. på att Sverige behöver ett effektivt och hållbart transportsystem som binder ihop Sverige och bejaktar utvecklingen av fossilfria motorer.

Martin Kinnunen m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2021/22:2455 yrkande 28 att målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 bör ses över. Motionärerna pekar bl.a. på att Finanspolitiska rådet har konstaterat att en förtida utfasning av fossila drivmedel i Sverige har ett litet värde globalt, då oljekonsumtionen istället styrs mot nya marknader.

I kommittémotion 2021/22:3663 yrkande 1 av Anders Åkesson m.fl. (C) framförs att det krävs ytterligare styrmedel och en resultatfokuserad politik för att målet om 70 procent minskade utsläpp från transportsektorn till 2030 ska kunna nås. Motionärerna framhåller att klimatmålet är ett ambitiöst mål som också innebär en enorm möjlighet att ta ledningen i den globala omställningen. I yrkande 2 anser motionärerna att klimatpåverkan från transportsektorn ska minska genom främjande av ökad användning av klimateffektiva biodrivmedel, utökad elektrifiering och mer effektiva transportlösningar.

Rickard Nordin m.fl. (C) framför i kommittémotion 2021/22:3684 yrkande 49 att det krävs ytterligare politiska styrmedel för att säkra att transportsektorns klimatmål nås till 2030. Motionärerna framhåller att åtgärder för att nå klimatmålet bör inkludera ett brett spektrum av resultatinriktade lösningar såsom att främja en ökad användning av klimateffektiva biodrivmedel, en utökad elektrifiering och mer effektiva transportlösningar.

I kommittémotion 2021/22:3191 yrkande 4 anser Jens Holm m.fl. (V) att det bör införas en lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnader. I yrkande 6 efterfrågar motionärerna en översyn av lämpliga styrmedel, inklusive stadsmiljöavtal, för att stimulera samhällsplanering som minskar bilberoendet. Motionärerna understryker att det ska vara enkelt och ekonomiskt lönsamt att välja de klimatsmarta alternativen.

Jessica Thunander m.fl. (V) framför i kommittémotion 2021/22:3195 yrkande 2 att Transportstyrelsen bör få i uppdrag att skapa ett system där myndigheter samverkar för att optimera infrastrukturen för bäst effektivitet med klimatmålen som främsta mål. I yrkande 4 önskar motionärerna att Trafikverket får i uppdrag att använda en målstyrd planering och verksamhet, där klimatmålen är överordnade och utgör den styrande principen för framtidens infrastruktur. I yrkande 6 anser motionärerna att Trafikverket ska få i uppdrag att utveckla metodik och samverkansformer där man i samråd med regioner och kommuner kan identifiera tidigare beslutade objekt som inte uppfyller dagens krav i enlighet med klimat- och miljömål, även under planperioden. I yrkande 8 framhåller motionärerna att Trafikverket bör få i uppdrag att omförhandla beslutade vägprojekt, i såväl befintlig nationell plan som kommande nationell plan, som bidrar till att det klimatmål som riksdagen beslutat om inte nås.

Jens Holm m.fl. (V) framhåller i kommittémotion 2021/22:4375 yrkande 1 att regeringen på nytt bör ta ställning till infrastrukturprojekt i den nationella transportinfrastrukturplanen utifrån uppnåendet av viktiga samhällsmål och klimatmålet i synnerhet. Motionärerna pekar bl.a. på storskaliga motorvägsprojekt som brukar vara mycket kostnadsdrivande men också gå emot klimat- och miljömål.

I kommittémotion 2021/22:4066 yrkande 20 framhåller Lorentz Tovatt m.fl. (MP) att planeringen av transportsystemet ska styras efter klimatmål, inte prognos. I yrkande 21 anser motionärerna att Trafikverket och andra berörda myndigheter bör få i uppdrag att arbeta för ett mer transportsnålt samhälle och ta fram en plan för ökad transporteffektivitet. I yrkande 34 framhåller motionärerna betydelsen av att vidta åtgärder, regeländringar och ökade statliga investeringar för att få en överflyttning av långväga godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. I yrkande 52 önskar motionärerna att statliga stöd för kommunala åtgärder för klimatsmart stads- och trafikplanering genom stadsmiljöavtalen ska utvecklas och stärkas.

I motion 2021/22:3742 betonar Magnus Manhammar och Mattias Vepsä (båda S) betydelsen av ett hållbart och effektivt transportsystem. Motionärerna framhåller att det är uppenbart att det krävs stora ansträngningar för att minska utsläppen i tillräcklig takt och motionärerna lyfter flera förslag till åtgärder.

Acko Ankarberg Johansson och Andreas Carlson (båda KD) lyfter i motion 2021/22:3798 yrkande 1 fram vikten av att stödja teknikutveckling som ger transporter med lägre belastning på miljön.

Emma Berginger (MP) pekar i motion 2021/22:21 yrkande 3 på behovet av att tillämpa målstyrning snarare än prognosstyrning i infrastrukturplaneringen.

I motion 2021/22:4207 framför Axel Hallberg och Lorentz Tovatt (båda MP) att det bör införas ett negativt mål för biltrafik i syfte att reducera biltrafiken till nödvändiga nivåer för att uppnå målet om att minska transportsektorns utsläpp med 70 procent till 2030. Motionärerna lyfter bl.a. fram att utsläppen av växthusgaser behöver minska med över 8 procent årligen för att nå Sveriges mål om att minska utsläppen från trafiken fram till 2030 med 70 procent.

Emma Hult (MP) anser i motion 2021/22:3417 yrkande 36 att kommuner ska ges möjlighet att införa s.k. transportplaner för att öka möjligheten att strukturerat planera för minskad negativ klimatpåverkan.

Godstransporter och näringslivets behov

I partimotion 2021/22:4199 yrkande 45 framhåller Johan Pehrson m.fl. (L) att det behöver byggas nya industrispår för att stärka järnvägens attraktivitet och främja överflyttning från väg till järnväg.

Maria Stockhaus m.fl. (M) framför i kommittémotion 2021/22:3758 yrkande 3 att det finns mycket att göra för att säkerställa infrastrukturen till och från svenska hamnar. Motionärerna anser att regeringen bör se över samarbetsrutiner mellan staten och de kommuner som ansvarar för infrastrukturen till och från svenska hamnar.

I kommittémotion 2021/22:2387 yrkande 2 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) framförs att industrins villkor behöver prioriteras i infrastrukturplaneringen.

I kommittémotion 2021/22:2391 yrkande 11 av Tobias Andersson m.fl. (SD) framhålls att transportinfrastrukturen är avgörande för tillverkningsindustrins frakt av gods, men infrastrukturen måste också fungera tillfredsställande för arbetskraften. Motionärerna anser därför att industrins villkor måste prioriteras upp i infrastrukturplaneringen.

I kommittémotion 2021/22:2431 yrkande 2 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) konstateras att en av grundförutsättningarna för Sveriges tunga industri, dit gruvindustrin hör, är en fungerande infrastruktur. Motionärerna pekar på att produktionen av många svenska råvaror och produkter ligger långt ifrån marknaderna. Motionärerna vill därför särskilt betona den tunga industrins transportbehov i samband med framtida infrastrukturplanering.

Patrik Jönsson m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2021/22:2953 yrkande 15 att godstrafikens behov av infrastruktur under en lång tid har fått stå åt sidan för persontrafikens behov. Motionärerna vill därför understryka godstrafikens behov av upprustade bansträckor. I yrkande 18 efterfrågar motionärerna en utredning av skogs- och gruvindustrins behov av nya järnvägsspår i Norrland. Motionärerna påminner om att genom en förstärkning av järnvägsnätet i Norrland, som är kopplat till skogs- och gruvindustrin, kan större mängder gods flyttas över från väg till järnväg.

Helena Lindahl m.fl. (C) betonar i kommittémotion 2021/22:4131 yrkande 3 vikten av en konkurrenskraftig infrastruktur för basindustrin.

Jens Holm m.fl. (V) framför i kommittémotion 2021/22:3214 yrkande 13 att järnvägsinvesteringar måste prioriteras i infrastrukturplaneringen, särskilt i samband med industriinvesteringar, då detta är en del av klimatomställningen.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2021/22:3879 yrkande 25 att kombiterminalerna behöver utvecklas på ett ändamålsenligt sätt så att omlastning mellan väg och järnväg sker smidigare. Motionärerna pekar bl.a. på att en eftersträvarsvärd lösning är att i ökad utsträckning möjliggöra för containrar att överföras horisontellt mellan lastbilar och tåg vid kortare stopp.

Arman Teimouri m.fl. (L) framför i kommittémotion 2021/22:3380 yrkande 11 att godstransporter måste prioriteras för att säkerställa företagens konkurrenskraft och jobb samt för att säkra tillväxt i hela Sverige. Motionärerna framhåller att effektiva och väl fungerande transporter är centralt för att företag ska kunna leverera varor till kunder.

I kommittémotion 2021/22:3394 yrkande 6 av Helena Gellerman m.fl. (L) framförs att transporter ska ses ur ett dörr-till-dörr-perspektiv, där totaltid för en transport och resurseffektivitet är viktiga parametrar. Motionärerna framhåller att det för att få en sammanhängande infrastruktur därför är angeläget att prioritera fungerande knutpunkter för lastning och lossning av gods och genomtänkta platser för byte av transportslag för persontransporter. I yrkande 7 framförs att godstrafikens betydelse vid prioritering av infrastruktur måste öka. I yrkande 37 konstateras att det behövs en strategisk utbyggnad av infrastrukturen runt hamnarna för att underlätta omlastning. Motionärerna pekar bl.a. på att det är viktigt att uppmärksamma hamnarnas strategiska roll som naturliga knutpunkter där gods, människor och transportslag möts och effektiva logistiklösningar uppstår.

Lars Hjälmered (M) framhåller i motion 2021/22:1939 yrkande 2 att regeringen behöver överväga att vidta åtgärder för att säkra konkurrenskraftiga logistikupplägg för att gynna och hjälpa svenskt näringsliv. Motionären lyfter bl.a. fram rimliga transportkostnader, effektiva logistikflöden och nät av flöden till viktiga marknader.

Besöksnäringens behov

I kommittémotion 2021/22:2449 yrkande 12 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) konstateras att en förutsättning för en fungerande turism i ett avlångt land som Sverige är att det är möjligt att ta sig till och från de resmål man önskar besöka. Motionärerna framhåller att en välskött infrastruktur och välfungerande trafik därför är centralt för den svenska besöksnäringens möjligheter att växa utanför landets storstadsområden.

Peter Helander m.fl. (C) begär i kommittémotion 2021/22:3242 yrkande 2 en genomlysning av besöksnäringens infrastruktur och transportbehov. Motionärerna föreslår bl.a. att Trafikverket får i uppdrag att i samarbete med

besöksnäringen undersöka förslag till relevanta infrastruktur- och transportsatsningar som matchar besöksnäringens behov. I yrkande 20 framhåller motionärerna att Trafikverket ska ta med besöksnäringen i sin nyttoutvärderingskalkyl. Motionärerna framhåller att det krävs att Trafikverket lägger större vikt vid besöksnäringen i sin planering för att få möjlighet till utveckling i alla delar av länen.

Saila Quicklund (M) framhåller i motion 2021/22:871 att beräkningsgrunderna för infrastrukturmedel behöver ändras så att de tar mer hänsyn till olika näringar, exempelvis turism, och inte bara befolkningsunderlag.

Per Åsling och Helena Lindahl (båda C) önskar i motion 2021/22:1596 att Trafikverket får i uppdrag att tillsammans med näringslivet och övriga berörda myndigheter undersöka behovet av att anpassa infrastrukturen till turistresmål som är starkt säsongsbundna. Motionärerna pekar på att det krävs en god tillgänglighet till våra turistiska resmål för att svensk turistindustri även i fortsättningen ska kunna vara konkurrenskraftig.

I motion 2021/22:1619 yrkande 2 av Martina Johansson och Peter Helander (båda C) framförs att Trafikverket bör ta med besöksnäringen i sin nyttoutvärderingskalkyl. Motionärerna menar att detta är nödvändigt för att få möjlighet till utveckling av besöksnäringen i alla delar av länen.

Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) anser i motion 2021/22:1628 yrkande 3 att det behövs en genomlysning av besöksnäringens infrastruktur och transportbehov. Motionärerna påminner om att besöksnäringens utveckling är beroende av att besökare kan ta sig till och från platser på ett effektivt sätt.

Ett robust transportsystem

I kommittémotion 2021/22:3640 yrkande 3 efterfrågar Pål Jonson m.fl. (M) ett skydd för hamnar, flygplatser och annan viktig egendom genom bl.a. en lagstiftning som möjliggör en granskning av överlåtelse av säkerhetskänslig egendom.

I kommittémotion 2021/22:3757 yrkande 3 av Maria Stockhaus m.fl. (M) lyfts behovet av en stärkt krisberedskap och ett skydd av transportsystemet med anledning av det ökade terrorhotet. Motionärerna önskar därför bl.a. att regeringen skyndsamt initierar en större genomlysning av hela transportsektorn och föreslår åtgärder för att stärka skyddet mot olyckor och terrorhandlingar. I kommittémotion 2021/22:3758 yrkande 8 lyfter samma motionärer fram vikten av att säkerställa fortsatt tillgång till svenska järnvägsfärjor. Motionärerna pekar bl.a. på att regeringen behöver se över hur svensk godstrafik kan säkerställas även i ett scenario där godstrafiken över Öresundsbron tillfälligt stoppats.

Patrik Jönsson m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2021/22:2953 yrkande 24 att möjligheten att transportera gods via färja bör finnas kvar för att minska sårbarheten. Motionärerna anser att om detta skulle leda till

merkostnad för transportbolagen och hamn- och färjebolagen bör statligt stöd för att bevara denna redundans inrättas.

I kommittémotion 2021/22:3683 yrkande 1 av Mikael Larsson m.fl. (C) anförs att det finns behov av att analysera och utreda om regeringens transportpolitiska mål klarar kriser som slår hårt mot mobilitet och transporter. I yrkande 2 framhålls att det bör säkerställas en lägsta nivå för transporter även under en kris. Motionärerna understryker att Sverige är ett stort land med långa avstånd där ett fungerande transportsystem är väldigt viktigt. I yrkande 6 betonas vikten av att säkerställa att systemkritiska trafik- och säkerhetssystem fungerar även i en kris. I yrkande 7 efterfrågas beredskapsplaner för personalens återstart med fokus på behörighet och tillstånd.

Helena Gellerman m.fl. (L) framför i kommittémotion 2021/22:3394 yrkande 4 att skyddet av transportsystemet mot olycksrisker orsakade av vandalisering, kriminalitet, sabotage och terrorhot bör ses över. Motionärerna anser därför att det behöver utredas hur infrastrukturen kan bli mer robust och mindre sårbar, inte minst vid ut- och infarterna till storstäderna.

I kommittémotion 2021/22:4197 yrkandena 30 och 34 av Elisabeth Falkhaven m.fl. (MP) efterfrågas en planering av energiförsörjningen av transportsektorn så att inhemskt producerad förnybar energi och inhemskt producerat förnybart bränsle kan användas i kris och krig.

Boriana Åberg (M) pekar i motion 2021/22:3425 yrkande 7 på vikten av alternativa järnvägsförbindelser till kontinenten via Trelleborgs hamn.

Ett gränsöverskridande transportsystem

I kommittémotion 2021/22:3996 yrkande 23 framför Joar Forssell m.fl. (L) att hinder för gränsöverskridande infrastruktur i EU måste avskaffas.

Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S) begär i motion 2021/22:1662 i denna del att regeringen i infrastrukturplaneringen ser över möjligheten att utarbeta en nationell strategi för att möta den ökade utrikeshandeln österut.

Ida Karkiainen m.fl. (S) anför i motion 2021/22:1754 att förutsättningarna för gränsöverskridande järnvägstrafik behöver studeras i infrastrukturplaneringen. Motionärerna framhåller bl.a. att det krävs insatser för att gynna gränsregionernas livskraft som arbetsmarknader och utbildningsmarknader och för besöksnäringen och då kan goda kommunikationer till gränsregionerna och över gränserna vara till hjälp.

I motion 2021/22:2190 av Pål Jonson (M) framförs att stråket Stockholm Oslo bör utpekas som en stomnätsskorridor för EU:s transeuropeiska transportnät (TEN-T).

Johan Hultberg (M) önskar i motion 2021/22:779 yrkande 1 att regeringen ser till att det utvecklas en metod för trafikmodellering av gränsöverskridande järnvägstransporter. I yrkande 3 framhåller motionären betydelsen av att förbättra den gränsöverskridande infrastrukturen. Motionären påminner i sammanhanget om potentialen till utsläppsminskningar genom att flytta

vägtransporter till järnvägen. Motsvarande önskemål framförs i motion 2021/22:1749 yrkandena 3 och 4 av samma motionär.

Kjell-Arne Ottosson (KD) anser i motion 2021/22:3359 yrkande 2 att sträckan Örebro–Riksgränsen bör vara en del av EU:s TEN-T-nätverk.

Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L) framför i motion 2021/22:2362 yrkande 1 att snabba järnvägsförbindelser på sträckan Oslo–Köpenhamn och vidare söderut bör göras till en del av EU:s TEN-T-nätverk.

Forskning och innovation

I kommittémotion 2021/22:3750 yrkande 14 lyfter Maria Stockhaus m.fl. (M) vikten av att inkludera ny transportteknik i den framtida infrastrukturplaneringen. Motionärerna understryker att Sverige ska ligga i framkant när det gäller att anamma teknikutveckling och innovation.

Patrik Jönsson m.fl. (SD) lyfter i kommittémotion 2021/22:2953 yrkande 58 att utvecklingen av nya byggmetoder för järnväg bör öka. I yrkande 59 framhåller motionärerna att utvecklingen inom sektorn förarlösa tåg bör uppmuntras. I yrkande 60 efterfrågas en bevakning av utvecklingen när det gäller maglevtåg. I yrkande 61 anser motionärerna att utvecklingen när det gäller hyperloop bör bevakas. Motionärerna pekar bl.a. på att ny teknik kan sänka kostnader.

I kommittémotion 2021/22:2968 yrkande 47 av Thomas Morell m.fl. (SD) pekar motionärerna på vikten av att skapa tekniska testområden för utprovning av ny teknik. Motionärerna framhåller att det är positivt att främja teknisk utveckling för framtidens transportbehov, men för detta behövs bl.a. ett snabbare och förenklat tillståndsförfarande för tekniska tester i verklig trafikmiljö.

Anders Åkesson m.fl. (C) framför i kommittémotion 2021/22:3679 yrkande 65 att det krävs åtgärder för att främja autonomi och teknikutveckling inom transportsystemet och för att förbättra mobilitetstjänster över hela landet. Motionärerna anser vidare att lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas på funktionalitet framför tekniskspecifika krav.

Helena Gellerman m.fl. (L) anför i kommittémotion 2021/22:3378 yrkande 12 att utvecklingen av digitala lösningar för utnyttjande av transportinfrastrukturen bör påskyndas. Detta leder enligt motionärerna till ett effektivare, mer trafiksäkert och klimatvänligt transportsystem. I yrkande 13 anser motionärerna att det bör utredas vilka data som är högst prioriterade för att underlätta effektiv planering av nya infrastrukturprojekt samt för infrastrukturens underhåll. Motionärerna lyfter bl.a. fram att framtidens infrastruktur i högre utsträckning bör kunna planeras utifrån smarta data som både kan sänka kostnader och tid för utveckling och genomförande av nya infrastrukturprojekt och öka medborgarnytan. I kommittémotion 2021/22:3394 yrkande 5 framför samma motionärer att lagstiftningen bör göras teknikneutral och inriktas på funktionalitet. Motionärerna påminner om att med en ökad introduktion av ny teknik och uppkopplade fordon ersätts

vissa traditionella funktioner med nya. I yrkande 21 lyfts att ett exempel på hur infrastrukturen kan användas mer effektivt är att utnyttja s.k. geofencing.

Lars Hjälmered (M) framför i motion 2021/22:1889 yrkande 1 att det bör genomföras fullskaletester med moderna transportlösningar i någon eller några av landets större städer. I yrkande 2 efterfrågar motionären åtgärder för att underlätta fullskaletester av moderna transportlösningar. Motionären påminner om att det i Sverige finns verksamheter för moderna transporter som ligger i absolut framkant men att internationella erfarenheter som tas tillvara också kan betyda mycket för företag och jobb.

Bakgrund

Transporter i Sverige

Under en dag i Sverige (2020)

- görs 6 miljoner resor med personbil
- fraktas 1 300 000 ton gods på väg
- fraktas 220 000 ton gods med 530 godståg
- färdas 300 000 personer med 3 100 persontåg
- färdas 800 000 personer med buss
- tar 1 200 000 personer cykeln
- görs 61 000 personresor med färja.

Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för transportpolitiken är 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).

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

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

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

inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandels-system – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Mål om jämställdhet

Jämställdhet handlar om att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Det övergripande målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Regeringen har sex delmål för att uppnå det övergripande målet. Sedan 1994 har den huvudsakliga strategin inom svensk jämställdhetspolitik varit jämställdhetsintegrering. Jämställdhetsintegrering, i kombination med särskilda jämställdhetsåtgärder, är den huvudsakliga strategin för att uppnå de jämställdhetspolitiska målen. Jämställdhetsintegrering innebär att ett jämställdhetsperspektiv ska beaktas i all politik som påverkar människors villkor, så att alla kvinnor och män, flickor och pojkar kan leva jämställda liv.

Klimatpolitiskt ramverk

Regeringen överlämnade i mars 2018 en proposition om ett klimatpolitiskt ramverk som riksdagen sedan antog (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17:MJU24, skr. 2016/17:320). Det klimatpolitiska ramverket består av klimatlagen (2017:720), nya klimatmål och ett klimatpolitiskt råd. Som ett nytt långsiktigt klimatmål ska Sverige senast 2045 inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Riksdagen beslutade även om att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Klimatlagen 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 den klimatpolitiska handlingsplanen redovisar regeringen hur det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden inklusive de beslutade och planerade åtgärder som bidrar till att nå de nationella och globala klimatmålen (prop. 2019/20:65, bet. 2019/20:MJU16, rskr. 2019/20:314). Regeringen konstaterar att transporternas växthusgasutsläpp har minskat över tid, men minskningstakten behöver öka för att etappmålet för inrikes transporter ska nås. Regeringen framför att den därför intensifierar arbetet med att ställa om transportsektorn till fossilfrihet och att utsläppen måste minska i betydligt snabbare takt fram till 2030. Transportsektorn ska, utöver att nå etappmålet för inrikestransporter till 2030, även bidra till det långsiktiga klimatmålet om nettonollutsläpp 2045. Därför bör enligt regeringen de åtgärder som vidtas i syfte att nå etappmålet för inrikes transporter beakta att även det långsiktiga klimatmålet ska kunna nås på ett så effektivt sätt som möjligt. Regeringen betonar att transportsektorn har jämförelsevis goda förutsättningar att minska utsläppen genom ökad transporteffektivitet, effektivare fordon och fartyg samt elektrifiering och genom att gå från fossila till hållbara förnybara drivmedel. För att transportsektorn ska bidra till nettonollutsläpp 2045 går det enligt regeringen inte att styra ensidigt mot målet till 2030. En politik som siktar mot 2045

behöver på ett tydligare sätt väga in långsiktiga perspektiv som planering av bostäder, bebyggelse och infrastruktur. Utöver det behöver förutsättningar skapas för en snabb elektrifiering av transporter och överflyttning av transporter till energieffektiva transportsätt. Även arbetet med innovationer på transportområdet är enligt regeringen viktigt för möjligheterna att nå klimatmålen.

En klimatstrategi för Sverige

I skrivelsen En klimatstrategi för Sverige (skr. 2017/18:238) redovisar regeringen 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 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.

Målet för näringspolitiken och export- och investeringsstrategin

Målet för näringspolitiken är att stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag (prop. 2014/15:1 utg.omr. 24, bet. 2014/15:NU1, rskr. 2014/15:68). Utöver det övergripande målet har regeringen även följande tre delmål för näringspolitiken; ramvillkor och väl fungerande marknader som stärker företags konkurrenskraft, stärkta förutsättningar för innovation och förnyelse samt stärkt entreprenörskap för ett dynamiskt och diversifierat näringsliv. I december 2019 fattade regeringen beslut om Sveriges export- och investeringsstrategi. Strategin är framtagen av regeringen samt Centerpartiet och Liberalerna. I strategin har följande fem strategiska målsättningar formulerats: Sveriges export ska öka, både i absoluta tal och som andel av BNP, fler små och medelstora företag ska exportera, Sverige ska vara pådrivande för en fri, hållbar och rättvis internationell handel, Sveriges innovationsledarskap ska användas för att stärka näringslivets exportförmåga och internationella konkurrenskraft och Sveriges attraktionskraft för utländska investeringar, kompetens, talanger och besökare ska öka.

Mål för turismpolitiken

Regeringen föreslog i budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1 utg.omr. 24) ett nytt mål för turismpolitiken. Målet ska enligt förslaget vara att Sverige ska ha en hållbar turism, med ett hållbart resande och en hållbar och konkurrenskraftig besöksnäring som växer och bidrar till sysselsättning och attraktiva platser för besökare, boende, företag och investeringar i hela landet. Regeringen anför att förslaget ligger i linje med målet för näringspolitiken, vilket är att stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag (prop. 2014/15:1 utg.omr. 24, bet.

2014/15:NU1, rskr. 2014/15:68). Regeringen framhåller även att de näringspolitiska insatserna ska bidra till att genomföra Agenda 2030 och Parisavtalet och till att uppnå målen i EU:s gemensamma strategi för tillväxt och sysselsättning, Europa 2020, som omfattar de tre prioriteringarna smart, hållbar och inkluderande tillväxt.

Transportpolitiska principer

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

Regeringens infrastrukturproposition

I den senaste infrastrukturpropositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) betonar regeringen att hela Sverige ska ges goda förutsättningar att växa, leva och utvecklas och att transportsystemet är en viktig förutsättning för det. För att få en bred uppslutning bakom den omställning som transportsektorn står inför måste det enligt regeringen finnas en förståelse för stads- och landsbygders olika förutsättningar. Även i en alltmer digitaliserad värld kommer vi enligt regeringens bedömning fortsatt att vara beroende av att människor kan resa och mötas och att varor kan transporteras på ett hållbart och klimatsmart sätt. En god tillgänglighet regionalt, nationellt och internationellt har enligt regeringen stor betydelse för medborgare och näringsliv, för konkurrenskraft, ekonomisk utveckling och välfärd. Regeringen betonar att drift och underhåll av vägar och järnvägar är en förutsättning för att säkra den statliga transportinfrastrukturens funktion och tillförlitlighet och därmed är viktigt för såväl medborgare som näringsliv.

I infrastrukturpropositionen anger regeringen att transportinfrastrukturen behöver underhållas och utvecklas och bli ännu mer robust för att näringslivets konkurrenskraft ska kunna fortsätta att stärkas. Det behövs en effektiv transportinfrastruktur som bidrar till ökad intermodalitet och underlättar för trafikslagen att samverka med varandra. Det gäller såväl järnväg som väg, flygplatser och hamnar.

I infrastrukturpropositionen betonar regeringen att näringslivets godstransporter är ett av de områden som fortsatt bör prioriteras under den kommande planperioden. Regeringen konstaterar att godstransporter sker med samtliga trafikslag, i hela landet, liksom gränsöverskridande till andra länder. Regeringen menar att väl fungerande, regionalt, nationellt och globalt konkurrenskraftiga godstransporter är grundläggande för svensk välfärd, för

att säkra arbetstillfällena, för näringslivet och för hållbar tillväxt. Transportkostnaden spelar för många företag en avgörande roll för konkurrenskraften, vilket ställer krav på ökad tillgänglighet och ett flexibelt transportsystem. Väl fungerande internationella godstransporter är enligt regeringen viktiga för att företagen ska kunna exportera sina varor, och de gränsöverskridande transporterna måste därför vara smidiga och effektiva. Regeringen menar att åtgärder som rör energieffektivitet, ruttoptimering och samordning av godstransporter eller som bidrar till klimatsmart teknik även, utöver att bidra till minskad klimatpåverkan, kan minska kostnaderna för näringslivets godstransporter och långsiktigt stärka Sveriges konkurrenskraft. Genom att möjliggöra för samordnade godstransporter kan enligt regeringen fyllnadsgraden öka och tomtransporterna minska, och genom att man verkar för möjligheter att använda längre och tyngre fordon, främja intermodala transportlösningar samt stärka järnvägens och sjöfartens konkurrenskraft kan överflyttning ske från väg till järnväg och sjöfart.

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

I den senaste infrastrukturpropositionen betonar regeringen även att transportsystemet ska vara jämställt. Det innebär att både män och kvinnor och flickor och pojkar ska ha likvärdig tillgång till olika färdssätt men också kunna välja färdssätt utan att begränsas av attityder, normer, värderingar och ideal som påverkar livsvillkoren. En del av skillnaderna i kvinnors och mäns olika transportmönster kan enligt regeringen förklaras med ekonomisk fördelning av resurser och traditionella könsrollsmönster, men det kan också finnas förklaringar i t.ex. hur planeringen av transportsystemet genomförs samt vilken vikt mäns och kvinnors syn på transportsystemets utveckling tillmätts i olika sammanhang. För att transportsystemet ska utvecklas och bli mer jämställt behövs enligt regeringen ökad kunskap om hur ett jämställt transportsystem kan skapas men även om hur olika innovationer kan bidra. Regeringen framför att ett inkluderande transportsystem tillgodoser alla gruppers förutsättningar och bidrar till bättre integrering och delaktighet i

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

Regeringen framför vidare i infrastrukturpropositionen att transportsystemets utformning som helhet har stor betydelse för en långsiktigt hållbar utveckling. Transportinfrastrukturen är en del i detta tillsammans med bl.a. regelutveckling, ekonomiska styrmedel och teknisk utveckling av bl.a. fordon, bränslen och digitala system. I infrastrukturpropositionen betonar regeringen att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Regeringen uppger att den därför intensifierar arbetet med att minska utsläppen från transportsektorn. Regeringen anger att kraftfulla åtgärder behövs för att utsläppen från transporter ska minska i snabbare takt än hittills, för att i princip vara nere på noll 2045. Graden av elektrifiering, energieffektivisering, andelen hållbara förnybara drivmedel och trafikarbetets utveckling är enligt regeringen de faktorer som har störst betydelse för hur utsläppen av växthusgaser från transportsektorn utvecklas till 2030 och 2045. Regeringen betonar att kraftfulla åtgärder därför behövs inom alla dessa områden för att nå klimatmålen, inte minst inom elektrifiering och hållbara förnybara drivmedel.

I infrastrukturpropositionen konstaterar regeringen att ett robust transport-system på ett bra sätt ska kunna klara av både väntade och oväntade händelser, störningar till följd av trängsel, fordonsfel, olyckor eller skador på infrastrukturen. Trafikverket är en viktig myndighet inom totalförsvaret. Regeringen framför bl.a. att det behövs en ökad motståndskraft och redundans samt förstärkt säkerhetsskydd, informationssäkerhet och säkra kommunikationssystem inom transportområdet. I infrastrukturpropositionen uppmärksammar regeringen att Trafikverket har framfört att det behövs säkerhetshöjande åtgärder i den egna anläggningen samt att en rad förmågehöjande insatser behöver genomföras så att objekt som har pekats ut som verksamhets- eller samhällskritiska i väg- och järnvägsanläggningen och som är byggda under andra förutsättningar kan anpassas till dagens och morgondagens förutsättningar och hotbild. Därutöver förutses behov av andra åtgärder. Regeringen menar att det i sammanhanget bör beaktas att efter förslag i propositionen om totalförsvaret 2021–2025 har anslagsmedel avsatts för 2021–2025 i syfte att utveckla det civila försvaret på transportområdet.

I infrastrukturpropositionen betonar regeringen att Sverige är ett exportberoende industriland med behov av god tillgänglighet till Europa och resten av världen. Regeringen anger att inriktningen för de gränsöverskridande transporterna är att de i framtiden ska fungera väl och upplevas som smidiga och effektiva. Den svenska transportinfrastrukturplaneringen behöver utifrån

ett brett synsätt samspela med den internationella transportinfrastrukturplaneringen. Regeringen konstaterar att det svenska näringslivet har ett starkt utbyte på global nivå, inte minst inom EU. En viktig del för Sverige i EU-samarbetet på transportområdet är därför genomförandet av det transeuropeiska nätverket för transporter (TEN-T). I infrastrukturpropositionen gjorde regeringen bedömningen att det är angeläget att intensifiera samarbetet om transporter med de nordiska grannländerna och övriga länder runt Östersjön samt inom EU i sin helhet för att öka transporteffektiviteten och utveckla den gränsregionala tillgängligheten. Regeringen framhöll även att de överenskommelser om samarbeten som Sverige ingår inom transport- och infrastrukturområdet bör inkludera exportfrämjande samt främjande av forskning och innovation.

I infrastrukturpropositionen konstaterar regeringen att ökad tillgänglighet genom t.ex. goda pendlingsmöjligheter med tåg och annan kollektivtrafik över landsgränserna mot såväl Norge som Finland och Danmark ger möjligheter till utvidgade, men också integrerade, arbetsmarknadsregioner, till gagn för såväl företag som anställda. I infrastrukturpropositionen betonas att regeringen, regioner, kommuner och Trafikverket sedan lång tid tillbaka har ett fortlöpande samarbete med sina nordiska motsvarigheter genom att samarbeta kring exempelvis gränsöverskridande infrastruktur. Det behövs god samverkan med andra länder i samband med planering, finansiering och genomförande av infrastruktur för gränsöverskridande transporter.

I infrastrukturpropositionen framför regeringen även att arbetet med innovationer på transportområdet är avgörande för möjligheterna att nå klimatmålen. Regeringen betonar att ny kunskap behövs för att Sverige ska kunna bli världens första fossilfria välfärdsland, och en omställning av transportsektorn spelar då en central roll. Regeringen framhåller att det behövs forskning och innovation inom alla de tre ben som omställningen behöver stå på: ett mer transporteffektivt samhälle, energieffektiva fordon och farkoster samt högre andel förnybara drivmedel. I infrastrukturpropositionen framför regeringen att användningen av ny teknik som uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, fartyg och system, liksom en utbyggnad av elvägar, kommer att medföra att kraven på transportinfrastrukturen förändras. Ett väl fungerande och effektivt transportsystem innebär att trafikslagen samverkar och rätt transportsätt används för varje del av transportkedjan.

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Trafikverket lämnade i november 2021 sitt förslag till nationell transportinfrastrukturplan för 2022–2033. I förslaget framhåller Trafikverket att åtgärderna i planförslaget bidrar till god tillgänglighet för medborgare och näringsliv i hela landet på flera sätt. Genom förbättrade pendlingsmöjligheter vidgas arbets- och bostadsmarknader så att matchningen mellan jobb och arbetstagare förbättras. Det bidrar till regional utveckling, ökad sysselsättning

och till att fler kan hitta passande arbeten. Bättre tillgänglighet till service, kultur och fritidsaktiviteter bidrar också till regional utveckling och ökad livskvalitet.

Trafikverket pekar vidare på åtgärder för stärkt konkurrenskraft för näringslivet. Underhållssatsningar görs på vägar och järnvägar som är viktiga för näringslivet, inklusive bärighetssatsningar med utveckling av vägnätet med bärighetsklass 4 (BK4). Åtgärder genomförs som möjliggör överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart samt kapacitetsåtgärder på järnväg. Trafikering med längre och tyngre tåg skapar bättre tillgänglighet i viktiga godsstråk på järnväg. Med anledning av de stora industrisatsningarna i Norrbotten och Västerbotten föreslås nya infrastruktursatsningar i området, framför allt i järnvägssystemet. Trafikverket framhåller att flera viktiga satsningar sker inom sjöfarten och lyfter som exempel fram att förslaget innehåller anpassningar av farleden till Luleå hamn för att kunna ta emot större fartyg för ökade malmtransporter. Vidare ingår muddring av farleden in till Göteborgs hamn, Skandiaporten, Nordens största hamn, så att hamnen kan fortsätta att vara en del av de allt större containerfartygens globala rutt. Åtgärder för förbättrade pendlingsmöjligheter gör det lättare för näringslivet att hitta kvalificerad arbetskraft. Trafikverket framför vidare att särskild vikt läggs vid att vidmakthålla vägar som är viktiga för besöksindustrin.

Av Trafikverkets förslag framgår att myndigheten bidrar till ny teknik och genomför digitaliseringens möjligheter, vilket utvecklar transportsystemets utformning, underhåll och användning. Mängden data och information ökar, blir alltmer tillgänglig och skapar nya tjänster i transportsystemets olika delar. Digitaliseringen möjliggör nya typer av åtgärder och beslutsstöd som bygger på interaktion mellan fordon och infrastruktur för att skapa nyttor. Trafikverket kommer under planperioden att verka för att tillvarata digitaliseringens möjligheter genom att utvecklingen av informationsmängder och den digitala infrastrukturen beaktas, både inom ramen för den egna verksamheten och i samverkan med andra aktörer. Nya typer av åtgärder med tydliga inslag av digitalisering som ger direkta effekter i transportsystemet kan underlätta omställningen till ett hållbart transportsystem. Prioriterade områden inom forskning och innovation är ökad produktivitet, klimatpåverkan, effektivt inkluderande transportsystem och digitalisering av transportsystemet för ett hållbart samhälle.

Den nationella godstransportstrategin

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

godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. 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. 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. I strategin 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, att rapportering till berörda myndigheter vid fartygsanlöp ska förenklas, att EU:s godskorridorer på järnväg ska utvecklas, att järnvägsförbindelserna till Norge ska utvecklas och att en ny fast förbindelse till Danmark ska analyseras.

I strategin betonar regeringen även vikten av forskning och innovation, och för att stärka Sveriges konkurrenskraft krävs förmåga att skapa och producera innovativa lösningar och 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 med rätt styrmedel skapa lösningar som kan bidra till att klimatmålet nås och att konkurrenskraften för svenskt näringsliv stärks.

I regeringens godstransportstrategi betonas 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 energieffektiva 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.

Ett godstransportråd har inrättats som ska möjliggöra ett löpande utbyte av erfarenheter och synpunkter mellan regeringen och företrädare för näringsliv, intresseorganisationer, forskningsinstitut, universitet och högskolor, statliga

myndigheter, kommuner och regioner m.fl. Regeringen har gett i uppdrag åt Trafikverket att inrätta ett kansli som ger stöd till rådet.

Sedan strategin presenterades har regeringen gett flera särskilda regeringsuppdrag som knyter an till en eller flera insatser och insatsområden i strategin. 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 närsjöfart och förbättra förutsättningarna för överflyttning av godstransporter från väg.

I augusti 2018 fick Trafikanalys i uppdrag av regeringen att följa upp och utvärdera den nationella godstransportstrategins genomförande under perioden 2018–2022.

Strategi för hållbar turism och växande besöksnäring

Regeringen presenterade en ny strategi för hållbar turism och växande besöksnäring den 18 oktober 2021. Strategin är baserad på visionen om att Sverige ska bli världens mest hållbara och attraktiva resmål byggt på innovation till 2030. Visionen är en ledstjärna för att turistlandet Sverige ska gå före i utvecklingen och ha hållbarhet och innovation som en del av sitt varumärke och sin attraktionskraft. En hållbar besöksnäring som levererar innovativa, kreativa och attraktiva produkter och upplevelser av hög kvalitet har bättre förutsättningar att konkurrera på en internationell marknad. Besöksnäringen utgör en väsentlig del av den upplevelsebaserade ekonomin där kreativitet och innovationsförmåga är centralt. För att uppnå denna vision identifierar regeringen i strategin ett antal strategiska områden: enklare företagande, jobb och kompetens, kunskap och innovation, tillgänglighet samt marknadsföring. Till varje område kopplas de fyra horisontella perspektiven hållbarhet, digitalisering, platsutveckling och samverkan. Strategin knyter i sin helhet an till Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling, till regeringens jämställdhetsmål, till de klimatpolitiska målen och till andra riksdagsbundna mål. Regeringen anger vidare att den avser att ta fram handlingsplaner som är i linje med strategin.

Regeringens totalförsvarsproposition

Regeringen överlämnade i oktober 2020 propositionen Totalförsvaret 2021–2025 (prop. 2020/21:30) till riksdagen. I propositionen behandlas bl.a. det civila försvaret och frågor om att säkerställa de viktigaste samhällsfunktionerna; bl.a. transporter och transportsystemet tas upp. I propositionen påtalas att Luftfartsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket, som är bevakningsansvariga myndigheter inom transportområdet, pekar på att det finns behov av förstärkt säkerhetsskydd, informationssäkerhet och säkra kommunikationssystem som bygger på nationellt samordnade lösningar. I detta ingår bl.a. behov av att förstärka skyddet av trafikledningscentraler och andra viktiga anläggningar. Grundläggande förutsättningar för

de fyra transportmyndigheternas möjligheter att utveckla det civila försvaret är åtgärder för organisatorisk uppbyggnad och säkerställande av en robust it-infrastruktur. Förslagen i regeringens proposition innebär att medel tillförs myndigheterna för att påbörja det arbete som beskrivs ovan. I yttrande 2020/21:TU3y över regeringens proposition framförde trafikutskottet att propositionen identifierar ett mycket angeläget behov av att förstärka och vidareutveckla den civila försvarsförmågan och robustheten inom transporter, elektronisk kommunikation och post. Utskottet ansåg att det är av stor vikt att tillräckliga medel anslås för att understödja detta arbete och ställde sig bakom den aviserade inriktningen i propositionen i denna del. Utskottet framhöll bl.a. att Sverige ska ha en robust, miljöanpassad och pålitlig transportinfrastruktur som ligger i framkant när det gäller innovativa och effektiva lösningar. Den pågående covid-19-pandemin visar tydligt på betydelsen av transportsystemets olika delar i att säkerställa försörjningen av nödvändiga varor och tjänster till och i hela landet. Utskottet ansåg att en grundläggande funktionalitet inom transportområdet är en förutsättning för att flera andra samhällsviktiga funktioner ska kunna upprätthållas vid kriser, höjd beredskap och ytterst i krig.

Forskningspropositionen

I proposition 2020/21:60 Forskning, frihet, framtid – kunskap och innovation för Sverige presenterar regeringen forskningspolitiken för 2021–2024. När det gäller samhällsutmaningen klimat och miljö betonar regeringen att klimatförändringarna är vår tids ödesfråga och att Sverige ska vara ledande i klimatomställningen och bli ett fossilfritt föregångsland. Regeringen lyfter fram att utmaningarna är stora inom bl.a. transportsektorn. När det gäller olika satsningar på innovation framför regeringen att innovationssystemet ska stärkas med satsningar som avser bl.a. strategiska innovationsprogram, forskningsinstitut, test- och demonstrationsmiljöer samt sänkta trösklar för nyttiggörande och kommersialisering. Dessa satsningar ska bidra till att möta samhällsutmaningarna, nyttiggöra forskningsresultat och stärka Sverige som kunskapsnation. Regeringen betonar att Sverige är ett av världens mest innovativa länder men att det behövs fortsatta investeringar för att behålla och utveckla innovationssystemet och konkurrenskraften. I propositionen nämns flera olika satsningar på transportområdet. Ett exempel är strategiska innovationsprogram där regeringens ambition är att nästa generations innovationsprogram i större omfattning ska ta sig an områden med bred samhällsrelevans utifrån Agenda 2030, bl.a. med tydligare fokus på fossilfrihet. Ett annat exempel är programmet Fordonsstrategisk forskning och innovation (FFI) som är en avtalsreglerad samverkan mellan fordonsindustrin och staten genom Verket för innovationssystem (Vinnova). Regeringen understryker att investeringar i forskning, utveckling och innovation behövs för att behålla fordonsindustrins konkurrenskraft. I forskningspropositionen nämns flera olika satsningar och att en del av dem återfinns inom

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

Regeringens landsbygdsproposition

I propositionen En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop (prop. 2017/18:179) lämnade regeringen förslag till en sammanhållen politik för Sveriges landsbygd. 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 lyfte regeringen bl.a. fram att det behövs nya tillvägagångssätt för att förbättra transportmöjligheterna på landsbygderna. Regeringen pekade på att kollektivtrafiken på landsbygden är svagt utvecklad och turtätheten ofta låg. I sitt yttrande till näringsutskottet (yttr. 2017/18:TU7y) instämde trafikutskottet 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 landsbygden ser olika ut och därför behöver mötas med olika åtgärder.

Budgetpropositionen för 2022

I budgetpropositionen konstaterar regeringen att det finns stora geografiska variationer i tillgängligheten, även om den generellt har legat relativt stabilt

över tid. Den lokala tillgängligheten till service när det gäller livsmedelsbutiker, skolor och vårdcentraler har endast ändrats marginellt över tid, när det gäller ett genomsnitt för hela landet. Den interregionala tillgängligheten har bedömts utifrån kriterier som Trafikverket satt upp och har förbättrats sedan 2013 men har i flera år haft en negativ utveckling. Den sammanvägda bedömningen är enligt regeringen att tillgängligheten genom persontransporter befinner sig på samma nivå som när de nuvarande transportpolitiska målen antogs. Varje år genomför Svenskt Näringsliv en kommunrankning av det lokala företagsklimatet baserad på resultatet från en företagsenkät med frågor om bl.a. företagets upplevelse av vägnät samt tåg- och flygförbindelser. Undersökningen visar att företagen i storstadskommuner och s.k. täta kommuner nära en större stad (enligt Tillväxtanalys kommungruppsindelning) är mer nöjda med kommunens vägnät och tåg- och flygförbindelser än vad företagarna generellt sett är i riket. Det är också tydligt att företagen i mycket avlägset belägna landsbygdskommuner är minst nöjda. Regeringen framhåller att den avser att fortsätta att främja överflyttning från flyg- och vägtransporter till järnväg och sjöfart och stärka intermodaliteten i transportsystemet.

Av budgetpropositionen för 2022 framgår vidare att resandet minskade kraftigt under 2020 för såväl män som kvinnor, enligt den senaste resvaneundersökningen. Förklaringen till detta är framför allt pandemin och det är särskilt när det gäller resor till och från arbetsplats eller skola, eller i tjänsten, som minskningen syns. Resorna med kollektivtrafik minskade tydligt. Under 2019 uppgick resandet till cirka en timme per person och dag och under 2020 hade den tiden minskat till ca 45 minuter. I propositionen anges att män och kvinnor lägger ungefär lika mycket tid på resor och att det är små skillnader i vilka ärenden de lägger restid på. Det finns inga statistiskt säkerställda skillnader mellan könen i fråga om i vilken utsträckning olika färdssätt används, förutom att män åker något mer bil än kvinnor (26 kilometer per dag jämfört med 18 kilometer per dag). Av budgetpropositionen framgår att könsfördelningen numera är i stort sett jämn i de beslutande församlingarna i den offentliga delen av transportsektorn på nationell nivå. Andelen kvinnor respektive män i ledningsgrupper och styrelser för statliga myndigheter och bolag i transportsektorn har de senaste åren legat på omkring 50 procent. I propositionen anges att könsfördelningen inte är lika jämn i beslutsfattande församlingar på regional och lokal nivå. Regeringen pekar vidare på att det är skillnad i upplevd trygghet i resandet mellan kvinnor och män. I budgetpropositionen anges även att det civila försvaret är en grundläggande funktionalitet för transportområdet och en förutsättning för att flera andra samhällsviktiga funktioner ska kunna upprätthållas inför och vid höjd beredskap och ytterst i krig. Arbetet med att utveckla det civila försvaret och denna funktionalitet fortsatte under 2020, bl.a. när det gäller organisatorisk uppbyggnad och planering.

Uppföljning av de transportpolitiska målen

Trafikanalys redovisar varje år en uppföljning av hur transportsystemet utvecklats i förhållande till de transportpolitiska målen. I Trafikanalys rapport från april 2022 (rapport 2022:11) gör myndigheten bedömningen att transportförsörjningen inte har närmat sig en långsiktigt hållbar transportförsörjning sett ur alla relevanta hållbarhetsperspektiv. Trafikanalys framhåller att det innebär en risk för att samhället överkonsumerar transporter jämfört med vad som vore samhällsekonomiskt mest effektivt. Trafikanalys påminner om att varken över- eller underinternalisering bidrar till en samhällsekonomisk effektivitet. Trafikanalys uppger att förutsättningarna för näringslivets transporter inte bedöms ha utvecklats positivt. Användbarheten för alla i transportsystemet bedöms ha utvecklats negativt, främst genom en försämrad tillgänglighet till kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning under coronapandemin.

Hållbara transporter

Naturvårdsverkets underlag till klimatredovisning enligt klimatlagen

Naturvårdsverket har haft regeringens uppdrag att ta fram underlag till den klimatredovisning som regeringen avser lämna under 2022. I maj 2022 lämnade Naturvårdsverket ett underlag med en redovisning av de viktigaste klimatpolitiska besluten under perioden 1 januari 2021 till och med 1 mars 2022, med uppskattningar av vilka effekter de kan ha på utvecklingen. Underlaget omfattar även bedömningar av utsläppsutvecklingen mot etappmålen år 2030, 2040 och 2045, baserade på resultat från uppdaterade scenarier. Naturvårdsverket bedömer utifrån den scenarioanalys som nu genomförts att klimatmålet för den icke handlande sektorn till 2030 och klimatmålet för inrikes transporter till 2030 kan nås med de styrmedel som är beslutade. Målet till 2040 nås däremot inte i det uppdaterade referensscenariot men med beslut om ytterligare styrmedelsskärpningar, som är föreslagna på EU-nivå för nya lätta vägfordon, kan målet nås. Scenarioanalysen visar samtidigt att målet till 2045 inte nås med befintliga styrmedel men att gapet till målet 2045 har minskat betydligt jämfört med tidigare års klimatredovisningar.

EU-kommissionens strategi för smart och hållbar mobilitet

Den europeiska gröna given är ett paket med politiska initiativ som ska leda till en grön omställning i EU och vars slutmål är klimatneutralitet senast 2050. I december 2020 presenterade Europeiska kommissionen en ny strategi för hållbar och smart mobilitet (COM (2020)789) baserad på den europeiska gröna given. Kommissionen aviserar här ett flertal initiativ för att driva på transportsystemets omställning. Regeringen bedömer att strategin kommer att få en betydande inverkan på EU:s transportpolitik, men även på den nationella politiken. I utlåtande 2020/21:TU17 välkomnade utskottet kommissionens meddelande om hållbar och smart mobilitet och delade kommissionens

bedömning att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är den viktigaste utmaning transportpolitiken står inför. Utskottet påminde om att det krävs en långsiktig och resultatinriktad politik för att ställa om till en mer hållbar transportsektor med tillhörande infrastruktur. Utskottet framhöll vidare att det krävs flera olika insatser och en kombination av styrmedel för att minska transporternas klimatpåverkan t.ex. effektivare transporter och en övergång till förnybara drivmedel samt tillvaratagande av möjligheterna med ny teknik. Utskottet lyfte vidare fram att Sverige och EU ska ha en robust, miljöanpassad och pålitlig transportinfrastruktur med en hög trafiksäkerhet som på ett bra sätt ska kunna klara av både väntade och oväntade händelser och störningar. Inför det kommande arbetet med anledning av strategin pekade utskottet på betydelsen av att transportsystemet är jämställt och att det är tillgängligt för personer med funktionsnedsättning.

Fossilfritt Sverige

Fossilfritt Sverige arbetar med att öka takten i klimatomställningen. Målet är att bygga en stark industri och skapa fler jobb och exportmöjligheter genom att bli fossilfri. Fossilfritt Sverige startades på initiativ av regeringen 2015 före FN:s klimatmöte i Paris och samlar aktörer i form av företag, kommuner, regioner och organisationer som ställer sig bakom deklarationen om att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Genom samverkan med företag, branscher, kommuner och regioner arbetar Fossilfritt Sverige med att identifiera hinder och möjligheter för att accelerera utvecklingen. Utifrån det tar Fossilfritt Sverige fram förslag som överlämnas till regeringen och samlar aktörer för att vidta åtgärder. Initiativet ska fortgå fram till den 31 december 2024. Inom ramen för Fossilfritt Sverige har 22 branscher, bl.a. flygbranschen, fordonsindustrin, sjöfartsnäringen och åkerinäringen, tagit fram färdplaner för att visa hur de kan stärka sin konkurrenskraft genom att bli fossilfria eller klimatneutrala. Färdplanerna visar möjligheterna, identifierar hinder och innehåller förslag på lösningar, genom både egna åtaganden och politiska förslag. I oktober 2021 redovisades den första uppföljningen av de 22 färdplanerna för fossilfri konkurrenskraft.

Elektrifieringskommissionen

Regeringen har inrättat en elektrifieringskommission för att påskynda arbetet med elektrifiering av de tunga vägtransporterna och transportsektorn som helhet. Elektrifieringskommissionen ska i samråd med berörda aktörer identifiera åtgärder som de kan vidta för att takten i elektrifieringen på transportområdet ska öka. Analysen ska innefatta person- och godstransporter inom samtliga trafikslag. Kommissionen ska särskilt fokusera på hur regionala godstransporter, de statliga vägarna samt stråk som är viktiga för industrin och transporter i bygg- och anläggningsprojekt kan elektrifieras. I december 2021 överlämnade elektrifieringskommissionen sin handlingsplan för elektrifiering av de mest trafikerade vägarna i Sverige. Handlingsplanen syftar till att beskriva hur de mest trafikerade vägarna i Sverige kan elektrifieras.

Handlingsplanen pekar ut den övergripande inriktningen för hur eldrivna fordon ska kunna laddas och hur vätgas ska kunna tankas längs större vägar genom att genom att tydliggöra ansvarsfördelning och redovisa åtaganden från berörda aktörer.

Några andra åtgärder för att främja en hållbar transportsektor

I februari 2022 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att se över förutsättningarna för skärpt miljökontroll vid besiktning. En skarpare kontroll ska enligt regeringen ge bättre luftkvalitet.

I januari 2022 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att analysera och lämna förslag på hur stödet till forskning och innovation på elflygsområdet kan utvecklas, samordnas och organiseras. Syftet med uppdraget är att påskynda utvecklingen av elflyg.

Regeringen beslutade den 19 december 2019 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att lämna förslag om utfasning av fossila drivmedel och utreda förutsättningarna för förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar. I Utfasningsutredningens betänkande I en värld som ställer om – Sverige utan fossila drivmedel 2040 (SOU 2021:48) från juni 2021 föreslås att användningen av fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner i Sverige ska vara utfasad senast 2040. Utfasningsåret bör enligt utredningen vara ett riksdagsbundet etappmål. Utredningen menar att utfasningen kan ske på ett så hållbart och kostnadseffektivt sätt som möjligt genom en kombination av en omfattande elektrifiering, minskad trafik genom ett mer transporteffektivt samhälle och en övergång till långsiktigt hållbara och förnybara drivmedel. Främst vägtransporterna bör enligt utredningen elektrifieras så långt och snabbt som möjligt så att förnybara flytande och gasformiga drivmedel frigörs för användning inom arbetsmaskiner, flyg och sjöfart.

Klimatklivet regleras av förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar. Medel från Klimatklivet har beviljats till olika infrastruktur- och transportåtgärder, t. ex. spår för ny omlastningsterminal, terminalspår, elanslutning i terminal och fartyg, landelanslutning av fartyg, investering i kombianpassade enheter.

Den 19 december 2019 gav regeringen Konjunkturinstitutet i uppdrag att analysera förutsättningarna för att konvertera befintliga fordon till lågutsläppsfordon. I redovisningen till regeringen från juni 2021 diskuteras förutsättningar för, och konsekvenser av, efterkonvertering av personbilar till etanol- eller gasdrift. Givet att transportsektorns utsläppsmål till 2030 ska nås och att detta sker genom att politiken gradvis styr mot målet resulterar konverteringen inte i globala utsläppsminskningar. Den primära samhälls-ekonomiska intäkten följer enligt Konjunkturinstitutet i stället av att konvertering kan medge större drivmedelsförsäljning under den utsläppsbana som leder mot transportsektorns utsläppsmål.

För att främja användningen av biodrivmedel har regeringen från 1 juli 2018 infört reduktionsplikt för bensin, diesel och från 1 juli 2021 även för

flygfotogen. Det innebär att alla drivmedelsleverantörer måste minska växthusgasutsläppen från berörda drivmedel med en viss procentsats. Den 1 juli 2018 infördes det s.k. bonus–malus-systemet. Systemet innebär att köp av nya lätta fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras med en bonus, medan sådana fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med högre skatt (malus) under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången. Till följd av utvecklingen på nybilsmarknaden och för att stärka miljöstyrningen ska gränserna vid beräkningen av det förhöjda koldioxidbeloppet sänkas för nya lätta fordon från den 1 juli 2022.

Transportplaner

Regeringen beslutade i december 2017 om ett kommittédirektiv om samordningen mellan berörda parter i samhällsbyggnadsprocessen i kommuner med särskilt komplexa planeringsförutsättningar (dir. 2017:126). Utredaren redovisade för- och nackdelar med att införa en möjlighet till krav på transportplaner i detaljplanering för nyetablering av bostäder i delbetänkandet Bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling (SOU 2019:17). Utredningen anförde bl.a. att den anser att fördelarna med en sådan lagstadgad rätt för nämnda krav överväger de nackdelar som finns. Enligt utredningens bedömning bör det göras ändringar i plan- och bygglagen (2010:900), förkortad PBL, som bl.a. främjar likvärdig tillgång för olika trafikslag och som stärker översiktsplanernas strategiska betydelse när det gäller transportsystemets koppling till regional och nationell sektorsplanering. Utredningen anförde att kraven på transportplaner bör ställas på kommuner och att det inte är lämpligt att införa en bestämmelse i PBL om kommuners rätt att ställa krav på byggaktörer. Utredaren fick i februari 2020 i tilläggsuppdrag att även se över delar av PBL för att genom ändringar i regelverket stärka förutsättningarna för transporteffektivitet och tillgänglighet genom hållbara transporter samt utveckla möjligheterna att främja långsiktigt hållbara stadsmiljöer (dir. 2020:15). Syftet med uppdraget var att skapa förutsättningar för en samhällsplanering som främjar hållbara livsmiljöer med minskad miljö- och klimatpåverkan. I mars 2021 redovisade utredningen sitt betänkande Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23). Där lämnas bl.a. ett antal förslag till ändringar i PBL som syftar till att stärka förutsättningarna för transporteffektivitet. I utredningsbetänkandet konstateras bl.a. att många kommuner arbetar med trafik- och transportplaner, vilka har som målsättning att förändra fördelningen av andelen personer som reser med olika färdmedel. Tillämpningen varierar dock över landet.

Överflyttning av transporter från väg till järnväg och sjöfart

Trafikverkets uppdrag att främja en överflyttning av transporter från väg till järnväg och sjöfart

I augusti 2018 gav regeringen Trafikverket i uppdrag 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. Trafikverket överlämnade rapporten Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg i september 2019 och framförde bl.a. att myndigheten sammantaget behöver jobba mer målinriktat, systematiskt och samordnat för att öka andelen godstransporter på järnväg och med fartyg. Trafikverket uppgav att myndigheten för att ta ett tydligare och mer samlat grepp i frågan därför skulle upprätta en färdplan för överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. I rapporten behandlades även frågan om finansiering av åtgärder i anslutning till hamnar och landterminaler. Trafikverket framförde bl.a. att åtgärdande 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. Trafikverkets Färdplan för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart (2020/7472) presenterades i maj 2020. Färdplanen ska på ett övergripande sätt beskriva hur Trafikverket prioriterar och genomför de åtgärder som tagits fram i tre regeringsuppdrag och som främjar en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Huvudsyftet är att färdplanen ska vara ett kommunikationsunderlag inom Trafikverket som översiktligt beskriver hur Trafikverket kommer att prioritera och genomföra åtgärderna samt ett styr- och planeringsunderlag för Trafikverkets verksamhet som tydliggör vilka aktiviteter som ska genomföras, när de ska vara klara och var ansvaret ligger.

Miljökompensation för godstransporter på järnväg

Under 2018 infördes en miljökompensation till godsoperatörer på järnväg för att stärka järnvägens konkurrenskraft och bidra till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Syftet med en miljökompensation var att stärka järnvägens konkurrenskraft och därmed bidra till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Trafikverket får, om det finns medel för ändamålet och i enlighet med bestämmelserna i förordningen (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg, därmed ge miljökompensation för godstransporter som utförs på järnväg i Sverige.

Ekobonus

Den s.k. ekobonusen innebär möjligheter att få miljökompensation för åtgärder som leder till att gods flyttas över från vägtransporter till sjötransporter. Ekobonus beviljas i enlighet med förordning (2018:1867) om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Stödssystemet infördes i Sverige 2018 och har sedan förlängts så att det avser helåret 2022. Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att analysera och föreslå hur ett ekonomiskt stöd i form av en förlängd och breddad ekobonus

bör utformas i syfte att ytterligare främja överflyttningen av gods till järnväg och sjöfart och underlätta för intermodala transporter. Trafikverket redovisade sitt uppdrag Förlängd och breddad ekobonus i mars 2022.

En nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart

Regeringen beslutade i november 2020 att utöka uppdraget för den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart till att också innefatta uppdraget att genom dialog med hamnarna skapa incitament för överflyttning av gods från väg till sjöfart och stärka sjöfartens konkurrenskraft. I samordnarens uppdrag ingår sedan tidigare bl.a. att främja en väl fungerande och effektiv inrikes sjöfart och närsjöfart, samt förbättra förutsättningarna för överflyttning av godstransporter från väg. Uppdraget ska redovisas senast den 14 oktober 2022.

Krisberedskap inom transportsektorn

Krisberedskap i Sverige

Krisberedskapen i Sverige regleras i lagar och förordningar och ansvarsförhållanden styrs bl.a. av grundläggande principer. Vissa myndigheter har mer ansvar än andra för Sveriges krisberedskap och att planera för totalförsvaret, men alla statliga myndigheter har ett ansvar för att minska sårbarheter i samhället. Även näringsidkare har viktiga roller inom totalförsvaret. Enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska verket med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv samverka med andra aktörer och vidta åtgärder i syfte att utveckla och samordna krisberedskap och planering för höjd beredskap inom transportområdet. I detta ingår att bedriva omvärldsbevakning och analys samt att stödja andra myndigheter med expertkompetens inom området. Med samhällsviktig verksamhet avses en verksamhet, tjänst eller infrastruktur som upprätthåller eller säkerställer samhällsfunktioner som är nödvändiga för samhällets grundläggande behov, värden eller säkerhet.

Trafikverkets uppdrag med anledning av civilförvarsområden

Den 18 maj 2022 presenterade regeringen en myndighetsreform för civilt försvar och krisberedskap i syfte att stärka landets motståndskraft under fredstida krissituationer, höjd beredskap och krig. 60 statliga myndigheter, däribland Trafikverket och Transportstyrelsen, ska bli s.k. beredskapsmyndigheter. Det är myndigheter med särskild betydelse för samhällets krisberedskap och totalförsvaret. Myndigheterna ska ha god förmåga att motstå hot och risker, förebygga sårbarheter, hantera fredstida krissituationer och genomföra sina uppgifter vid höjd beredskap. Den 25 maj 2022 fick Trafikverket i uppdrag att se över hur myndighetens regionala indelning behöver förändras för att överensstämma med de civilområden som ska inrättas på regional nivå inom det civila försvaret. Uppdraget ska redovisas den 1 november 2022.

Trafikverkets uppdrag att utveckla och samordna krisberedskap

År 2017 beslutade regeringen att Trafikverket skulle få ett samlat övergripande planeringsansvar för att utveckla och samordna krisberedskap och det civila försvaret inför och vid höjd beredskap inom transportområdet. Regeringen anger att en viktig förutsättning för det fortsatta arbetet med att skapa trygghet är att det för samhällsviktiga verksamheter inom transportområdet tydliggörs vilken myndighet som ansvarar för samlad övergripande planering för krisberedskap och det civila försvaret. Transporter och transportinfrastruktur är viktiga funktioner för att samhället och även andra viktiga samhällsfunktioner ska fungera vid allvarliga störningar och vid en kris. Regeringen gav Trafikverket denna nya uppgift eftersom myndigheten har ett trafikslagsövergripande perspektiv och en operativ roll inom transportområdet. Regeringen betonar att Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen fortfarande har ansvar för krisberedskap och civilt försvar för sina ansvarsområden. Beslutet innebär att Trafikverket ska samverka med andra aktörer och vidta åtgärder i syfte att utveckla och samordna krisberedskap och planering för höjd beredskap inom transportområdet. I detta ingår att bedriva omvärldsbevakning och analys samt att stödja andra myndigheter med expertkompetens inom området.

Den nationella säkerhetsstrategin

I den nationella säkerhetsstrategin aviserar regeringen en översyn av vilka författningsändringar som kan behöva göras för att bättre tillgodose statens behov av att kunna värna totalförsvarets intressen på olika områden i samhället. En parlamentariskt sammansatt kommitté blev därför satt att kartlägga det regelverk som syftar till att skydda totalförsvarsverksamhet mot yttre hot. Utifrån kartläggningen skulle kommittén analysera befintligt regelverk och bedöma om det finns behov av författningsåtgärder vad gäller ansvarsförhållandet mellan staten, kommunerna och enskilda (dir. 2017:31).

Ett delbetänkande presenterades i april 2018 (SOU 2018:26). Kommitténs förslag innebär att skyddslagens uppräkningslista av möjliga skyddsobjekt utvidgas något. I juni 2019 redovisade kommittén sitt slutbetänkande (SOU 2019:34). De huvudsakliga förslagen innebär i korthet följande:

- Ett statligt kontrollsystem införs med möjlighet för staten att granska och ytterst villkora eller förbjuda överlåtelser och upplåtelser av utpekad egendom som är av väsentligt intresse för totalförsvaret. Det gäller hamnar, flygplatser och fastigheter i områden med geografiska förhållanden av väsentlig betydelse för det militära försvaret. Det införs också ett krav på att fysiskt skyddade anläggningar som inrättats för behov inom civilt försvar endast får avvecklas, överlåtas eller upplåtas av en kommun eller en region efter medgivande från staten.
- Det införs en generell uttrycklig skyldighet i lag för kommuner och regioner att beakta totalförsvarets krav i sin verksamhet.

- Staten genom länsstyrelsen ges en utökad möjlighet att tillvarata totalförsvarets intressen i den fysiska planeringsprocessen.

I betänkande 2016/17:FöU5 uttryckte försvarsutskottet mot bakgrund av det försämrade säkerhetspolitiska läget en oro i fråga om begränsningarna när det gäller statens möjligheter att skydda angelägna intressen för totalförsvaret. Utskottet ansåg att samhällsviktig infrastruktur som är av avgörande betydelse i det avseendet måste kunna skyddas. Samtidigt är den kommunala självstyrelsen en central del i det svenska statsskicket och en av grunderna för det fria folkstyret. Dessutom är egendomsskyddet och näringsfriheten delar av de grundläggande fri- och rättigheter som regeringsformen skyddar, anförde utskottet som noterade att regeringen hade uttalat avsikten att se över behovet av vissa författningsändringar för att tillgodose skyddet av vissa särskilt skyddsvärda objekt. Försvarsutskottet ansåg att frågan brådskade och regeringen därför skyndsamt borde återkomma till riksdagen med förslag till sådana lösningar. Riksdagen ställde sig bakom det som utskottet anförde om statens möjligheter att skydda totalförsvarsintressen och om att tillkännage detta för regeringen, vilket riksdagen sedermera gjorde (rskr. 2016/17:175). I skrivelse 2021/22:75 hänvisar regeringen till budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 6) där regeringen redovisar vad som gäller till dess att förslag om permanenta lösningar om särskilt skydd för totalförsvarets intressen kan presenteras för riksdagen. Regeringen framför att det föreligger ett omfattande och komplext lagstiftningsärende som även har samband med pågående och redan genomfört lagstiftningsarbete på närliggande områden. Frågan bereds vidare inom Regeringskansliet.

Järnvägsbranschens samverkansforum

Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS) har bildats av aktörer inom järnvägsbranschen i Sverige för att prioritera och driva på järnvägens förbättringsarbete. Inom JBS samverkar säkerhetsansvariga parter för att lyfta fram och utveckla särskilda områden inom säkerhet. I de gemensamma insatserna för 2020 har en grupp med företrädare för de aktörer som samverkar inom JBS tagit fram förslag till insatser för att gemensamt stärka arbetet med säkerhet.

Kamerabevakning

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

Sårbarheten i den gränsöverskridande järnvägsgodstrafiken

Regeringen gav den 16 juli 2020 Trafikverket i uppdrag att analysera och redovisa vilken funktion tågfarjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland har för en långsiktigt hållbar transportförsörjning. Uppdraget redovisades den 15 januari 2021. I rapporten Tågfarjeförbindelse Trelleborg–Tyskland framför Trafikverket bl.a. att den svenska tågfarjetrafiken har funnits länge men allt eftersom broar och tunnlar har byggts har tågfarjornas betydelse minskat. Öppnandet av fasta förbindelser som t.ex. Öresundsbron och broarna som länkar samman de danska öarna med varandra har betytt billigare, smidigare och snabbare järnvägstransporter. Trafikverket pekar vidare på att tågfarjetrafikens nedgång när det gäller passagerartrafik även beror på konkurrensen från lågprisflyget. Den gränsöverskridande järnvägsgodstrafiken mellan Sverige och kontinenten använder till största delen rutten via Öresundsbron och Danmark. Järnvägsfärjorna från Ystad och Trelleborg till olika hamnar på kontinenten har under flera år haft vikande volymer. Trafikverket betonar dock att tågfarjan mellan Trelleborg och Tyskland vid avbrott på Öresundsbron är ett viktigt alternativ för godstransporter mellan Sverige och kontinenten. Om tågfarjorna skulle sluta att gå skulle enligt Trafikverket sårbarheten i transportsystemet öka. Trafikverket konstaterar att förbindelsen är lågt utnyttjad i dag och att det krävs kraftigt ökad efterfrågan om förbindelsen ska kunna upprätthållas. Det kan krävas någon form av ekonomiskt stöd till tågfarjeförbindelsen, åtminstone tills Fehmarn Bältförbindelsen beräknas vara klar 2029. Trafikverket framför att tågfarjeförbindelsen mellan Trelleborg och Rostock är viktig som alternativ transportväg för godstransporter vid långvariga avbrott eller stopp på Öresundsbroförbindelsen eller järnvägen genom Danmark. Utredningen visar att funktionen som redundansalternativ enligt industrin är en viktig förutsättning för att välja godstransporter på järnväg. Trafikverket konstaterar att det för Sveriges beredskap behövs alternativa transportvägar. I dag finns redundans för järnvägstransporter genom tågfarjorna, men även andra transportlösningar används vid störningar, och då främst lastbilstransporter.

Det transeuropeiska nätverket

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

Kommissionen presenterade i december 2021 ett förslag till reviderad TEN-T-förordning (COM (2021) 812). Förslaget är en viktig åtgärd för att genomföra den europeiska gröna given och strategin för smart och hållbar

mobilitet. Målet med förordningen är att åstadkomma ett effektivt nätverk i EU av järnvägar, inre vattenvägar, närsjöfart och vägar som är sammanbundna med urbana noder, hamnar, flygplatser och terminaler.

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

Forsknings- och innovationsverksamhet

Trafikverket

Trafikverket ska genom sin forsknings- och innovationsverksamhet bidra till att stärka svensk forskning och innovation inom transportområdet så att dessa bidrar till att de transportpolitiska målen inklusive klimatmålen kan nås. Trafikverkets forsknings- och innovationsplan beskriver de övergripande målsättningarna, aktuella prioriteringar och de processer och regler som gäller.

Trafikverket uppger att myndigheten arbetar för att befintliga transportsystem utvecklas men också följer utvecklingen inom nya innovativa transportsystem som kan komplettera de klassiska redan existerande systemen. Trafikverket betonar att det är viktigt att bygga strategisk kunskap om teknikutveckling och digitalisering, och ett område som är viktigt är framtidens färdmedel och fordon. Trafikverket uppger vidare att fordon i dag till stor del är uppkopplade, vilket kan användas för att skapa en hållbar och säker miljö.

I april 2022 presenterade Trafikverket 34 konkreta åtgärder som ska öka takten i digitaliseringen av vägtransportsystemet. Färdplanen 2022 visar Trafikverkets samlade riktning inom området digitalisering av vägtransportsystemet och speglar nya förutsättningar, utvecklingsbehov och åtgärdsförslag som bidrar till tillgänglighet i ett hållbart samhälle.

Geofencing

Geofencing är en digital geografisk zon där uppkopplade fordon kan styras på olika sätt. De uppkopplade fordonens tillträde, hastighet och användning av drivmedel kan på sikt styras digitalt. Fordon är i dag till stor del uppkopplade, vilket kan användas för att skapa en hållbar och säker miljö. Trafikverket har initierat ett fyraårigt program för att möjliggöra geofencing i större skala. I programmet ingår bl.a. Scania AB, AB Volvo, Volvo Personvagnar AB, Veoneer, Stockholms stad, Göteborgs stad, Transportstyrelsen och Trafikverket.

Kombinerad mobilitet

Kombinerad mobilitet (också kallat mobilitet som tjänst eller MAAS) är ett innovationsområde där fokus flyttas från själva transporten till mobilitet. Kombinerad mobilitet är ett koncept som innebär att en resenär köper eller prenumererar på en kombination av möjligheter till mobilitet i stället för, eller

som komplement till, att köpa eller äga egna transportmedel. Mobilitet som tjänst i stor skala ingår inom ramen för samverkansprogrammet Nästa generations resor och transporter och att en nationell färdplan för kombinerad mobilitet har tagits fram. 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.

Ökad kapacitet i järnvägstrafiken

Branschprogrammet Ökad kapacitet i järnvägstrafiken (KAJT) genomför forskning för att förbättra järnvägssystemet. När det gäller självkörande tåg uppger Trafikverket att infrastrukturhållare i Europa samarbetar med systemleverantörer om att specificera självkörande tåg och att genomföra demonstration av det. I Sverige är huvudfokus på att lokföraren har ett stöd för tåγκörningen. Maglevtekniken innebär att tågen drivs framåt av ett magnetfält och svävar över en farbana av betong. Trafikverket uppger att maglevtekniken har många positiva egenskaper såsom hög toppfart, låg driftskostnad, lägre buller och låg energiåtgång. En del av dessa egenskaper är omdiskuterade, men tekniken har enligt Trafikverket fördelar samtidigt som maglev är oprövat i stor skala för höghastighetståg. Det finns flera banor med maglev för låg hastighet i Kina, Japan och Sydkorea men bara en för hög hastighet. I Europa finns inget projekt för maglev i nuläget. Trafikverket uppger att man följer utvecklingen inom maglev.

Självkörande fordon

Frågan om autonoma eller självkörande fordon i trafiken har behandlats i en rad utredningar av olika myndigheter under senare år. Sverige deltar även aktivt i flera stora EU-projekt inom området. Utredningen om självkörande fordon på väg lade i mars 2018 fram sitt slutbetänkande Vägen till självkörande fordon (SOU 2018:16). Utredningen pekar på behovet av en del ändringar i det juridiska regelverket för att underlätta en marknadsintroduktion av automatiserade fordon. Det handlar bl.a. om att anpassa reglerna i trafikförordningen, vägmärkesförordningen och kamerabevakningslagen för automatiserad körning. Vidare föreslår utredningen fortsatta analyser och att man uppmuntrar de försök och demonstrationsprojekt som behövs för att underlätta för självkörande fordon i trafiken.

Järnvägsstationer

Trafikverket betonar att stationer är en viktig komponent i järnvägssystemet. Jernhusen äger de flesta av järnvägsstationerna i Sverige, medan Trafikverket äger perronger och några mindre stationer. Jernhusen är ett statligt bolag som äger 37 stationer av olika storlek. Jernhusen sköter även väntsalar i ca 100 stationer som har andra ägare. Det finns enligt Trafikverket olika principer för var en station kan placeras. Trafikverket menar att olika stationslägen på olika

sätt kan bidra till att uppfylla målet att möjliggöra hög tillgänglighet och ge stöd åt ett stort tågresande. Det finns ibland flera ägare i en stationsmiljö. Trafikverket råder över vissa delar, som t.ex. plattformar.

Rastplatser

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

Trafikutskottets studier

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

Trafikutskottets arbetsgrupp för forskningsfrågor har vidare 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). Syftet med studien var att identifiera alternativ för att öka andelen icke-fossila drivmedel i Sverige de närmaste åren med målet att åstadkomma 70 procent minskade växthusgasutsläpp till 2030. Studien täckte såväl vägtrafik som bantrafik, sjöfart och luftfart.

Svar på skriftliga frågor och interpellationer

Infrastrukturminister Tomas Eneroth framförde i mars 2021 i sitt svar på en skriftlig fråga (fr. 2020/21:1968) att goda transportmöjligheter är avgörande för att hela landet ska växa och leva. Statsrådet betonade att transportområdet har en stor betydelse för att upprätthålla samhällets funktionalitet och ska fungera såväl i fred som i kris och krig.

Infrastrukturminister Tomas Eneroth framförde i sitt svar på en skriftlig fråga (fr. 2020/21:2546) från april 2021 om infrastrukturmedelstilldelningen till länen att en god tillgänglighet i hela Sverige är nödvändig för att det ska vara möjligt att bo, leva och verka i alla delar av landet samt för att få ett Sverige som håller ihop. Statsrådet betonade att det är många avvägningar som

ska göras under processen, men de transportpolitiska målen är alltid utgångspunkten och vägledande vid fördelning av resurser. Målsättningen är att bidra till tillgängligheten, klimatarbetet, vidgade arbetsmarknadsregioner, regional utveckling, stärkt totalförsvaret, sammanhållning och Sveriges konkurrenskraft i hela landet.

Infrastrukturministern framförde i ett interpellationssvar som lämnades i november 2020 (ip. 2020/21:126) att regeringen har tagit initiativ kring godspendlar på järnväg, bl.a. som del i verkställandet av den nationella godstransportstrategin. Ministern pekade även på att för 2020 har en miljökompensation på 200 miljoner kronor tillförts med syftet att flytta över godstransporter från väg till järnväg och att regeringen för 2021 har föreslagit en ötokning så att 400 miljoner kronor årligen avsätts för en fortsatt miljökompensation under perioden 2021–2025. Vidare konstaterades att Trafikverket har uppdraget att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter och föra dialog med olika aktörer om möjligheterna att på olika sätt få till stånd en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Trafikverket har även undersökt vilka hinder som finns för ökade intermodala järnvägstransporter och beskrivit vad som kan göras. Ministern framhöll slutligen sin ambition att fortsätta arbeta för att underlätta för att fler godstransporter ska kunna genomföras med tåg.

I oktober 2019 framförde infrastrukturminister Tomas Eneroth i sitt svar på en skriftlig fråga (fr. 2019/20:204) 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.

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

I en interpellationsdebatt i april 2021 (ip. 2020/21:614) framförde infrastrukturminister Tomas Eneroth att klimatmålen ska nås och att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Infrastrukturministern konstaterade att transportsektorn, liksom alla sektorer, behöver ställa om och att möjligheterna ökar genom att man gör kloka satsningar på infrastruktur. Ministern påminde dock om att infrastrukturplaneringen behöver kombineras med andra åtgärder för att nå klimatmålen.

Infrastrukturminister Tomas Eneroth framförde i en interpellationsdebatt (ip. 2021/22:299) i februari 2022 att när regeringen gav Trafikverket i uppdrag att ta fram ett förslag till nationell plan ingick det att redovisa hur olika åtgärder och planförslaget som helhet påverkas av olika antaganden om hur omvärldsfaktorer och styrmedel utvecklas. Trafikverket aviserar bl.a. att teknikutvecklingen förväntas leda till mer kostnads- och energieffektiva tillgängliga transportlösningar med mindre miljöpåverkan, vilket kan driva på transportefterfrågan. Samtidigt kan framför allt digitaliseringen leda till en minskad efterfrågan på vissa typer av transporter. Snabba förändringar i omvärlden kräver öppenhet och ett synsätt där digitaliseringen och teknikutvecklingen skapar nya förutsättningar och möjligheter för infrastrukturplaneringen.

Infrastrukturminister Tomas Eneroth framförde i december 2020 i sitt svar på en skriftlig fråga (fr. 2020/21:623) att det pågår en omfattande utrednings- och försöksverksamhet som syftar till att ställa om och förbereda transportsystemet till klimatsmarta, uppkopplade och automatiserade person- och godstransporter. Infrastrukturministern framhöll att regeringens ambition är att Sverige ska vara en permanent världsutställning, och i detta är testbäddar en viktig del.

Infrastrukturminister Tomas Eneroth framförde i januari 2020 i sitt svar på en skriftlig fråga (fr. 2019/20:663) om fullskaleförsök med moderna transportlösningar att det pågår en omfattande utrednings- och försöksverksamhet som syftar till att ställa om och förbereda transportsystemet till klimatsmarta och uppkopplade person- och godstransporter. Trafikverket och Transportstyrelsen arbetar på regeringens uppdrag med den nationella handlingsplanen för intelligenta transportsystem. Vidare har regeringen uppdragit åt Trafikverket att skapa en arena om fossilfri tillgänglighet och transporteffektivitet i städer. Energimyndigheten och Trafikverket har ett uppdrag angående hållbara nordiska städer med fokus på klimatsmart mobilitet. Sverige deltar också i EU-arbetet i frågor som rör självkörande fordon och stod värd för det tredje högnivåmötet om uppkopplad och automatiserad körning i juni 2018 i Göteborg. Inom ramen för EU-direktivet om intelligenta transportsystem (2010/40/EU) finns en arbetsplan där arbete pågår med bl.a. att förbereda nödvändiga regleringar.

I sitt svar på en skriftlig fråga (fr. 2020/21:3549) i september 2021 framförde infrastrukturminister Tomas Eneroth bl.a. följande. Regeringen har ambitionen och arbetar aktivt för att öka överflyttningen av godstransporter från väg till både sjöfart och järnväg. Järnvägsfärjorna som trafikerar

Trelleborg och Rostock i Tyskland spelar en viktig roll för Sveriges godsförsörjning men även för att kunna upprätthålla samhällets funktionalitet såväl i fred som i kris och krig. Ministern konstaterade att antalet järnvägsvagnar som transporteras på tågfärjorna har minskat kraftigt de senaste 20 åren. Ministern påminde om att det inte minst ur ett redundansperspektiv är viktigt med järnvägsfärjor ifall det skulle uppstå störningar i tågtrafiken över exempelvis Öresundsbron. Trafikverket fick sommaren 2021 i uppdrag av regeringen att analysera och redovisa vilken funktion tågfarjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland har för en långsiktigt hållbar transportförsörjning. Infrastrukturministern upplyste om att uppdraget redovisats i en rapport tidigare samma år och att Trafikverket i rapporten presenterade olika åtgärder som långsiktigt skulle kunna säkerställa tågfarjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland.

I sitt svar på en skriftlig fråga den 9 mars 2022 (fr. 2021/22:1206) framförde infrastrukturminister Tomas Eneroth bl.a. att gränsöverskridande transporter har en stor betydelse för både tillväxt och tillgänglighet i de nordiska länderna. Det är viktigt att den gränsöverskridande infrastrukturen gör det attraktivt att bo och arbeta över landsgränserna och gör det möjligt att på ett mer hållbart sätt resa och transportera varor mellan länderna.

Infrastrukturminister Tomas Eneroth framförde i april 2021 i en interpellationsdebatt (ip. 2020/21:646) att det är ett bekymmer när många aktörer inom näringslivet väljer att använda järnvägstransporter enbart över Öresundsbron och så småningom Fehmarn Bält. Statsrådet varnade för att logistikkedjan kan innebära att man undergräver finansiering och ekonomi för de andra alternativen, inte minst viktiga hamnar i Skåne, vilket innebär att man förlorar redundans (ersättningar och alternativ).

I december 2020 framförde infrastrukturministern i sitt svar på en skriftlig fråga (fr. 2020/21:1023) att transportministrarna i EU hade initierat ett arbete med en beredskapsplan för den europeiska godstransportsektorn för att förbättra beredskapen inför framtida pandemier. Statsrådet anförde att det är en mycket viktig fråga eftersom många transporter är tätt sammankopplade över landsgränserna och det finns behov av en än starkare samverkan i framtiden. Statsrådet konstaterade att arbetet med att analysera konsekvenserna av pandemin för transportsektorn pågick och att även flera initiativ hade tagits för att förstärka beredskapen inom transportsektorn.

Infrastrukturministern framförde i december 2020 i sitt svar på en skriftlig fråga (fr. 2020/21:1015) att det är viktigt för trafiksäkerheten och förarnas arbetsmiljö att yrkesförare kan ta paus och rast på ett säkert sätt. Statsrådet uppgav att Trafikverket genomför uppdraget från 2018 i nära samverkan med relevanta branschorganisationer och övriga myndigheter och avrapporterar arbetet årligen. Hittills hade det inom ramen för uppdraget genomförts en utbudsanalys och behovet av uppställningsplatser hade studerats närmare. Trafikverket avsåg att under 2021 kunna presentera en strategi för hur bristen på säkra uppställningsplatser ska kunna avhjälpas. Statsrådet uppgav att han följde detta arbete noga.

Infrastrukturministern betonade vidare i januari 2020 i sitt svar på en skriftlig fråga (fr. 2019/20:774) om säkra rastplatser för yrkeschaufförer att det inte är acceptabelt att yrkesförare känner en oro för att utsättas för brott. Det är viktigt att det finns trygga och säkra uppställningsplatser där föraren kan parkera för att ta sin rast eller vila. I uppdraget till Trafikverket ingår bl.a. att i samband med planering av ny infrastruktur och ombyggnader samt i samband med trimningsåtgärder i vägnätet planera för åtgärder som underlättar privat etablering av säkra uppställningsplatser i anslutning till vägnätet. Trafikverket ska även se över åtgärder som bidrar till att höja säkerheten på övriga rast- och uppställningsplatser efter vägnätet samt vilka utökade möjligheter den nya kamerabevakningslagen har att bidra till en ökad säkerhet i detta sammanhang. Statsrådet informerade även om att Polismyndigheten och Trafikverket hade gjort en omfattande inventering av landets trafikkontrollplatser. Detta hade resulterat i att Trafikverket påbörjat en upprustning av prioriterade kontrollplatser. Statsrådet framförde att han skulle fortsätta att följa frågan för att kunna agera vid behov.

Tidigare riksdagsbehandling

I betänkande 2020/21:TU16 Infrastrukturfrågor behandlade utskottet frågor om bl.a. ett transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige, ett jämställt transportsystem, ett långsiktigt hållbart transportsystem, forskning och innovation, ett gränsöverskridande transportsystem och ett robust transportsystem. Utskottet underströk 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. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena och riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Ett tillgängligt transportsystem för hela landet

Utskottet vill inledningsvis framhålla att hela Sverige ska ges goda förutsättningar att växa, leva och utvecklas och att transportsystemet är en viktig förutsättning för det. Sverige är ett avlångt land med olika förutsättningar och befolkningstäthet i olika delar av landet. Utskottet vill därför, liksom flera av motionärerna, betona att transportinfrastrukturen har stor betydelse för bl.a. näringsliv, tillväxt, bostadsförsörjning och regional utveckling i hela landet. Utskottet är positivt till de många åtgärder som regeringen har vidtagit för att åstadkomma ett tillgängligt transportsystem för hela landet. Utskottet kan konstatera att regeringen systematiskt har satsat på underhåll av såväl järnvägar som vägar, både i nu gällande infrastrukturplan, i infrastrukturpropositionen som presenterades i april förra året och i ett flertal budgetar. Det skapar enligt utskottets mening förutsättningar för att bl.a. förbättra robustheten, höja standarden och förbättra tillgängligheten. Utskottet

välkomnar även de uttalanden som infrastrukturministern gjort om att goda transportmöjligheter är avgörande för att hela landet ska växa och leva. I infrastrukturpropositionen lyfter regeringen fram vikten av ett tillgängligt transportsystem för hela landet och utskottet förutsätter att regeringens aviserade beslut om nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 fortsätter i samma riktning genom att återspegla satsningar på investeringar, reinvesteringar och underhållsåtgärder som bidrar till det transportpolitiska målet att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. Med anledning av motionsförslagen om rastplatser vill utskottet hänvisa till att regeringen i den senaste infrastrukturpropositionen har uppmärksammat bristen på säkra rastplatser och har gett Trafikverket ett uppdrag med anledning av detta. Sammantaget anser utskottet inte att det är nödvändigt för riksdagen att föreslå några åtgärder med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2021/22:359 (SD), 2021/22:776 (M) yrkande 2, 2021/22:1049 (S), 2021/22:1426 (S), 2021/22:1428 (S), 2021/22:2012 (M), 2021/22:2118 (M), 2021/22:2173 (M) yrkandena 1 och 2, 2021/22:2432 (SD) yrkande 3, 2021/22:2953 (SD) yrkandena 34 och 35, 2021/22:2954 (SD) yrkande 9, 2021/22:2968 (SD) yrkande 41, 2021/22:3394 (L) yrkande 1, 2021/22:3686 (C) yrkande 14, 2021/22:3750 (M) yrkandena 3 och 6, 2021/22:3752 (M) yrkande 1, 2021/22:3997 (L) yrkande 68 och 2021/22:4219 (KD) yrkandena 16 och 17 avstyrks därmed.

Ett jämställt transportsystem

Utskottet vill inledningsvis betona vikten av att transportsystemet är jämställt. Det innebär att både män och kvinnor och flickor och pojkar ska ha likvärdig tillgång till olika färdssätt, men också kunna välja färdssätt utan att begränsas av attityder, normer, värderingar och ideal som påverkar livsvillkoren. Utskottet konstaterar också att transportinfrastrukturen genom sin utformning kan bidra till ett transportsystem som likvärdigt svarar mot mäns och kvinnors behov. I infrastrukturpropositionen konstaterar regeringen att en del av skillnaderna i kvinnors och mäns olika transportmönster kan förklaras med ekonomisk fördelning av resurser och traditionella könsrollsmönster, men det kan också finnas förklaringar i t.ex. hur transportsystemet planeras samt vilken vikt mäns och kvinnors syn på transportsystemets utveckling tillmätts i olika sammanhang. Därför bör det enligt utskottets mening även eftersträvas att transportsystemets beslutande församlingar har en jämn representation av män och kvinnor, dels för att tjäna som förebild i meningen att visa att det finns möjlighet för både kvinnor och män att göra yrkeskarriär inom transportsektorn, dels för att bidra till en jämställd verksamhet. Utskottet vill understryka betydelsen av att arbetet för att nå ett jämställt transportsystem är ständigt pågående såväl lokalt och regionalt som hos regeringen och förutsätter att det bedrivs ett aktivt arbete för att jämställdhetsperspektivet ska genomsyra transportsektorns beslutsprocesser och underlag. Utskottet förutsätter även att

regeringen fortsätter att bedriva ett aktivt arbete för att minska klyftorna i samhället och uppnå det övergripande jämställdhetspolitiska målet. Utskottet vill också understryka att ingen ska känna sig otrygg i kollektivtrafiken. Utskottet kan konstatera att det har vidtagits åtgärder för att öka tryggheten i kollektivtrafiken, bl.a. genom möjligheten till kamerabevakning i kollektivtrafik. Utskottet vill dock framhålla att det förutsätter att det bedrivs ett aktivt arbete för att alla ska känna trygghet när de använder Sveriges kollektivtrafik. Utskottet följer frågan noga men finner inte skäl att ta något initiativ med anledning av motionen. Motion 2021/22:3679 (C) yrkandena 3 och 25 avstyrks.

Ett långsiktigt hållbart transportsystem

Utskottet vill understryka att transportsystemets utformning som helhet har stor betydelse för en långsiktigt hållbar utveckling. Utskottet har också vid många tillfällen uttryckt att transportsektorns påverkan på klimatet är sektorns största utmaning. Det är mot den bakgrunden som utskottet planerar att i juni 2022 återigen anordna en offentlig utfrågning om just transportsektorns klimatmål. Regeringen har slagit fast att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Utskottet välkomnar detta liksom att regeringen bedriver ett aktivt arbete för att minska utsläppen från transportsektorn. Utskottet vill särskilt peka på den elektrifieringskommission som regeringen har tillsatt. Mot bakgrund av att utskottet ser elektrifiering som en nyckel till att minska transporternas klimatpåverkan har utskottet även tagit beslut om att genomföra ett uppföljningsprojekt om transportsektorns elektrifiering. Utskottet vill dock framhålla att även energieffektivisering, andelen hållbara förnybara drivmedel och trafikarbetets utveckling är faktorer som har stor betydelse för hur utsläppen av växthusgaser från transportsektorn utvecklas till 2030 och 2045. Likaså är transportinfrastrukturen tillsammans med bl.a. regelutveckling, ekonomiska styrmedel och teknisk utveckling av fordon, bränslen och digitala system avgörande för att klimatmålen ska nås. Därför behövs kraftfulla åtgärder inom alla dessa områden för att nå klimatmålen. Utskottet välkomnar att frågan om en hållbar transportsektor lyfts fram inom EU och vill i sammanhanget särskilt peka på att Europeiska kommissionen i december 2020 presenterade en ny strategi för hållbar och smart mobilitet (COM(2020) 789) baserad på den europeiska gröna given. Vidare vill utskottet uppmärksamma det arbete som bedrivs av respektive bransch inom transportsektorn för att bli fossilfri.

När det gäller motionsförslag om etappmål för hållbar stadsutveckling vill utskottet påminna om att etappmålen inom miljömålssystemet ska förbättra möjligheterna att nå generationsmålet och miljökvalitetsmålen. Vad gäller hållbar stadsutveckling finns även etappmål för andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik, integrering av stadsgrönska och ekosystemtjänster i urbana miljöer, metod för stadsgrönska och ekosystemtjänster i urbana miljöer samt dagvattenhantering i befintlig respektive ny eller ändrad bebyggelse. Utskottet

vill också uppmärksamma att regeringen 2018 slog fast ett etappmål i miljömålssystemet om att andelen persontransporter med gång, cykel och kollektivtrafik i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik.

När det gäller motionerna om åtgärder för att underlätta en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart vill utskottet inledningsvis hänvisa till regeringens godstransportstrategi där det bl.a. tydligt framgår att klimatet är en av regeringens högst prioriterade frågor. Utskottet vill även peka på Trafikverkets färdplan för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart (2020/7472) som presenterades i maj 2020.

När det gäller motionsförslag om transportplaner vill utskottet påminna om att regeringen i december 2017 beslutade om ett kommittédirektiv om samordningen mellan berörda parter i samhällsbyggnadsprocessen i kommuner med särskilt komplexa planeringsförutsättningar (dir. 2017:126). Utredningen redovisade sitt betänkande Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23) i mars 2021 och anförde bl.a. att krav 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.

Sammanfattningsvis vill utskottet understryka att transportsystemets utformning har stor betydelse för en långsiktigt hållbar utveckling. Det behövs kraftfulla åtgärder för att utsläppen från transporter ska minska i snabbare takt än hittills, för att kunna nå nettonollutsläpp 2045. Utskottet välkomnar att frågan om hållbara transporter har mycket hög prioritet för regeringen och ser mycket positivt på regeringens ambition att kraftigt minska transportsektorns miljöpåverkan och utsläpp. Utskottet avser att följa utvecklingen mycket noga även i fortsättningen. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2021/22:21 (MP) yrkande 3, 2021/22:2455 (SD) yrkande 28, 2021/22:3191 (V) yrkandena 4 och 6, 2021/22:3195 (V) yrkandena 2, 4, 6 och 8, 2021/22:3203 (V) yrkandena 1, 3, 4, 8 och 12, 2021/22:3277 (V) yrkande 3, 2021/22:3417 (MP) yrkande 36, 2021/22:3511 (C) yrkande 24, 2021/22:3663 (C) yrkandena 1 och 2, 2021/22:3684 (C) yrkande 49, 2021/22:3742 (S), 2021/22:3750 (M) yrkande 5, 2021/22:3798 (KD) yrkande 1, 2021/22:4066 (MP) yrkandena 20, 21, 34 och 52, 2021/22:4199 (L) yrkandena 44 och 74, 2021/22:4207 (MP) och 2021/22:4375 (V) yrkande 1.

Godstransporter och näringslivets behov

Godstransporter sker med samtliga trafikslag och i hela landet, liksom gränsöverskridande till andra länder. Det behövs en effektiv transportinfrastruktur som bidrar till ökad intermodalitet och underlättar för trafikslagen att samverka med varandra. Det gäller såväl järnvägar som vägar, flygplatser och hamnar. Utskottet delar regeringens bedömning att väl fungerande, regionalt, nationellt och globalt konkurrenskraftiga godstransporter är grundläggande för svensk välfärd, för att säkra

arbetstillfällen, för näringslivet och för hållbar tillväxt. Utskottet delar därför också regeringens bedömning i infrastrukturpropositionen att transportinfrastrukturen behöver underhållas och utvecklas och bli ännu mer robust för att näringslivets konkurrenskraft ska kunna fortsätta att stärkas. Utskottet välkomnar även att regeringen i infrastrukturpropositionen betonar att näringslivets godstransporter är ett av de områden som man fortsätter att prioritera under den kommande planperioden. Utskottet vill liksom regeringen peka på att åtgärder som rör energieffektivitet, ruttoptimering och samordning av godstransporter eller som bidrar till klimatsmart teknik, utöver att bidra till minskad klimatpåverkan, även kan minska kostnaderna för näringslivets godstransporter och långsiktigt stärka Sveriges konkurrenskraft. Utskottet vill också peka på att regeringen har vidtagit omfattande åtgärder för godstransporter, framför allt genom den nationella godstransportstrategi för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter som regeringen beslutade om i juni 2018. Vidare har regeringen tillsatt ett godstransportråd och en särskild nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart. Utskottet välkomnar även de ytterligare åtgärder som regeringen har vidtagit för att främja godstransporterna, exempelvis miljökompensation för järnvägstransporter, ekobonus för sjöfarten och en ändring av stadsmiljöavtalen så att dessa även omfattar stöd till åtgärder för godstransporter. Utskottet är medvetet om att en förutsättning för intermodala transporter är väl fungerande terminaler och rangerbangårdar och anslutning till hamnar som kan binda ihop trafikslagen till en transportkedja. Utskottet förutsätter att det pågår ett aktivt arbete för att främja och öka tillgängligheten för godstransporter.

Utskottet finner mot bakgrund av vad som anförts ovan inte anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2021/22:1939 (M) yrkande 2, 2021/22:2387 (SD) yrkande 2, 2021/22:2391 (SD) yrkande 11, 2021/22:2431 (SD) yrkande 2, 2021/22:2953 (SD) yrkandena 15 och 18, 2021/22:3214 (V) yrkande 13, 2021/22:3380 (L) yrkande 11, 2021/22:3394 (L) yrkandena 6, 7 och 37, 2021/22:3758 (M) yrkande 3, 2021/22:3879 (KD) yrkande 25, 2021/22:4131 (C) yrkande 3 och 2021/22:4199 (L) yrkande 45 avstyrks därmed.

Besöksnäringens behov

Utskottet kan konstatera att besöksnäringen är en växande sektor som har stor betydelse för flera branscher, såsom hotell och logi, restaurang, detaljhandel, transporter och aktivitetsföretag. Besöksnäringen finns i hela landet och spelar en viktig roll för hållbar tillväxt och sysselsättning i alla svenska regioner och har även i fortsättningen en stor potential att växa. Utskottet noterar att regeringen hösten 2021 presenterade en ny strategi för besöksnäringen. Utskottet vill i detta sammanhang även påminna om att riksdagen tidigare under riksmötet har beslutat om ett nytt mål för turismpolitiken, som syftar till att Sverige ska ha en hållbar turism, med ett hållbart resande och en hållbar

och konkurrenskraftig besöksnäring som växer och bidrar till sysselsättning och attraktiva platser för besökare, boende, företag och investeringar i hela landet. I infrastrukturpropositionen betonar regeringen vidare att en väl fungerande väginfrastruktur ökar landsbygdens tillgänglighet och konkurrenskraft men också säkrar väl fungerande vägtransporter i hela landet, vilket är viktigt för såväl den nationella som den regionala tillväxten. I den förra infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) anförde regeringen att brister i tillgängligheten riskerar att leda till att pendlare och turister inte når sina målpunkter. Utskottet förutsätter att regeringens beslut om nationell infrastrukturplan för 2022–2033 kommer att innefatta åtgärder som främjar besöksnäringens behov av transportinfrastruktur. Utskottet finner därför inte skäl att ta något initiativ med anledning av motionerna 2021/22:871 (M), 2021/22:1596 (C), 2021/22:1619 (C) yrkande 2, 2021/22:1628 (C) yrkande 3, 2021/22:2449 (SD) yrkande 12 och 2021/22:3242 (C) yrkandena 2 och 20 som därför avstyrks.

Ett robust transportsystem

Utskottet vill understryka att ett robust transportsystem på ett bra sätt ska kunna klara av både väntade och oväntade händelser och störningar till följd av trängsel, fordonsfel, olyckor och skador på infrastrukturen. Utskottet vill också betona att transporter och transportinfrastruktur är viktiga funktioner för att samhället ska fungera vid allvarliga störningar och vid en kris. I infrastrukturpropositionen konstaterar regeringen bl.a. att det behövs en ökad motståndskraft och redundans samt förstärkt säkerhetsskydd, informations-säkerhet och säkra kommunikationssystem inom transportområdet. Utskottet delar regeringens bedömning och ser positivt på det arbete som pågår inom området. Utskottet konstaterar att Trafikverket är en viktig myndighet inom totalförsvaret och välkomnar att regeringen har gett Trafikverket en operativ roll.

När det gäller motionsförslag om sårbarhet och terrorhot vill utskottet understryka att det är oacceptabelt att samhällsviktig infrastruktur utsätts för störningar. Utskottet vill vidare lyfta fram att regeringen i infrastrukturpropositionen uppmärksammar att Trafikverket har framfört att det behövs säkerhetshöjande åtgärder i den egna anläggningen samt att en rad förmågehöjande insatser behöver genomföras så att objekt som har pekats ut som verksamhets- eller samhällskritiska i väg- och järnvägsanläggningen och som är byggda under andra förutsättningar kan anpassas till dagens och morgondagens förutsättningar och hotbild. Utskottet vill även peka på det arbete som görs av branschen för att öka säkerheten och robustheten i transportsystemet. Utskottet välkomnar detta och förutsätter att arbetet fortsätter för att förebygga sabotage mot samhällsviktig infrastruktur och för att effektivt undanröja störningar när de väl har inträffat. Utskottet noterar att strukturer och lagstiftning inom totalförsvaret och krisberedskapen för

närvarande ses över, och även tidigare har setts över i flera utredningar, och att regeringen bereder en rad utredningsförslag.

Det har i motioner även uppmärksammats att en minskning av järnvägsfärjetrafiken kan öka sårbarheten för svensk export och import. Utskottet kan konstatera att den svenska tågferjetrafiken har funnits länge, men allteftersom broar och tunnlar har byggts har tågferjornas betydelse minskat. Utskottet avser att fortsätta att följa frågan om järnvägsferjor.

Utskottet vill sammanfattningsvis betona att frågor om åtgärder för att förstärka säkerheten och skyddet inom transportsystemet är av stor betydelse. En grundläggande funktionalitet inom transportområdet är också en förutsättning för att flera andra samhällsviktiga funktioner ska kunna upprätthållas vid kriser, höjd beredskap och ytterst i krig. Utskottet ser positivt på det säkerhetsfrämjande arbete som pågår inom transportsektorn. Utskottet välkomnar också att regeringen har identifierat angelägna behov av att förstärka och vidareutveckla den civila försvarsförmågan och robustheten inom transportområdet. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2021/22:2953 (SD) yrkande 24, 2021/22:3394 (L) yrkande 4, 2021/22:3425 (M) yrkande 7, 2021/22:3640 (M) yrkande 3, 2021/22:3683 (C) yrkandena 1, 2, 6 och 7, 2021/22:3757 (M) yrkande 3, 2021/22:3758 (M) yrkande 8 och 2021/22:4197 (MP) yrkandena 30 och 34.

Ett gränsöverskridande transportsystem

Sverige är ett exportberoende industriland med behov av god tillgänglighet till Europa och resten av världen. Utskottet vill därför framhålla att en ökad rörlighet mellan Sverige och våra grannländer är positivt och bra för Sverige, och gränsöverskridande trafik bör följaktligen främjas och underlättas. Utskottet vill understryka att det är av stor betydelse att ha ett internationellt perspektiv i infrastrukturplaneringen. I infrastrukturpropositionen anger regeringen att inriktningen för de gränsöverskridande transporterna är att de i framtiden ska fungera väl och upplevas som smidiga och effektiva. Utskottet delar regeringens syn och vill liksom regeringen peka på att den svenska transportinfrastrukturplaneringen utifrån ett brett synsätt behöver samspela med den internationella transportinfrastrukturplaneringen. Utskottet välkomnar det arbete som bedrivs inom EU för att skapa effektiva och högkvalitativa transportkorridorer, eller stomnät, inom hela EU. Vidare vill utskottet peka på att det i regeringens nationella godstransportstrategi tydligt framhålls att Sverige är ett exportberoende land och att väl fungerande internationella godstransporter är av stor betydelse för att företagen ska kunna exportera sina varor. Utskottet vill också lyfta fram att Trafikverket uppger att det i planeringen av de gränsöverskridande relationerna pågår kontinuerligt samarbete mellan myndigheterna i de nordiska länderna på ömse sidor om gränsen. Utskottet ser positivt på detta. Det var också mot den bakgrunden som utskottet tillsammans med danska Transportudvalget besökte Öresundsregionen.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2021/22:779 (M) yrkandena 1 och 3, 2021/22:1662 (S) i denna del, 2021/22:1749 (M) yrkandena 3 och 4, 2021/22:1754 (S), 2021/22:2190 (M), 2021/22:2362 (L) yrkande 1, 2021/22:3359 (KD) yrkande 2 och 2021/22:3996 (L) yrkande 23.

Forskning och innovation

Utskottet vill inledningsvis slå fast att arbetet med innovationer på transportområdet och nya smarta moderna transportlösningar är avgörande för möjligheterna att nå de transportpolitiska målen, inklusive transportsektorns klimatmål. Satsningar på forskning och innovation är också angelägna för att fullt ut kunna tillvarata möjligheterna med den snabbt ökande digitaliseringen och ny teknik. Utskottet välkomnar därför regeringens uttalanden om att Sverige ska vara en världsutställning för hållbara innovationer på transportområdet. Utskottet välkomnar även det som regeringen har uttalat om vikten av satsningar på forskning och innovation och det som infrastrukturministern lyfter fram om att det pågår en omfattande utrednings- och försöksverksamhet som syftar till att ställa om och förbereda transportsystemet till klimatsmarta, uppkopplade och automatiserade person- och godstransporter. Utskottet vill lyfta fram regeringens nationella godstransportstrategi från 2018 där vikten av forskning och innovation också betonas. Regeringen framhåller här att det ska vara möjligt för innovationer att efter test och utvärdering snabbt gå från pilot till verklighet och bli en del av den permanenta världsutställningen och av godstransportsystemet. I strategin uppges även att det på transportområdet sker en utveckling som innebär att transportsystemet digitaliseras, automatiseras och elektrifieras. Utvecklingen kan med rätt styrmedel skapa lösningar som kan bidra till att klimatmålet nås och att konkurrenskraften för svenskt näringsliv stärks. Utskottet ser mycket positivt på att digitaliseringens och automatiseringens möjligheter tillvaratas. Utskottet välkomnar därför aktiviteter och utveckling av mobilitetstjänster som mobilitet som en tjänst. Utskottet kan vidare konstatera att frågan om autonoma eller självkörande fordon i trafiken har behandlats i en rad utredningar av olika myndigheter under senare år. Utskottet vill i sammanhanget lyfta fram att digitaliseringen påverkar hela samhället och konstaterar att självkörande fordon som drivs fossilfritt och framförs säkert kan få genomgripande konsekvenser och vara en viktig del i det framtida transportsystemet. När det gäller motionsförslag om transportteknik som självkörande tåg, maglevtåg och hyperloop vill utskottet framhålla att det välkomnar det arbete som görs inom Trafikverket och branschen. Utskottet ser mycket positivt på att det bedrivs ett aktivt arbete för att utveckla transporterna. Utskottet kan konstatera att Trafikverket menar att geostaket är en form av digital infrastruktur som behöver utvecklas, testas och demonstreras som ett led i arbetet med att skapa ett uppkopplat transportsystem. Utskottet välkomnar att Trafikverket har i uppdrag från regeringen att testa geostaket i demonstrationsprojekt i stadsmiljö och att

utveckla relevanta forsknings- och innovationsprogram där geostaket inkluderas. När det slutligen gäller motionerna om behovet av en teknikneutral lagstiftning instämmer utskottet i att detta är nödvändigt för att inte skapa onödiga hinder för utveckling. Utskottet vill sammanfattningsvis understryka att ett effektivt och tillgängligt transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar. Mot bakgrund av vad som anförts ovan avstyrker utskottet motionerna 2021/22:1889 (M) yrkandena 1 och 2, 2021/22:2953 (SD) yrkandena 58–61, 2021/22:2968 (SD) yrkande 47, 2021/22:3378 (L) yrkandena 12 och 13, 2021/22:3394 (L) yrkandena 5 och 21, 2021/22:3679 (C) yrkande 65 och 2021/22:3750 (M) yrkande 14.

Infrastrukturplanering

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om nordisk infrastrukturplanering, planeringssystemet, fyrstegsprincipen och samhälls-ekonomiska analyser. Utskottet understryker betydelsen av gränsöverskridande transporter liksom att följa upp beslutad lagstiftning så att den verkar i avsedd riktning. Utskottet påminner om att fyrstegsprincipen är en viktig utgångspunkt för utvecklingen av transportsystemet och understryker vikten av att de samhälls-ekonomiska analyserna fortsätter att utvecklas. Utskottet bedömer att frågorna är uppmärksammade och finner inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen.

Jämför reservation 30 (M, C, KD, L), 31 (M), 32 (V), 33 (L), 34 (M, L), 35 (C), 36 (V), 37 (KD) och 38 (MP).

Motionerna

Nordisk infrastrukturplanering

I kommittémotion 2021/22:3750 yrkande 13 framför Maria Stockhaus m.fl. (M) att det krävs en stärkt gemensam infrastrukturplanering med våra nordiska grannländer. Motionärerna pekar bl.a. på att de vägar, flyglinjer och järnvägar som Sverige delar med grannländerna bör i möjligaste mån upprustas och byggas ut i samverkan med det berörda grannlandet.

Linda Modig m.fl. (C) anser i kommittémotion 2021/22:3248 yrkande 3 att samplanering av infrastrukturprojekt bör underlättas i Norden och lyfter även behovet av ett ministerråd för transportfrågor. Motionärerna anser att länderna bör sträva efter att underlätta samplanering av infrastrukturprojekt som är av betydelse för gränsregioner och som underlättar rörligheten inom Norden.

Lars Adaktusson m.fl. (KD) önskar i kommittémotion 2021/22:3883 yrkande 31 att det inrättas ett nordiskt ministerråd för trafik-, transport- och infrastrukturfrågor. Motionärerna påminner om att infrastrukturinvesteringar

är av mycket långsiktig karaktär och därmed är samarbete och koordinering en styrka.

Helena Gellerman m.fl. (L) efterfrågar i kommittémotion 2021/22:3394 yrkande 3 en upprustning och utbyggnad av den gränsöverskridande infrastruktur som Sverige delar med grannländerna. Motionärerna framför att detta bör ske i samverkan eftersom samordningen mellan nordiska länder är helt avgörande.

I motion 2021/22:2946 av Ann-Sofie Alm (M) efterfrågas ett nordiskt ministerråd för infrastruktur.

Boriana Åberg (M) framför i motion 2021/22:3425 yrkande 10 att det bör inrättas en infrastrukturkommission tillsammans med Danmark. Motionären framför för att detta skulle säkerställa en samlad gränsöverskridande planering av infrastrukturen i Öresundsregionen.

Planeringssystemet

Maria Stockhaus m.fl. (M) anser i kommittémotion 2021/22:3750 yrkande 1 att det bör tillsättas en övergripande utredning av hela organisationen när det gäller planering, projektering och upphandling av nybyggnation och underhåll av svensk infrastruktur. Motionärerna pekar bl.a. på att riskerna behöver fördelas bättre och när det är lämpligt behöver alternativa finansieringsmodeller prövas. I yrkande 15 efterfrågar motionärerna en utvärdering av infrastrukturlagstiftningen. Motionärerna pekar på att regelverket för strategisk och ekonomisk planering av vägar och järnvägar är komplext och svåröverskådligt. Samma motionärer framför även i kommittémotion 2021/22:3757 yrkande 7 att regelverket för strategisk och ekonomisk planering av vägar är komplext och svåröverskådligt. Motionärerna anser att detta försvårar för en realistisk planering som kan spänna över flera områden och förhindrar kostnadseffektivitet. Det behövs mot denna bakgrund en genomgripande översyn av lagstiftningen och regeringen bör initiera en sådan översyn.

Fyrstegsprincipen

I partimotion 2021/22:3203 yrkande 7 framför Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med det första steget i fyrstegsprincipen. Motionärerna understryker att en förutsättning för ett trafikslagsövergripande arbetssätt och för att nå effektiva och hållbara transporter är att fyrstegsprincipen tillämpas fullt ut.

Jens Holm m.fl. (V) anför i kommittémotion 2021/22:3191 yrkande 8 att regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med första steget i fyrstegsprincipen som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag. Motionärerna framhåller att fyrstegsprincipen rätt tillämpad är mycket betydelsefull för att uppnå ett transportsystem som är ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbart.

I kommittémotion 2021/22:3394 yrkande 44 av Helena Gellerman m.fl. (L) anförs att fyrstegsprincipens genomslag i samband med beslut om infrastrukturprojekt ska säkerställas. Motionärerna pekar bl.a. på att detta är en förutsättning för att statens medel ska användas effektivt.

Samhällsekonomiska analyser

I partimotion 2021/22:3203 yrkande 2 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) framförs att de samhällsekonomiska bedömningarna vid transportinfrastrukturplaneringen i mindre grad ska användas för att vikt klimatnyttan i monetära termer och mer till att söka de mest kostnadseffektiva alternativen för att utveckla tillgängligheten inom ramen för transportsektorns klimatmål till 2030.

Maria Stockhaus m.fl. (M) betonar i kommittémotion 2021/22:3750 yrkande 2 att samhällsekonomisk och klimatmässig lönsamhet ska vara vägledande i valet av framtida investeringar i infrastruktur.

Anders Åkesson m.fl. (C) anser i kommittémotion 2021/22:3663 yrkande 8 att det behöver göras en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna i syfte att värdera industrins och godsflödets betydelse rätt. I kommittémotion 2021/22:4131 yrkande 7 av Helena Lindahl m.fl. (C) finns ett likalydande förslag.

Jens Holm m.fl. (V) framhåller i kommittémotion 2021/22:3191 yrkande 7 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. Motionärerna pekar på att nuvarande planeringssystem i hög grad bygger på brister som identifieras från en lokal nivå, vilket enligt Riksrevisionen innebär att det kan vara svårt att hitta kostnadseffektiva lösningar.

Jessica Thunander anser i kommittémotion 2021/22:3195 m.fl. (V) yrkande 5 att Trafikverket ska få i uppdrag att som komplement till dagens basprognoser också utveckla målorienterade prognoser, där man utgår från att transportplaneringen ska styras mot ett mer transporteffektivt samhälle med minimalt med utsläpp från transporter. I yrkande 7 efterfrågar motionärerna ett uppdrag till Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) att utvärdera Trafikverkets modeller för samhällsekonomiska analyser samt att ta fram bättre lämpade samhällsekonomiska analysmodeller.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framför i kommittémotion 2021/22:3879 yrkande 3 att koldioxidvärderingen som utgör underlag för transportsektorns samhällsekonomiska kostnader bör utgå från EU-kommissionens rekommendation och Parisöverenskommelsens prissättning av koldioxid. I yrkande 20 framförs att Trafikverket i sina analyser av trafikbelastningar bör ta hänsyn till säsongsbaserade trafikflöden.

Helena Gellerman m.fl. (L) pekar i kommittémotion 2021/22:3394 yrkande 2 på att såväl samhällsekonomisk som klimatmässig lönsamhet ska vara vägledande i valet av framtida investeringar i infrastruktur.

Emma Berginger (MP) pekar i motion 2021/22:21 yrkande 1 på behovet av att utveckla prognoserna för trafikens utveckling. I yrkande 2 framhåller motionären behovet av att utveckla de samhällsekonomiska kalkylerna och bedömningarna.

Bakgrund

Planeringssystemet

Planeringsprocessen för transportinfrastruktur i Sverige följer den struktur som riksdagen beslutade om med anledning av regeringens förslag i propositionen Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257). Utskottet ansåg att de föreslagna lagändringarna utgjorde angelägna förbättringar av det tidigare planeringssystemet och innebar en förbättring av den då gällande ordningen. Regeringen gjorde i den propositionen bedömningen att den långsiktiga infrastrukturplaneringen även i framtiden bör ha ett perspektiv på minst tio år och att regeringen bör ta ställning till vilka åtgärder som ska genomföras i det perspektivet. Regeringen gjorde vidare bedömningen att systemet även i framtiden bör innefatta ett beslut om övergripande strategiska vägval ungefär en gång per mandatperiod samt ett beslut om vilka ekonomiska ramar som ska gälla under den period beslutet avser. Med anledning av den senast behandlade infrastrukturpropositionen beslutade riksdagen att planeringsperioden skulle vara tolv år och sträcka sig från 2022 till 2033 (prop. 2020/21:151, bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409).

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

Regeringen ger direktiv till Trafikverket att ta fram förslag till den nationella planen för transportinfrastruktur och till de regionala planupprättarna att ta fram länsplaner. Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Den omfattar drift och underhåll samt riktade miljöåtgärder i hela det statliga vägnätet, investeringar och trimningsåtgärder på statliga järnvägar och nationella stamvägar, medfinansiering till kommunerna genom stadsmiljöavtal, investeringar i sjöfart (farleder och slussar) och statlig medfinansiering till länsplanerna. Under framtagandet av

planförslaget, som ofta kallas för åtgärdsplanering, för Trafikverket dialog med externa aktörer. Efter att Trafikverket har redovisat sitt planförslag skickas förslaget på remiss. Efter remitteringen av Trafikverkets planförslag fastställer regeringen den nationella planen och de definitiva ekonomiska ramarna för länsplanerna. Regeringen har därefter skriftligen redovisat sitt slutliga ställningstagande till riksdagen.

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

I propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) beskriver regeringen vilken inriktning som bör väljas för nästa planperiod och föreslår ekonomiska ramar för planperioden för riksdagen att ta ställning till. Efter riksdagens beslut med anledning av propositionen fortsätter arbetet med åtgärdsplaneringen, vilket innebär att de åtgärder som bör prioriteras och tas in i planen identifieras. Utifrån föreslagen inriktning och riksdagens beslut om ekonomiska ramar med anledning av propositionen har regeringen fattat beslut om direktiv till Trafikverket att ta fram förslag till en ny nationell plan samt till regionerna och Gotlands kommun att ta fram länsplaner för den regionala transportinfrastrukturen. Trafikverket lämnade sitt förslag till ny nationell plan till regeringen den 30 november 2021. Planförslaget remitterades därefter till den 28 februari 2022. Regeringen planerar att fatta beslut om fastställelse av den nationella planen och de ekonomiska ramarna för länsplanerna under 2022.

Nordiskt samarbete

Nordiska ministerrådet är de nordiska regeringarnas officiella samarbetsorgan. Nordiska ministerrådet arbetar för gemensamma nordiska lösningar inom områden där de nordiska länderna kan uppnå större resultat genom att samarbeta än genom att lösa uppgifterna var för sig. Statsministrarna i Norden har som vision att Norden ska vara världens mest hållbara och integrerade region år 2030. Samarbetet i nordiska ministerrådet ska bidra till att nå målet. Nordiska ministerrådet bildades 1971 och består av flera ministerråd. Det finns i dag elva konstellationer av fackministerråd samt samarbetsministrarnas ministerråd. Beslut i de nordiska ministerråden måste fattas enhälligt.

Nordiska rådet har 87 valda ledamöter från Danmark, Finland, Norge och Sverige som har 20 ledamöter var, varav Danmarks representanter utgörs av två från Färöarna och två Grönland, medan Finland har två representanter från

Åland. Island har sju ledamöter. Nordiska rådets parlamentariker drivs framför allt av viljan att Norden ska vara en bra region att bo, leva och arbeta i. Detta är också det primära målet för de samarbetsidéer och förslag som uppstår i Nordiska rådet. Det löpande politiska arbetet i Nordiska rådet sker i utskott och partigrupper. Nordiska rådet betjäns av ett sekretariat som är samlokaliserat med nordiska ministerrådets sekretariat i Köpenhamn. Det finns dessutom nationella sekretariat i de nordiska parlamenten.

Fyrstegsprincipen

Tillämpningen av fyrstegsprincipen

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 ombyggnader.
- Det fjärde steget innebär att, om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen, överväga nyinvesteringar eller större ombyggnadsåtgärder.

Infrastrukturpropositionen

I den senaste infrastrukturpropositionen betonar regeringen att fyrstegsprincipen är en viktig utgångspunkt för utvecklingen av transportsystemet som riksdagen och regeringen upprepade gånger har uttalat stöd för. Att planera transportsystemet enligt fyrstegsprincipen förväntas bidra till kostnads-effektiva lösningar, och fyrstegsprincipen ska vara vägledande för planeringen av infrastrukturåtgärder. Alla trafikslag och transportmedel liksom alla typer av åtgärder som leder till att målen nås ska beaktas. En effektiv lösning på ett specifikt problem i transportsystemet kan innefatta åtgärder från flera av fyrstegsprincipens steg. Syftet ska enligt regeringen vara att nå en god hushållning med både ekonomiska medel och naturresurser samt en hållbar samhällsutveckling.

När det gäller frågan om hur steg 1- och steg 2-åtgärder kommer in i infrastrukturplaneringen uppger regeringen i infrastrukturpropositionen att den avser att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt (steg 1) samt åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur (steg 2). Statliga åtgärder enligt fyrstegsprincipens första steg är huvudsakligen åtgärder som inte hanteras inom ramen för infrastrukturplaneringen, exempelvis olika former av ekonomiska och administrativa styrmedel. Andra steg 1- och steg 2-åtgärder kan inrymmas i infrastrukturplaneringen, exempelvis prioritering av åtgärder som främjar kollektivtrafik, cykel- och gångtrafik samt krav på kommunala motprestationer vid åtgärder i anslutning

till det kommunala vägnätet. Trafikverket ska, enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket, stegvis analysera val av åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipen. Regeringen konstaterar att flera steg 1- och steg 2-åtgärder ligger inom kommuners och regioners ansvarsområden exempelvis stadsplanering, parkeringsavgifter eller ändrad turtäthet för kollektivtrafiken. Trafikverket ska aktivt verka för fyrstegsprincipens tillämpning i ett fungerande samspel mellan nationell transportinfrastrukturplanering och fysisk planering på lokal och i vissa län regional nivå. Staten möjliggör, genom den nationella planen, även bl.a. steg 1- och steg 2-åtgärder genom stadsmiljöavtalen, genom vilka kommuner och regioner kan få stöd till åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik eller till hållbara godstransportlösningar.

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

I förslaget till nationell plan framför Trafikverket att utgångspunkten för myndighetens förslag är de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen. I förslaget framför Trafikverket att fyrstegsprincipen är grundläggande för myndighetens arbete. Trafikverkets övergripande prioritering är att enligt fyrstegsprincipen i första hand vårda och utveckla den infrastruktur som redan finns, samt vidta åtgärder som gör att den utnyttjas effektivt. Transportsystemets funktion, användning och miljöpåverkan påverkas även av en rad andra faktorer som inte är en del av infrastrukturplanen, såsom styrmedel, regleringar och upphandlad trafik. För att nå de transportpolitiska målen är infrastrukturen en pusselbit bland flera. I planen framförs att Trafikverket arbetar med s.k. steg 1- och steg 2-åtgärder, t.ex. trafikinformation, trafikledning, kapacitetstilldelning och hastighetsgränser. Myndigheten framför att majoriteten av dessa åtgärder handlar om annat än fysisk infrastruktur varför huvuddelen av detta arbete ligger utanför planförslaget.

Riksrevisionens rapport om tillämpningen av fyrstegsprincipen

I 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 i skrivelse 2018/19:76 bl.a. att den anser att Trafikverket i dagsläget har tillräckliga direktiv om 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. Regeringen redovisar i skrivelse 2021/22:75 att Trafikverket har genomfört ett omfattande utvecklingsarbete vad gäller arbetssätt och systemstöd kring trafikslagsövergripande åtgärdsvalsstudier i enlighet med

fyrstegsprincipen och i linje med Riksrevisionens rekommendationer. Regeringen pekar på att den i uppdraget till Trafikverket att ta fram inriktningsunderlag underströk det trafikslagsövergripande perspektivet och i uppdraget ingick även att Trafikverket ska ta fram scenarier baserade på antaganden om bl.a. steg 1-åtgärder. Regeringen anger också i uppdraget att den avser att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva steg 1-åtgärder och steg 2-åtgärder och att regeringen betonat vikten av att effektivisera och optimera användningen av existerande infrastruktur. Regeringen pekar vidare på att den i den senaste infrastrukturpropositionen framfört att fyrstegsprincipen ska vara vägledande för planeringen av infrastrukturåtgärder och att den är en viktig utgångspunkt för förslagen till ekonomiska ramar och deras fördelning. Regeringen anger vidare att ett trafikslagsövergripande synsätt på infrastrukturplanering, dvs. ett synsätt där alla trafikslag och transportsätt provas förutsättningslöst, behöver genomsyra det kommande arbetet med åtgärdsplanering och framtagandet av en ny nationell plan.

Den klimatpolitiska handlingsplanen

I regeringens proposition En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan (prop. 2019/20:65) aviserade regeringen att den avser att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt (steg 1) samt åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av den befintliga infrastrukturen (steg 2).

Trafikverket

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

Av regeringens regleringsbrev för Trafikverket för budgetåret 2022 framgår att myndigheten ska redovisa typer av åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt (steg 1-åtgärder) eller som innebär att befintlig infrastruktur används mer effektivt (steg 2-åtgärder). Fokus i uppdraget ska vara att analysera och redovisa vilka av dessa typer av åtgärder som kan finansieras med medel från den nationella planen för transportinfrastruktur respektive länsplanerna för regional transportinfrastruktur samt vilka som inte kan finansieras på så sätt och skälen till detta. Utgångspunkten för uppdraget är regeringens ambition att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva steg 1- och steg 2-åtgärder. Skatter ska undantas från uppdraget. Alla delar av uppdraget ska utföras i dialog med regionerna och SKR. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 21 januari 2023.

Samhällsekonomska analyser

Samhällsekonomska effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomska effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Den samhällsekonomska effektiviteten bedöms med hjälp av analyser som väger kostnader mot nyttor av olika åtgärder. Trafikverket har regeringens uppdrag att ta fram och tillhandahålla trafikprognoser för alla trafikslag inom såväl persontrafik- som godstransportsektorn. I budgetpropositionen för 2022 framför regeringen att en samhällsekonomska effektiv transportförsörjning förutom en effektiv prissättning förutsätter att de kvantifierbara nyttorna överstiger kostnaderna för de åtgärder som genomförs. Bedömningen av detta görs med hjälp av samhällsekonomska kalkyler. Regeringen framhåller att kalkylerna inte fångar allt som är relevant för att fatta beslut om vilka åtgärder som bör genomföras och därför endast är en del av beslutsunderlaget.

Samhällsekonomska kalkyler och analyser

Analysmetod och samhällsekonomska kalkylvärden för transportsektorn

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

I Trafikverkets arbete med att utarbeta förslag till prioriteringar i den långsiktiga strategiska infrastrukturplaneringen spelar samhällsekonomska analyser en central roll. En samhällsekonomska analys består av en samhällsekonomska kalkyl, där de nyttor och kostnader som har beräknats och värderats i kronor räknas samman till en s.k. nettonuvärdeskvot som visar åtgärdens skattade lönsamhet, kompletterat med mer kvalitativa bedömningar av effekter som är svåra eller omöjliga att beräkna eller värdera. Den samhällsekonomska analysen ingår som en komponent i den metod och mall för samlad effektbedömning som Trafikverket använder. I den samlade effektbedömningen ingår även bedömningar av åtgärdens fördelningseffekter och hur åtgärden påverkar möjligheterna att uppnå de transportpolitiska målen. Som bas för de samhällsekonomska analyserna tar Trafikverket fram

trafikprognoser som visar hur den framtida utvecklingen av trafiken samt framtida efterfrågan på resor och godstransporter kan bedömas se ut. Hur prognosmodellen är uppbyggd och vilka antaganden som görs om det framtida transportsystemet och omvärldsförändringar är av stor vikt för bedömningen av vilka konsekvenser olika åtgärder i transportsystemet kan få. Trafikverket har ansvar för att utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet, inklusive efterkalkylering och successiv kalkylering.

Samhällsekonomiska kalkylvärden för koldioxid

Värderingen av koldioxid inom ASEK har varierat över åren, både vad gäller belopp och den värderingsmetod som använts. ASEK:s värdering av utsläpp av koldioxid har varit kopplat till politiska mål och styrmedel, i stället för att som för andra kalkylvärden baseras på medborgarnas direkta eller indirekta värdering eller skadekostnader. I ASEK-arbetet har effekterna av klimatförändringar ansetts alltför omfattande och långsiktiga, komplicerade och osäkra för att kunna värderas på ett rättvisande sätt genom beräkningar av den samhällsekonomiska skadekostnaden av ett kilo koldioxid. Trafikverket har efter rekommendation från ASEK beslutat att från maj 2020 öka kalkylvärdet för koldioxid från 1,14 kronor per kg till 7 kronor per kg. Värderingen gäller alla klimatgaser, inte bara utsläpp av koldioxid. Trafikanalys uppger i sin rapport Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader (rapport 2020:4) att kostnaden för koldioxid utgör en stor andel av trafikens externa kostnader för (fossildriven) sjöfart, vägtrafik och flyg och den högre värderingen påverkar internaliseringsgraden för dessa trafikslag drastiskt. En betydligt lägre internaliseringsgrad implicerar att skatter och avgifter skulle behöva höjas rejält för att täcka de externa kostnaderna. Trafikanalys framför att det är viktigt att introducera den nya värderingen av koldioxid på ett transparent och öppet sätt så att förtroendet för externa kostnader och internalisering inte påverkas negativt.

Samhällsekonomiska kalkylvärden för godstransporter

I Trafikverkets rapport Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg från september 2019 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 är ett av flera underlag i den samlade effektbedömningen och att det heller inte är självklart att överflyttningseffekterna alltid är samhällsekonomiskt lönsamma.

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Trafikverket understryker att det övergripande målet om samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning inte bara handlar om infrastrukturinvesteringar utan också om att användningen av transportsystemet ska vara effektiv. För detta krävs bl.a. styrmedel och regleringar som internaliserar externa effekter som utsläpp, olyckor och buller, samt ett effektivt tillhandahållande av offentliga transporttjänster, t.ex. regional kollektivtrafik. Detta ligger dock i huvudsak utanför den nationella infrastrukturplanen.

Trafikverket uppger i förslaget att trafikprognoser utgör ett underlag för att kunna identifiera och värdera lämpliga åtgärder i transportsystemet. Prognoserna beräknar, utifrån beslutad politik och omvärldsfaktorer, hur trafik, resande och transporter kan förväntas utvecklas. Prognoserna baseras på underlag från externa källor och två viktiga underlag är Konjunkturinstitutets prognoser om ekonomins långsiktiga tillväxt och Statistiska centralbyrån (SCB) prognoser om befolkningsutveckling. Trafikverket pekar på att planeringen enligt regeringens direktiv ska baseras på ett scenario som innehåller redan beslutade och aviserade styrmedel och åtgärder inom transportsektorn. Mot den bakgrunden framhåller myndigheten att förutom att prioriteringen av investeringar påverkas av ambitionen att flytta över transporter från väg till järnväg och sjöfart påverkas den även indirekt, eftersom analyser och trafikprognoser inkluderar antaganden om styrmedel som dämpar vägtrafiken och flyttar över en del av trafiken till järnväg och sjöfart.

Trafikverkets trafik- och transportprognoser

Trafikverket har regeringens uppdrag att ta fram och tillhandahålla trafikprognoser för alla trafikslag inom såväl persontrafik- som godstransportsektorn. Syftet med dessa s.k. Basprognoser är bl.a. att utgöra underlag för samhällsekonomiska analyser av åtgärder som påverkar transportsystemet. De utgör även grunden för de nationella och regionala transportplanerna. På regional och lokal nivå används trafikprognoser för exempelvis kapacitetsanalyser och dimensionering av infrastrukturprojekt.

Trafikprognosberäkningar görs med hjälp av godstransport- och persontrafikmodeller som är baserade på dagens transport- och resandemönster. Som indata till modellerna krävs bl.a. uppgifter om nutida och framtida infrastruktur, trafikering och kostnader. Dessutom krävs information om hur omvärldsförutsättningar såsom befolkning, ekonomisk utveckling, bränslekostnader m.m. kan förväntas utvecklas. Denna information hämtar Trafikverket om möjligt från andra officiella och väletablerade källor såsom SCB:s, befolkningsprognoser och Finansdepartementets långtidsutredningar.

De flesta av de ovan nämnda prognosförutsättningarna är enligt Trafikverket förknippade med tämligen stora osäkerheter. Därför bör det poängteras att prognosernas resultat för de framtida åren ska ses som vilken

resande- och transportutveckling som kan förväntas ske om de förutsättningar som antagits inträffar. En annan viktig aspekt är att prognoserna inte innehåller konjunkturella variationer som uppstår i verkligheten.

Trafikanalys uppdrag

Trafikanalys har regeringens uppdrag att årligen rapportera analyser av transportsektorns samhällsekonomiska kostnader i relation till skatte- och avgiftsuttag inom olika delar av den svenska och europeiska transportsektorn (senast i rapport 2022:3). Analyserna handlar bl.a. om hur transporterna bär de samhällskostnader som de ger upphov till. Trafikanalys menar att genom att beräkna trafikens icke-internaliserade externa kostnader för bl.a. slitage på infrastruktur, olyckor, koldioxidutsläpp och luftföroreningar går det att få en uppfattning om hur mycket skatter och avgifter kan behöva justeras för att motsvara de beräknade externa kostnader som trafiken ger upphov till.

Trafikutskottets studie

Utskottets arbetsgrupp för uppföljning och utvärdering har i rapport 2017/18:RFR16 Järnvägstunnlar och skogsbilvägar – en uppföljning av klimatanpassningsåtgärder för infrastruktur, 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.

Svar på skriftliga frågor och interpellationer

Infrastrukturminister Tomas Eneroth framförde i en interpellationsdebatt från 26 april 2022 (ip. 2021/22:428) att gränsöverskridande transporter har stor betydelse för både tillväxt och tillgänglighet i våra respektive länder. Infrastrukturministern framhöll att det är viktigt att den gränsöverskridande infrastrukturen mellan de nordiska länderna gör det attraktivt att bo och arbeta över landsgränserna och också gör det möjligt att på ett mer hållbart sätt resa och transportera varor mellan våra länder. Infrastrukturministern framhöll att de nordiska transportministrarna har ett gott samarbete och att de möts i en rad olika sammanhang, bilateralt och i gemensamma projekt. Ministern framhöll att han vill fortsätta att värna det goda informella samarbetet och inte ser behov av att inrätta ett särskilt ministerråd för transportinfrastrukturen.

Infrastrukturminister Tomas Eneroth framförde i sitt svar på en skriftlig fråga (fr. 2019/20:204) i oktober 2019 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.

I en interpellationsdebatt i september 2020 (ip. 2019/20:466) framförde infrastrukturminister Tomas Eneroth bl.a. att det är Trafikverkets uppgift att fastställa de samhällsekonomiska kalkylvärdena. Ministern framhöll att han har fullt förtroende för att myndigheten genomför den uppgiften på ett kompetent sätt. Infrastrukturministern tydliggjorde även att de samhällsekonomiska kalkylerna är ett av de underlag som ligger till grund för besluten om vilka åtgärder som ska genomföras. Inför sådana beslut kommer naturligtvis alla de aspekter som ingår i de transportpolitiska målen att beaktas i en samlad bedömning.

Tidigare riksdagsbehandling

I samband med behandlingen av regeringens skrivelse med anledning av Riksrevisionens rapport om fyrstegsprincipen och motioner om fyrstegsprincipens tillämpning i infrastrukturplaneringsprocessen beslutade riksdagen våren 2019 om ett tillkännagivande till regeringen om att vidta åtgärder för att säkerställa fyrstegsprincipens genomslag (bet. 2018/19:TU18, rskr. 2018/19:277). I skrivelse 2021/22:75 framför regeringen att tillkännagivandet inte är slutbehandlat. Utskottet har senast i betänkande 2020/21:TU16 behandlat frågor om planeringssystemet och samhällsekonomiska analyser. Utskottet underströk bl.a. vikten av att analyserna är väl underbyggda och vikten av god kvalitet. Utskottet avstyrkte motionsförslagen och riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Nordisk infrastrukturplanering

När det gäller motionsförslagen om en nordisk infrastrukturplanering och ett nordiskt ministerråd för transportinfrastruktur vill utskottet återigen understryka vikten av att underlätta för gränsöverskridande transporter. Dessa har en stor betydelse för både tillväxten och tillgänglighet i de nordiska länderna. Utskottet anser att det är viktigt att den gränsöverskridande infrastrukturen gör det attraktivt att bo och arbeta över landsgränserna, och gör det möjligt att resa och transportera varor mellan länderna på ett mer hållbart sätt.

Utskottet vill lyfta fram att Trafikverket uppger att det i planeringen av de gränsöverskridande relationerna pågår ett kontinuerligt samarbete mellan myndigheterna i de nordiska länderna på ömse sidor om gränsen. Utskottet ser positivt på detta. Det var också mot den bakgrunden som utskottet tillsammans med danska Transportudvalget besökte Öresundsregionen. När det gäller motionsförslaget om att det bör inrättas ett ministerråd för transporter inom ramen för Nordiska ministerrådet konstaterar utskottet att ministerrådet

löpande arbetar fram rekommendationer inom transportområdet, och utskottet har i dagsläget inga skäl att ha synpunkter på ministerrådets organisation. Utskottet välkomnar också det som infrastrukturministern har framfört om att de nordiska transportministrarna har ett gott samarbete och möts i en rad olika sammanhang, bilateralt och i gemensamma projekt. Infrastrukturministern framhöll vidare att han vill fortsätta att värna det goda informella samarbetet och inte ser behov av att inrätta ett särskilt ministerråd för transportinfrastruktur. Utskottet ser därmed ingen anledning att vidta något initiativ med anledning av motionerna 2021/22:2946 (M), 2021/22:3248 (C) yrkande 3, 2021/22:3394 (L) yrkande 3, 2021/22:3425 (M), 2021/22:3750 (M) yrkande 13 och 2021/22:3883 (KD) yrkande 31 som därmed avstyrks.

Planeringssystemet

Mot bakgrund av motionsförslagen om att se över planeringssystemet vill utskottet inledningsvis framhålla att det delar motionärernas uppfattning om vikten av att följa upp beslutad lagstiftning så att den verkar i avsedd riktning. Utskottet vill därför påminna om att regeringen enligt det planeringssystem för transportinfrastruktur som infördes 2012 har gett i uppdrag 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 har även i uppdrag att 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. Utskottet vill vidare peka på det uppdrag som Trafikanalys har att utvärdera, analysera och redovisa effekter av vidtagna åtgärder inom transportpolitiken och hur transportsystemet utvecklats i förhållande till de transportpolitiska målen. Syftet med utvärderingarna är att bidra till kunskap om och utveckling av styrningen mot de transportpolitiska målen. Utskottet anser inte att det finns anledning att vidta något initiativ med anledning av förslagen. Motionerna 2021/22:3750 (M) yrkandena 1 och 15 samt 2021/22:3757 (M) yrkande 7 avstyrks.

Fyrstegsprincipen

Utskottet vill lyfta fram att riksdagen och regeringen vid upprepade tillfällen har framhållit att det är angeläget att tillämpa ett trafikslagsövergripande synsätt vid överväganden om vilka åtgärder som behöver vidtas för att utveckla transportsystemet och att de föreslagna åtgärderna analyseras utifrån fyrstegsprincipen. 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. Riksdagen har också riktat ett tillkännagivande till regeringen om att vidta åtgärder för att

säkerställa fyrstegsprincipens genomslag. Utskottet har tagit del av att tillkännagivandet för närvarande bereds av Infrastrukturdepartementet. Utskottet vill åter betona att fyrstegsprincipen är en viktig utgångspunkt för utvecklingen av transportsystemet och att principen ska vara vägledande för planeringen av infrastrukturåtgärder. Utskottet välkomnar även regeringens besked i infrastrukturpropositionen att regeringen avser att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt, dvs. steg 1- och 2-åtgärder. Mot denna bakgrund anser inte utskottet att det finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2021/22:3191 (V) yrkande 8, 2021/22:3203 (V) yrkande 7 och 2021/22:3394 (L) yrkande 44 avstyrks.

Samhällsekonomiska analyser

När det gäller motionsförslag om samhällsekonomiska analyser kan utskottet konstatera att det inom transportsektorn finns en lång tradition av att använda samhällsekonomiska analyser när man tar fram beslutsunderlag. Utskottet vill i sammanhanget understryka vikten av att dessa analyser är väl underbyggda och av god kvalitet. Utskottet påminner om att det är Trafikverkets uppgift att fastställa de samhällsekonomiska kalkylvärdena. Utskottet vill i sammanhanget även lyfta fram att Trafikverket ska samordna och driva arbetet inom den s.k. ASEK-gruppen och att en översyn av ASEK-rapporten ska göras varje år och en ny version publiceras den 1 april årligen. Utskottet har inte skäl att tvivla på att Trafikverket är väl skickat för uppgiften och att myndigheten följer utvecklingen av kalkylvärden och analyser både nationellt och internationellt. Utskottet vill samtidigt också påminna om att en samhällsekonomisk kalkyl endast är en del av beslutsunderlaget och att andra delar av underlaget är beskrivningar av olika aspekter som ingår i de transportpolitiska målen och som därefter beaktas i en samlad bedömning. Utskottet välkomnar det arbete som görs för att säkerställa kvaliteten på de samhällsekonomiska analyserna. Utskottet anser att det är angeläget med en kontinuerlig utveckling av de samhällsekonomiska metoder och modeller som används i infrastrukturplaneringen. Utskottet förutsätter också att utvecklingsarbetet på området fortsätter. Utskottet avstyrker därför motionerna 2021/22:21 (MP) yrkandena 1 och 2, 2021/22:3191 (V) yrkande 7, 2021/22:3195 (V) yrkandena 5 och 7, 2021/22:3203 (V) yrkande 2, 2021/22:3394 (L) yrkande 2, 2021/22:3663 (C) yrkande 8, 2021/22:3750 (M) yrkande 2, 2021/22:3879 (KD) yrkandena 3 och 20 samt 2021/22:4131 (C) yrkande 7.

Åtgärder i transportinfrastrukturen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om olika specifika åtgärder i transportinfrastrukturen. Motionsförslagen rör åtgärder i väg- och järnvägssystemet, cykelinfrastrukturen, stambanor för höghastighetståg, enskilda vägar och övriga särskilda infrastrukturåtgärder. Utskottet förutsätter att satsningarna på bl.a. väg- och järnvägssystemet fortsätter och pekar vidare på den viktiga roll som cykelinfrastruktur och enskilda vägar har. Utskottet anser att frågorna är väl uppmärksammade och pekar i sammanhanget även på det beslut om nationell infrastrukturplan för 2022–2033 som regeringen har aviserat. Utskottet hänvisar också till att projekt för att vidmakthålla och utveckla trafikens infrastruktur normalt sett inte är riksdagsfrågor. Sådana bör i stället avgöras inom ramen för åtgärdsplaneringen.

Jämför reservation 39 (M), 40 (C), 41 (M), 42 (SD), 43 (C), 44 (V), 45 (L), 46 (MP), 47 (MP), 48 (M, KD), 49 (SD), 50 (C), 51 (V), 52 (L), 53 (MP), 54 (M, SD), 55 (C) och 56 (L).

Motionerna

Åtgärder i vägsystemet

Maria Stockhaus m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2021/22:3750 yrkande 7 att regeringen bör se till att redovisa underhållsskulden inom befintlig plan. I yrkande 8 konstaterar motionärerna att befintlig plan för transportinfrastrukturen är underfinansierad varför regeringen bör återkomma med en plan för att komma tillrätta med nuvarande underskott. I kommittémotion 2021/22:3757 yrkande 5 anser samma motionärer att det bör tas fram en nivå för ”lägsta godtagbara vägstandard”. Motionärerna framhåller att den svenska vägstandarden blir allt sämre på många platser i landet och att Sverige därför behöver satsa mer på att höja standarden på våra vägar. I yrkande 6 efterfrågar motionärerna ökat stöd via länstrafikplanerna till att stärka det svenska vägnätet.

I kommittémotion 2021/22:3679 yrkande 58 lyfter Anders Åkesson m.fl. (C) fram behovet av att införa begreppet lägsta godtagbara vägstandard.

Jörgen Berglund m.fl. (M) efterfrågar i motion 2021/22:2212 åtgärder för höjd trafiksäkerhet och bibehållen hastighet på vägnätet i norra Sverige. Motionärerna pekar på att det pågår flera viktiga och nödvändiga investeringar i vägnätet men framhåller samtidigt att mycket mer skulle behövas göras för att inte försämra transportmöjligheterna för gods och människor.

I motion 2021/22:1177 av Anne-Li Sjölund (C) framförs att regeringen behöver säkerställa att vägarna fortsatt har en godtagbar standard så att hastighetssänkningar inte behöver förekomma. Motionären pekar på att ett bra

vägnät är viktigt för att bibehålla tillgängligheten, för att ha möjlighet att välja att bo på landsbygden och för att arbets- och skolpendling ska fungera väl.

Isak From och Helén Pettersson (båda S) betonar i motion 2021/22:1311 yrkande 1 betydelsen av vägunderhåll för jobb och tillväxt i hela landet. I yrkande 2 framhåller motionärerna vikten av att beakta klimat och miljö samt stränga vintrar vid planeringen av vägunderhåll.

Johan Hultberg (M) framhåller i motion 2021/22:776 yrkande 1 att åtgärder för att förbättra det småskaliga vägnätet behöver prioriteras i kommande nationell plan för transportinfrastrukturen. Motionären påminner bl.a. om att underhållsskulden är särskilt stor utanför storstadsregionerna.

Alireza Akhondi (C) anser i motion 2021/22:191 att det behöver göras en översyn av hur Trafikverket lever upp till sitt uppdrag att upprätthålla en god vägstandard i hela Sverige.

Åtgärder i järnvägssystemet

I kommittémotion 2021/22:3752 yrkande 4 av Maria Stockhaus m.fl. (M) betonas att det finns ett antal områden i det svenska järnvägsnätet där det ofta uppstår förseningar och trängsel. Motionärerna anser därför att regeringen för att säkerställa flöden både för pendlare och för godstransporter bör tydligt identifiera dessa områden och ge Trafikverket ett uppdrag att prioritera arbetet med dessa i en sammanhållen kontext. I yrkande 5 framförs att regeringen som en del i arbetet med att stärka järnvägen långsiktigt bör verka för att det ska vara möjligt att köra tåg i 250 kilometer i timmen på sträckor över hela Sverige. Motionärerna klargör att satsningen ska ses som en långsiktig vision för arbetet med att stärka svensk järnväg som helhet.

I kommittémotion 2021/22:2451 yrkande 19 framhåller Eric Palmqvist m.fl. (SD) att de svenska spårbundna transporterna är långsammare än vad som skulle vara möjligt med en modern nationell järnvägsinfrastruktur. Motionärerna pekar på att detta har en hämmande inverkan på näringslivet, som är beroende av snabba och effektiva transporter. I motionen önskas därmed ytterligare satsningar på upprustning av järnvägsinfrastrukturen.

Patrik Jönsson m.fl. (SD) anser i kommittémotion 2021/22:2953 att underhållet av det befintliga järnvägssystemet måste stärkas (yrkande 30), att underhållet av kontaktledningssystemet för att förhindra nedrivna kontaktledningar och andra fel på kontaktledningsnätet måste stärkas (yrkande 31) och att mer resurser måste prioriteras till dubbelspårig järnväg. Motionärerna pekar bl.a. på att det finns behov av att säkerställa och optimera det redan befintliga järnvägssystemet för att få en mer driftssäker och snabb trafik (yrkande 33). Motionärerna anför vidare att kostnaden för alternativen 250 kilometer i timmen, eller 320 kilometer i timmen på aktuella sträckningar, måste utredas innan beslut tas om ombyggnad eller utbyggnad till fyrspar (yrkande 36) och att hastigheten måste höjas till 250 kilometer i timmen på de sträckningar som är mest lämpliga (yrkande 37).

I kommittémotion 2021/22:3679 lyfter Anders Åkesson m.fl. (C) fram behovet av att se över åtgärder för att minska underhållsskulden i järnvägssystemet (yrkande 40) och att Trafikverket bör anslå medel till järnvägsunderhåll av lokala banor (yrkande 42). Motionärerna pekar på att de brister som finns i det svenska järnvägsnätet behöver åtgärdas. Vidare framhåller motionärerna att lokala banor på den svenska landsbygden har stor betydelse för jobb och tillväxt.

Helena Lindahl m.fl. (C) pekar i kommittémotion 2021/22:4131 yrkande 8 på att Trafikverket behöver anslå medel till järnvägsunderhåll av viktiga lokala och regionala industrispår.

Jens Holm m.fl. (V) önskar i kommittémotion 2021/22:3214 yrkande 12 att det regionala järnvägsnätet ska utvecklas och att det ska införas ett moratorium för nedläggning av regionala banor. De regionala banorna spelar en viktig roll för att få ett fungerande järnvägssystem och i klimatomställningen. Motionärerna anser därför att det regionala järnvägsnätet behöver rustas upp och underhållas för att möjliggöra hållbara godstransporter och kollektivtrafik.

Helena Gellerman m.fl. (L) framför i kommittémotion 2021/22:3394 yrkande 43 att investeringar i järnvägar bör fokuseras på att bygga bort kapacitetsbrister för att kraftigt öka utnyttjandegraden av järnvägen.

I kommittémotion 2021/22:4066 yrkande 22 i denna del konstaterar Lorentz Tovatt m.fl. (MP) att det måste bli enklare och billigare att resa med låg klimatpåverkan. Motionärerna framhåller därför att Sveriges järnväg behöver rustas upp och byggas ut i hela landet.

Särskilt om cykelinfrastruktur

Emma Berginger m.fl. (MP) efterfrågar i motion 2021/22:20 yrkande 4 ökade investeringar i cykelinfrastruktur i den kommande nationella planen för transportinfrastruktur. I yrkande 5 framför motionärerna att tillräckligt med resurser ska avsättas i den nationella planen för att den aviserade statliga cykelpotten ska ge resultat i form av en kraftigt utbyggd cykelinfrastruktur. I yrkande 6 anföras att regeringen behöver säkerställa att länsplaneupprättarna avsätter nödvändiga medel i länsplanerna för investeringar i den regionala cykelinfrastrukturen. Motionärerna framhåller bl.a. att det är väldigt positivt med en cykelpott, men det ställer också krav på att regeringen avsätter tillräckligt mycket resurser för att den statliga cykelpotten ska ge resultat i form av en kraftigt utbyggd cykelinfrastruktur.

Stambanor för höghastighetståg

Maria Stockhaus m.fl. (M) säger i kommittémotion 2021/22:3750 yrkande 17 nej till att bygga höghastighetsjärnväg. Motionärerna pekar bl.a. på att viktiga satsningar för jobb, tillväxt och miljö riskerar att trängas undan om det byggs nya stambanor för snabba tåg. I kommittémotion 2021/22:3752 yrkande 2 framför samma motionärer ett likalydande förslag.

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) framför i kommittémotion 2021/22:2952 yrkande 5 att en satsning på höghastighetståg är orimlig i nuläget i vårt glesbefolkade land. Motionärerna konstaterar att det minskar utrymmet för andra viktiga investeringar inom vägtrafik, flyg och sjöfart, både regionalt och nationellt, varför Sverigeförhandlingen snarast ska avbrytas eller omförhandlas. I yrkande 5 i kommittémotion 2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) finns ett likalydande förslag. I yrkande 21 framförs att vid utredningar och beräkningar av höghastighetsjärnväg i Sverige bör den europeiska revisionsrättens rapport beaktas. I yrkande 22 anser motionärerna att regeringen ska verka för att EU ska vara mer återhållsamt med att stödja medlemsstaternas höghastighetsjärnvägar och att regeringen bör följa utvecklingen av europeiskt höghastighetståg mer utförligt.

Anders Åkesson m.fl. (C) framför i kommittémotion 2021/22:3679 yrkande 38 att möjligheterna att bygga nya stambanor för järnvägen bör ses över. Motionärerna lyfter bl.a. att stambanor med hög kapacitet och moderna tåg skapar arbetsmarknadsförstoring i en helt ny skala som också möjliggör tillväxt och som kommer att stärka svensk konkurrenskraft.

I kommittémotion 2021/22:3214 yrkande 14 anför Jens Holm m.fl. (V) att byggandet av nya stambanor för höghastighetståg bör lånefinansieras och medel för investeringar och reinvesteringar inom järnvägen prioriteras i infrastrukturplaneringen.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framför i kommittémotion 2021/22:3879 yrkande 15 att Sverigeförhandlingens förslag om nya banor för höghastighets-tåg ska avbrytas.

Helena Gellerman m.fl. (L) framhåller i kommittémotion 2021/22:3394 yrkande 47 att höghastighetsbanor ska bedömas utifrån samma utgångspunkt som övriga infrastrukturprojekt. Motionärerna anför att avsaknaden av finansiering leder till att tillgängliga medel för underhåll av befintlig järnväg och lönsamma projekt riskerar att prioriteras bort.

I kommittémotion 2021/22:4066 yrkande 22 i denna del anför Lorentz Tovatt m.fl. (MP) att nya stambanor för höghastighetståg bör färdigställas.

I motion 2021/22:1052 av Monica Haider (S) framförs att förutsättningarna för nya stambanor för snabbtåg bör studeras i infrastrukturplaneringen och att det bör tas fram en plan för när de nya stambanorna ska vara klara.

I motion 2021/22:3871 av Johan Löfstrand (S) välkomnas att regeringen är tydlig med att den vill färdigställa nya stambanor. Motionären efterlyser dock en tidsplan för färdigställandet.

Mats Green och Helena Bouveng (båda M) framför i motion 2021/22:849 att byggandet av nya stambanor för snabbtåg skulle bidra till minskad belastning på befintliga stambanor, bidra till att ökad överflyttning av gods till järnväg och bidra till en utveckling av nya och starkare arbetsmarknadsregioner. Motionärerna framhåller att detta skulle skapa förutsättningar för ökad hållbar tillväxt i Sverige.

I motion 2021/22:1291 framför Carina Ödebrink m.fl. (SD) att förutsättningarna för att i infrastrukturplaneringen ta ett principbeslut om att

bygga nya stambanor bör studeras. Motionärerna framför bl.a. att Sverige behöver utveckla ett modernt och stabilt transportsystem som bidrar till att stärka landets utveckling, tillväxt och konkurrensförmåga.

Magnus Ek (C) anser i motion 2021/22:1167 att det behövs nya stambanor för snabbtåg. Motionären framför att Sverige har brist på både kapacitet och tillgänglighet på stambanorna.

Enskilda vägar

I kommittémotion 2021/22:3757 yrkande 4 anser Maria Stockhaus m.fl. (M) att Trafikverket ska få i uppdrag att ta fram en nationell underhålls- och investeringsplan för de enskilda vägarna. Motionärerna understryker att det enskilda vägnätet långsiktigt behöver stärkas. I kommittémotion 2021/22:3689 yrkande 26 av Lars Hjalmered m.fl. (M) framförs ett likalydande förslag.

Thomas Morell m.fl. (SD) lyfter i kommittémotion 2021/22:2968 yrkande 44 vikten av en nationell underhålls- och investeringsplan för de enskilda vägarna. Motionärerna pekar på att en väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd och att de enskilda vägarna utgör en viktig del i detta.

Anders Åkesson m.fl. (C) anför i kommittémotion 2021/22:3679 yrkande 63 att det behöver säkerställas att, inom ramen för Trafikverkets resurser, de samfällda enskilda vägarnas 43 000 mil har en bra standard, rätt sträckning och rätt bärighet i relation till det system av statliga och kommunala vägar de utgör en del av i näringslivets totala behov av godsstråk med god bärighet.

I kommittémotion 2021/22:3394 yrkande 11 av Helena Gellerman m.fl. (L) framförs att väglagens regler om ansvar för de samfällda enskilda vägarna bör ses över. I yrkande 12 framförs att de samfällda enskilda vägarnas standard i förhållande till de statliga och kommunala vägarna behöver säkerställas. Motionärerna framhåller att en väl fungerande infrastruktur och enskilda vägar är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd.

Mikael Dahlqvist m.fl. (S) framför i motion 2021/22:1266 att ersättnings-systemet för enskilda vägar behöver ses över i infrastrukturplaneringen. Motionärerna pekar på att allt fler och allt tyngre transporter på de enskilda vägarna sliter hårt på vägarna och kostar allt större summor pengar.

Mikael Dahlqvist m.fl. (S) framför i motion 2021/22:1796 att regeringen i infrastrukturplaneringen bör studera förutsättningarna för hur enskilda vägar kan pekas ut som en del av vår krisberedskap.

Pål Jonson (M) framför i motion 2021/22:2167 att regeringen bör verka för att förstärka stödet till det enskilda vägnätet. Motionären framhåller att goda kommunikationer är en förutsättning för att kunna bo på landsbygden.

I motion 2021/22:1187 av Daniel Bäckström (C) framförs att möjligheterna till investeringsstöd till enskilda vägar och skogsvägar bör ses över. Motionären pekar på att det behövs för att främja den långsiktiga beredskapen och utveckla landsbygd och skogsbruk.

Kjell-Arne Ottosson (KD) föreslår i motion 2021/22:129 att möjligheten till en ytterligare förstärkning av stödet till det enskilda vägnätet utreds. Motionären lyfter fram att en av grundpelarna för en levande landsbygd är väl fungerande kommunikationer.

Övriga särskilda infrastrukturåtgärder

Under den allmänna motionstiden 2021/22 väcktes ett stort antal motioner om olika infrastrukturprojekt i landet, främst väg- och järnvägssträckningar. Motionerna handlar bl.a. om upprustningar och utbyggnader samt anläggning 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 ett flertal 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 i fråga om flera trafikslag.

Vägprojekt

2021/22:10 av Ingemar Kihlström (KD)	Tillkännagivande om att beakta den sista etappen av länsväg 181:s vägförbättrande ombyggnation när medel budgeteras till infrastruktur samt länsvägarna.
2021/22:370 av Jörgen Grubb (SD)	Tillkännagivande om ny landsväg för lastbil, sträckan Malmö–Helsingborg.
2021/22:375 av Staffan Eklöf (SD)	Tillkännagivande om att prioritera utbyggnad till dubbla körfält i vardera riktningen på riksväg 40 på sträckningen mellan Ulricehamn och Jönköping.
2021/22:403 av Anne Oskarsson och Mattias Bäckström Johansson (båda SD)	1. Tillkännagivande om att skyndsamt utreda hur säkerheten på Ölandsbron kan förbättras. 2. Tillkännagivande om att starta projekteringen av en ny bro eller tunnel från fastlandet till Öland.
2021/22:471 av Michael Rubbestad och David Perez (båda SD)	Tillkännagivande om att utreda upprättandet av en färjeförbindelse mellan Skokloster och Knivsta i Uppsala län.
2021/22:491 av Fredrik Lindahl (SD)	1. Tillkännagivande om att inleda en åtgärdsvalsstudie för att se över framkomlighetsbehovet för Norrortsleden och länsväg 265. 2. Tillkännagivande om att påbörja förhandlingar med staten och de berörda kommunerna om att hitta finansieringslösningar.

2021/22:493 av Fredrik Lindahl (SD)	1. Tillkännagivande om att initiera en åtgärdsvalsstudie för E18 Stockholm Nordost med utgångspunkten kapacitets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder. 2. Tillkännagivande om att påbörja en förhandling med berörda parter kring finansieringen av kapacitets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder.
2021/22:494 av Fredrik Lindahl och Markus Wiechel (båda SD)	Tillkännagivande om att påbörja en förhandling mellan staten, berörda kommuner och Region Stockholm för en samfinansiering och genomförande av projektet Östlig förbindelse.
2021/22:509 av Ann-Sofie Lifvenhage m.fl. (M, C, KD)	Tillkännagivande om att skyndsamt genomföra upprustningen av riksväg 55 med fokus på ökad trafiksäkerhet.
2021/22:790 av Kerstin Lundgren (C)	Tillkännagivande om behovet av att stärka och säkra förbindelserna E4 och E20 genom Södertälje med en motorvägstunnel förbi Södertälje kanal.
2021/22:900 av Patrik Jönsson (SD)	Tillkännagivande om infrastrukturen kring Ystad hamn och E65.
2021/22:901 av Patrik Jönsson (SD)	Tillkännagivande om att göra E6 genom Skåne sexfilig.
2021/22:902 av Patrik Jönsson (SD)	Tillkännagivande om att upprätta byggnation av ett mot vid Boråstorpet på riksväg 40 i anslutning till Borås.
2021/22:934 av Pia Nilsson m.fl. (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att så snart som möjligt påbörja byggnationen av en ny Hjulstabro på väg 55.
2021/22:1030 av Magnus Oscarsson (KD)	Tillkännagivande om att uppgradera möjligheten att rusta upp länsväg 131 mellan Österbymo och Tranås i Trafikverkets planering.
2021/22:1141 av Magnus Stuart (M)	Tillkännagivande om en tidigarelagd utbyggnad av hela väg 55 till mötesfri två-plus-ett väg.
2021/22:1385 av Jessica Roswall och Ulrika Karlsson (båda M)	Tillkännagivande om att se över förutsättningarna för en utbyggnad av riksväg 55 inklusive Hjulstabron.
2021/22:1389 av Larry Söder (KD)	Tillkännagivande om att väg 153 och 154 till Ullared bör prioriteras och om att se över hur vägarna kan upprustas till en dimensionering som motsvarar belastningen.
2021/22:1417 av Adnan Dibrani (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att förbättra vägstandarden på väg 153 och 154.

2021/22:1554 av Heléne Björklund och Magnus Manhammar (båda S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att utbyggnaden av E22 bör ske i längre och mer sammanhängande stråk.
2021/22:1603 av Helena Lindahl och Peter Helander (båda C)	Tillkännagivande om att regeringen bör säkerställa att även vägarna i Norrland har en godtagbar vägstandard.
2021/22:1784 av Viktor Wärmick (M)	Tillkännagivande om att snarast se över möjligheten till en utbyggnation av E4 mellan Söderhamn och Gävle.
2021/22:1831 av Annicka Engblom m.fl. (M)	1. Tillkännagivande om vikten av satsningar på E22. 2. Tillkännagivande om att utbyggnaden av E22 bör ske i längre och mer sammanhängande stråk.
2021/22:2203 av Jörgen Berglund (M)	Tillkännagivande om att Förbifart Ömsköldsvik ska ingå i den nationella vägtransportplanen.
2021/22:2209 av Jörgen Berglund (M)	Tillkännagivande om att överväga att förbifart Härnösand ska ingå i den nationella vägtransportplanen.
2021/22:2210 av Jörgen Berglund (M)	Tillkännagivande om att åtgärder för höjd trafiksäkerhet och hastighet på väg E14 i den nationella transportplanen bör få högre prioritet.
2021/22:2227 av Erik Ottoson (M)	Tillkännagivande om att regeringen snarast bör säkerställa full finansiering av Tvärförbindelse Södertörn så att projektet kan fortlöpa enligt plan.
2021/22:2231 av Erik Ottoson (M)	1. Tillkännagivande om behovet av att projektet Östlig förbindelse i Stockholms län genomförs.
2021/22:2295 av Lina Nordquist (L)	Tillkännagivande om en förbindelse över Mälaren mellan Håbo kommun och Knivsta kommun.
2021/22:2304 av Nina Lundström (L)	Tillkännagivande om att vidta trafiksäkerhetshöjande åtgärder för väg 225 i Stockholms län.
2021/22:2378 av Lars Püss m.fl. (M)	5. Tillkännagivande om att verka för att E6:an byggs ut. 6. Tillkännagivande om att verka för att väg 25 och 26 byggs ut. 7. Tillkännagivande om att verka för att väg 153 och 154 byggs ut.
2021/22:2423 av Ida Drougge (M)	Tillkännagivande om vikten av projektet Östlig förbindelse i Stockholms län och att staten bör medfinansiera detta.
2021/22:2699 av Ingela Nylund Watz m.fl. (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en ny trafiklösning med bro eller tunnel över Saltsjö-Mälarsnittet i Södertälje.

2021/22:2795 av Mikael Oscarsson (KD)	Tillkännagivande om att utreda hur ombyggnationen av riksväg 282 på sträckan Uppsala–Almunge kan prioriteras.
2021/22:2884 av Ulrika Karlsson och Jessica Roswall (båda M)	Tillkännagivande om en vägfärja (frigående eller linfärja) mellan Skokloster i Håbo kommun och Västersjö i Knivsta kommun.
2021/22:2959 av Ann-Sofie Alm (M)	Tillkännagivande om att regeringen särskilt ska beakta höjda väganslag till Dalslands och Bohusläns vägnät.
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD)	19. Tillkännagivande om vikten av en östlig förbindelse för att effektivisera trafikflödena i Stockholm. 23. Tillkännagivande om att europavägarna i landet bör hålla lägst fyrfältstandard.
2021/22:3016 av Runar Filper (SD)	Tillkännagivande om utökade länsanslag till det värmländska vägnätet.
2021/22:3031 av Eric Westroth och Staffan Eklöf (båda SD)	Tillkännagivande om att uppdra till Trafikverket att prioritera trafiksäkerhetshöjande åtgärder och trafikframkomlighetsförbättringar av länsvägarna 153 och 154.
2021/22:3034 av Patrik Jönsson m.fl. (SD)	1. Tillkännagivande om att bygga ut E6 till sexfilig motorväg Helsingborg–Malmö. 2. Tillkännagivande om att bygga ut E65 Ystad–Malmö till minst två-plus-två-väg.
2021/22:3035 av Ann-Christine From Utterstedt (SD)	Tillkännagivande om att utreda möjligheten att bygga ytterligare en förbifart Västerås.
2021/22:3036 av Dennis Dioukarev och Jimmy Ståhl (båda SD)	Tillkännagivande om att utreda en förbifart Göteborg.
2021/22:3041 av Roger Hedlund (SD)	Tillkännagivande om förutsättningarna för en utbyggnad av Europaväg 16.
2021/22:3042 av Roger Hedlund (SD)	Tillkännagivande om förutsättningar för en utbyggnad av Europaväg 4.
2021/22:3051 av Kjell Jansson (M)	Tillkännagivande om att lägga in Östlig förbindelse och Tvärförbindelse Södertörn i den nationella planen.
2021/22:3106 av Cecilia Widegren (M)	1. Tillkännagivande om att steg för steg fortsätta att aktivt snabba på genomförandet av alliansregeringens, kommunernas och regionens gemensamma överenskommelse om att fortsätta bygga ut E20 till fyrfältsväg.

2021/22:3249 av John Widegren (M)	Tillkännagivande om att förbättra vägstandarden på Östergötlands landsbygd.
2021/22:3294 av Nicklas Attefjord (MP)	1. Tillkännagivande om att staten ska respektera folkomröstningarna i Öckerö kommun och inte fortsätta projektera en fast förbindelse.
2021/22:3359 av Kjell-Arne Ottosson (KD)	1. Tillkännagivande om att en utredning och projektering av nämnda vägsträcka bör påbörjas snarast.
2021/22:3376 av Viktor Wärnick (M)	Tillkännagivande om att säkra och prioritera riksvägarna i Sveriges gles- och landsbygdsområden.
2021/22:3425 av Boriana Åberg m.fl. (M)	5. Tillkännagivande om utbyggnad av E6 och E22 till sexfiliga motorvägar.
2021/22:3555 av Lars Beckman (M)	Tillkännagivande om att se över möjligheten till en utbyggnad av E4:an mellan Gävle och Söderhamn.
2021/22:3919 av Linda Modig (C)	2. Tillkännagivande om vikten av att genomföra trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder efter Europaväg E10 mellan Töre och Narvik.
2021/22:4044 av Mikael Damsgaard (M)	Tillkännagivande om att påskynda utbyggnaden av E18 mellan Köping och Västjädra till motorvägsstandard.
2021/22:4046 av Mikael Damsgaard (M)	Tillkännagivande om att så snart som möjligt anpassa Hjulstabron för att större fartyg ska kunna passera.
2021/22:4185 av Andreas Carlson (KD)	1. Tillkännagivande om att fortsätta ombyggnationen av riksväg 26/47 och prioritera ombyggnationen av sträckan Mullsjö–Slättäng. 2. Tillkännagivande om att prioritera ombyggnationen av riksväg 26/47 sträckan Månseryd–Hedenstorp.
2021/22:4188 av Andreas Carlson (KD)	Tillkännagivande om att påbörja förberedelser för att bygga ut riksväg 40 på sträckan mellan Jönköping och Ulricehamn för att få en sammanhängande motorväg mellan Stockholm och Göteborg.

Banprojekt

2021/22:5 av Ingemar Kihlström (KD)	Tillkännagivande om att utreda en utbyggnad, ombyggnad till planskilda korsningar samt utökat underhåll för Västra stambanan.
2021/22:37 av Aron Emilsson (SD)	Tillkännagivande om en skyndsam översyn av Bohusbanans potentiella utbyggnad.
2021/22:402 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD)	1. Tillkännagivande om att rusta upp Stångådals- och Tjustbanan. 2. Tillkännagivande om att utreda förutsättningarna för en sydostkustbana.

2021/22:664 av Angelica Lundberg (SD)	Tillkännagivande om att planera för en ny järnvägssträckning mellan Jönköping och Göteborg.
2021/22:743 av Mikael Eskilandersson (SD)	Tillkännagivande om att planera för en ny järnvägssträckning mellan Helsingborg och Jönköping.
2021/22:779 av Johan Hultberg (M)	2. Tillkännagivande om att se över möjligheten att bygga ut jämvägen mellan Göteborg och Oslo till dubbelspår.
2021/22:784 av Ulrika Heie och Annika Qarlsson (båda C)	Tillkännagivande 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.
2021/22:893 av Saila Quicklund (M)	Tillkännagivande om att se över möjligheten att rusta upp Inlandsbanan för att skapa ännu bättre förutsättningar för fler företag och jobb i Norrlands inland.
2021/22:952 av Johan Andersson m.fl. (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för och prioritera byggandet av Ostlänken.
2021/22:1024 av Fredrik Christensson och Annika Qarlsson (båda C)	Tillkännagivande om att verka för att få dubbelspår på jämvägen hela sträckan i korridoren Oslo–Göteborg–Köpenhamn.
2021/22:1105 av Ulrika Heindorff m.fl. (M)	Tillkännagivande om att snarast färdigställa utbyggnaden av Väst kustbanan med dubbelspår längs hela sträckningen.
2021/22:1173 av Magnus Ek (C)	Tillkännagivande om att se över förutsättningarna att förbättra och utveckla järnvägsförbindelserna mellan Linköping, Västervik och Kalmar.
2021/22:1178 av Anne-Li Sjölund (C)	Tillkännagivande om behovet av en sammanhållen satsning på dubbelspårsutbyggnad mellan Gävle och Härnösand, den s.k. Nya Ostkustbanan.
2021/22:1193 av Peter Helander (C)	1. Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningar för investeringar utmed Dalabanan för att åstadkomma kortare restid och regionförstoring. 2. Tillkännagivande om att regeringen bör tillsätta en särskild förhandlingsperson med syftet att tillsammans med Trafikverket, berörda regioner och intressenter arbeta för att söka finansieringslösningar för att genomföra en upprustning av Dalabanan i sin helhet, exempelvis via en lånefinansieringslösning där upplåning från de allmänna pensionsfonderna övervägs.
2021/22:1402 av Emilia Töyrä m.fl. (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för dubbelspår i Malmabanen.

2021/22:1576 av Johnny Skalin (SD)	Tillkännagivande om att bygga ett dubbelspår till Sundsvall.
2021/22:1631 av Helena Vilhelmsson (C)	Tillkännagivande om att utreda brukarfinansiering på sträckan Oslo–Stockholm, samt att förstärka dialogen med Norges regering i ärendet.
2021/22:1675 av Johan Hultberg (M)	1. Tillkännagivande om att se över möjligheterna att förstärka järnvägen genom Dalsland. 2. Tillkännagivande om att se över möjligheterna att bygga ut södra Bohusbanan till dubbelspår. 3. Tillkännagivande om att se över möjligheterna till en upprustning av norra Bohusbanan.
2021/22:1681 av Heléne Björklund och Magnus Manhammar (båda S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för satsningar på Sydostlänken.
2021/22:1948 av Lotta Olsson (M)	Tillkännagivande om att utreda brukarfinansiering på sträckan Oslo–Stockholm samt att inleda dialog med Norges regering i ärendet.
2021/22:2109 av Gudrun Brunegård (KD)	1. Tillkännagivande om att beakta och vara delaktig i genomförandet av nödvändiga åtgärder för delelektrifiering av Stångådalsbanan och Tjustbanan, som pilotprojekt för att ta lärdom för liknande modeller i övriga Sverige.
2021/22:2112 av Lars Adaktusson (KD)	Tillkännagivande om att uppmana regeringen att upprätta en åtgärdsplan för Dalabanan i syfte att öka dess kapacitet och standard så att turtätheten kan öka och restiden minska.
2021/22:2202 av Jörgen Berglund (M)	Tillkännagivande om att bygga dubbelspår Sundsvall–Gävle.
2021/22:2204 av Jörgen Berglund (M)	Tillkännagivande om Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand.
2021/22:2211 av Jörgen Berglund m.fl. (M)	Tillkännagivande om att regeringen i nästa nationella transportplan behöver prioritera en modern järnväg längs hela Norrlandskusten.
2021/22:2297 av Lina Nordquist (L)	Tillkännagivande om att förutsättningarna för en kompletterande järnvägslink mellan Uppsala och Enköping behöver utredas.
2021/22:2347 av Robert Hannah (L)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen prioritera en modernisering av Kinnekullebanan.

- | | |
|---|--|
| 2021/22:2362 av Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L) | <p>2. Tillkännagivande om att förutsättningarna för länken Oslo–Göteborg–Köpenhamn bör genomlysas när ett framtida nät av höghastighetsbanor i Sverige planeras.</p> <p>3. Tillkännagivande om att förutsättningarna för dubbelspår på hela tågsträckan Oslo–Göteborg–Köpenhamn bör utredas.</p> |
| 2021/22:2378 av Lars Püss m.fl. (M) | <p>1. Tillkännagivande om att se över möjligheten att snarast färdigställa utbyggnaden av Väst kustbanan med dubbelspår längs hela sträckningen.</p> <p>3. Tillkännagivande om det angelägna i att reinvestera i Halmstad–Nässjö järnväg.</p> <p>10. Tillkännagivande om betydelsen av en välfungerande flygtrafik i sydvästra Sverige och av att arbetet med spårbunden trafik till Landvetter lyfts.</p> |
| 2021/22:2446 av Ida Drougge (M) | Tillkännagivande om att staten behöver ta sin del av ansvaret och planera för statlig medfinansiering av utbyggnaden av Spårväg City. |
| 2021/22:2490 av Alexandra Anstrell och Erik Ottosson (båda M) | Tillkännagivande om att regeringen bör ta initiativ till en Arlandaförhandling. |
| 2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) | <p>6. Tillkännagivande om att sträckan Maria–Helsingborg snarast bör byggas dubbelspårig.</p> <p>7. Tillkännagivande om att sträckan Göteborg–Borås via Landvetter snarast bör byggas med dubbelspår.</p> <p>8. Tillkännagivande om att sträckan Göteborg–Alingsås ska byggas ut till fyrspårig järnväg.</p> <p>9. Tillkännagivande om att Södra stambanan snarast bör byggas ut till fyrspårig järnväg sträckan Lund–Hässleholm.</p> <p>10. Tillkännagivande om att sträckan Hässleholm–Kristianstad bör byggas om till dubbelspår.</p> <p>11. Tillkännagivande om att sträckan Alvesta–Växjö bör byggas om till dubbelspår.</p> <p>12. Tillkännagivande om att Norrbottenbanans utbyggnad sträckan Luleå–Skellefteå ska påbörjas.</p> <p>13. Tillkännagivande om en upprustning av Ostkustbanan med dubbelspår för 250 kilometer i timmen.</p> <p>14. Tillkännagivande om en upprustning av Inlandsbanan.</p> <p>25. Tillkännagivande om en ny förbindelse mellan Sverige och Danmark.</p> |

	27. Tillkännagivande om att ett arbete bör inledas för förbättrade järnvägskommunikationer mellan Sverige och Norge.
	28. Tillkännagivande om att ett arbete bör inledas för förbättrade järnvägskommunikationer mellan Sverige och Finland.
2021/22:2958 av Ann-Sofie Alm (M)	Tillkännagivande om att utreda möjligheten att skapa en större och gränslös arbetsmarknadsregion för Fyrbodals invånare med en dubbelspårig järnväg mellan Göteborg och Oslo.
2021/22:3018 av Staffan Eklöf och Eric Westroth (båda SD)	Tillkännagivande om att utreda om staten kan ta över ansvaret helt och hållet för banan Halmstad–Nässjö.
2021/22:3023 av Per Söderlund (SD)	Tillkännagivande om att utreda brukarfinansiering på sträckan Oslo–Stockholm 2.55 samt att inleda dialog med Norges regering i ärendet.
2021/22:3034 av Patrik Jönsson m.fl. (SD)	3. Tillkännagivande om att tidigarelägga utbyggnaden av fyrspår mellan Hässleholm och Lund. 4. Tillkännagivande om att bygga ut Skånebanan till dubbelspår. 5. Tillkännagivande om att bygga ut Ystadbanan till dubbelspår. 6. Tillkännagivande om att bygga ut sträckan Lockarp–Trelleborg till dubbelspår. 7. Tillkännagivande om att bygga ut sträckan Helsingborg–Maria till minst dubbelspår.
2021/22:3040 av Roger Hedlund (SD)	Tillkännagivande om förutsättningar för en tidigareläggning av ett dubbelspår på Ostkustbanan.
2021/22:3072 av Hans Ekström m.fl. (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att förbättra transportinfrastrukturen i Stockholm–Mälarregionen.
2021/22:3106 av Cecilia Widegren (M)	2. Tillkännagivande om att se över möjligheterna vad gäller en omedelbar upprustning av Västra stambanan.
2021/22:3238 av Viktor Wärnick (M)	Tillkännagivande om utbyggnation av Ostkustbanan till dubbelspårig järnväg.
2021/22:3358 av Kjell-Arne Ottosson (KD)	Tillkännagivande om att gå vidare i arbetet med Oslo–Stockholm 2.55 och att regeringarna i de båda länderna gemensamt bör ta fram en avsiktsförklaring för att visa att projektet ska bli verklighet.
2021/22:3421 av Emma Hult och Elisabeth Falkhaven (båda MP)	Tillkännagivande om att Halmstad–Nässjö-banan bör behållas samt utvecklas.

2021/22:3425 av Boriana Åberg m.fl. (M)	4. Tillkännagivande om att verka för en fortsatt utbyggnad av Södra stambanan, Västkustbanan och Skånebanan.
2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C)	13. Tillkännagivande om att projektet Oslo–Stockholm 2.55, dvs. en anständig och genare järnväg mellan Oslo och Stockholm, bör fullföljas.
2021/22:3508 av Jonny Cato m.fl. (C)	Tillkännagivande om att se över möjligheten att snarast färdigställa utbyggnaden av dubbelspår längs hela sträckningen mellan Göteborg och Malmö.
2021/22:3554 av Lars Beckman (M)	Tillkännagivande om att se över möjligheten att utöka spårkapaciteten på sträckan Gävle–Härnösand.
2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M)	11. Tillkännagivande om att ta nästa steg i arbetet för att halvera restiden med tåg mellan Oslo och Stockholm.
2021/22:3861 av Kristina Nilsson m.fl. (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en snabbare utbyggnad av Nya Ostkustbanan.
2021/22:3919 av Linda Modig (C)	1. Tillkännagivande om att verka för investeringar i dubbelspår på Malmbanan och att projekt Malmporten fullföljs.
2021/22:3925 av Helena Lindahl och Linda Modig (båda C)	1. Tillkännagivande om att regeringen skyndsamt bör titta på finansieringslösningar för Norrbottenbanans förverkligande, exempelvis genom att staten, via Riksgälden, lånar upp hela den summa som banan beräknas kosta. 2. Tillkännagivande om att regeringen bör överväga att ge bolaget Norrbottenbanan AB i uppdrag att tillsammans med Trafikverket ansvara för samt genomföra projektet fullt ut och att återbetalning sker på samma sätt som upplägget med Botniabanen – en återbetalningsmodell där infrastrukturbudgeten under en viss tid belastas med en årligt återkommande summa. 3. Tillkännagivande om att regeringen bör intensifiera sitt arbete gällande Norrbottenbanan och snarast ge klartecken till Trafikverket att forcera planarbetet för hela sträckan för att i sin tur möjliggöra kortast möjliga byggtid – detta för att nyttorna ska falla ut tidigt och matcha de gigantiska investeringar som görs i norr.
2021/22:3929 av Per Åsling m.fl. (C)	Tillkännagivande om att ge Trafikverket i nära samverkan med Inlandsbanan AB och näringslivet i uppdrag att se över Inlandsbanans framtida funktion med svensk normalstandard integrerat med övriga anslutande järnvägsnät inklusive samtliga tvärbanor och därmed

skapa förutsättningar för nya och växande företag med fler jobb och tillväxt i inlandet, samt hur den akuta kapacitetsbristen i järnvägssystemet kan lösas och bidra till den globala klimatomställningen.

2021/22:4045 av Mikael Damsgaard (M)	Tillkännagivande om att prioritera förstärkningar av Bergslagspendeln.
2021/22:4047 av Mikael Damsgaard (M)	1. Tillkännagivande om järnvägen sträckan Stockholm–Västerås–Oslo. 2. Tillkännagivande om fyrspår på Mälarbanan och dubbelspår mellan Kolbäck och Hovsta.
2021/22:4110 av Rasmus Ling m.fl. (MP)	1. Tillkännagivande om att förbättra järnvägsinfrastrukturen mellan Sverige, Danmark, Norge och Finland.

Projekt som rör sjöfartens infrastruktur

2021/22:405 av Anne Oskarsson och Mattias Bäckström Johansson (båda SD)	Tillkännagivande om att se över förutsättningarna för färjetrafik mellan Byxelkrok och Oskarshamn i infrastrukturplaneringen.
2021/22:838 av Hanna Westerén (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att genom en reservhamn säkra Gotlands grundläggande försörjning.
2021/22:843 av Sofia Westergren och Camilla Waltersson Grönvall (båda M)	Tillkännagivande om att öka möjligheten att ersätta Trafikverkets färjor med broar där det är samhällsekonomiskt lönsamt.
2021/22:1023 av Fredrik Christensson (C)	Tillkännagivande om att se över bättre möjligheter att ersätta färjor med bro.
2021/22:1195 av Lars Thomsson (C)	Tillkännagivande om tillskapande av en reservhamn för att säkra en tillfredsställande tillgänglighet i linjetrafiken till Gotland.
2021/22:1307 av Jörgen Hellman m.fl. (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att utveckla sjöfarten i Göta älv och Vänersjöfarten.
2021/22:1604 av Helena Lindahl (C)	Tillkännagivande om att se över möjligheten att säkerställa upphandling av en färja med kapacitet att trafikera sträckan mellan Umeå och Holmön året runt.
2021/22:1705 av Camilla Waltersson Grönvall (M)	Tillkännagivande om att samordna insatser gällande skredsäkring vid byggande av ny slussled i Trollhättan och Lilla Edet.
2021/22:1799 av Olle Thorell och Maria Strömkvist (båda S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för Strömsholms kanal.

2021/22:1904 av Lars Hjalmered m.fl. (M)	1. Tillkännagivande om reformer för att stärka Göteborgs hamn.
2021/22:1939 av Lars Hjalmered (M)	1. Tillkännagivande om att stärka Göteborgs hamn.
2021/22:2046 av Lars Hjalmered (M)	3. Tillkännagivande om att fortsätta utveckla Fiskebäcks hamn och därmed den svenska fiskerinäringen.
2021/22:2378 av Lars Püss m.fl. (M)	8. Tillkännagivande om att en prioritering av hamninfrastruktur i de halländska hamnarna av nationellt intresse bör göras.
2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD)	11. Tillkännagivande om att påskynda arbetet med byggnation av slussar och jordskredssäkring av Göta älv.
2021/22:3022 av Fredrik Lindahl m.fl. (SD)	9. Tillkännagivande om att aktivt undvika framtida byggande av Horsstensleden.
2021/22:3024 av Dennis Dioukarev och Jimmy Ståhl (båda SD)	Tillkännagivande om att regeringen ska föra samtal med Göteborgs stad om att muddra farleden till Fiskebäckshamn.
2021/22:3027 av Dennis Dioukarev och Jimmy Ståhl (båda SD)	Tillkännagivande om att utreda möjligheterna att bygga en kryssningskaj vid Röda sten.
2021/22:3265 av John Widegren (M)	Tillkännagivande om att utreda hur Skenäsfärjan och andra vägfärjor ska fungera bättre i framtiden.
2021/22:3425 av Boriana Åberg m.fl. (M)	6. Tillkännagivande om att en prioritering av hamninfrastruktur i de skånska hamnarna av nationellt intresse bör göras.
2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C)	10. Tillkännagivande om att Horsstensleden måste utgå ur planeringen.

Regionala projekt, inklusive Öresundsförbindelser

2021/22:507 av Ann-Sofie Lifvenhage (M)	Tillkännagivande om att stärka infrastrukturen för transporter inom Mälardalen.
2021/22:903 av Patrick Reslow och Jörgen Grubb (båda SD)	Tillkännagivande om att utreda förutsättningarna för att bygga Öresundsmetron.
2021/22:1205 av Lars Thomsson (C)	Tillkännagivande om att staten behöver ta ansvar för att Gotland kan utvecklas i samma takt som övriga län infrastrukturmässigt.
2021/22:1233 av Jörgen Hellman m.fl. (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att utveckla väg och järnvägen inom Fyrbodalen.

2021/22:1249 av Joakim Sandell m.fl. (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att förverkliga en Öresundsmetro.
2021/22:1284 av Patrik Engström m.fl. (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att utveckla väg och järnvägen i Dalarnas län.
2021/22:1325 av Kristina Nilsson och Anna-Belle Strömberg (båda S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att lösa trafiksituationen i Örnsköldsvik så att luftkvaliteten och stadens utvecklingsmöjligheter säkerställs.
2021/22:1334 av Carina Ödebrink m.fl. (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningar för förbättrad infrastruktur i Jönköpings län.
2021/22:1520 av Camilla Brodin (KD)	Tillkännagivande om att inleda en Arlandaförhandling för Sveriges tillväxtregion Stockholm.
2021/22:1544 av Magnus Manhammar (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplanen studera förutsättningarna för möjligheten till en snabb process för den fortsatta utredningen av en tunnelförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.
2021/22:1625 av Per Åsling (C)	4. Tillkännagivande om att se över förutsättningarna för att tilldela Jämtlands län höjda anslag, och därmed en rättvis och rimlig andel av resurserna, till vägar och järnvägar samt att se över införandet av en garanterad lägstanivå för vägar.
2021/22:1635 av Per Åsling (C)	Tillkännagivande om att utreda förutsättningarna för ändrade prioriteringar i syfte att åtgärda infrastruktur i Jämtlands län.
2021/22:1662 av Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S)	Tillkännagivande 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.
2021/22:1723 av Rasmus Ling (MP)	Tillkännagivande om behovet av spårvägsinvesteringar i Skåne.
2021/22:1724 av Rasmus Ling (MP)	Tillkännagivande om att utreda ett förverkligande av en metro mellan Malmö och Köpenhamn.
2021/22:1762 av Mikael Dahlgvist m.fl. (S)	Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att skapa en bättre infrastruktur i Västsverige.
2021/22:2109 av Gudrun Brunegård (KD)	2. Tillkännagivande om att i regleringsbrev till Trafikverket uppmana till aktiv samverkan med Region

	Östergötland och Region Kalmar län i planeringen för fossilfria transporter.
2021/22:2126 av Ulrika Heindorff m.fl. (M)	Tillkännagivande om vikten av en fast förbindelse och att resultatet av utredningen kring HH-förbindelse ska tas med i det fortsatta arbetet med en ny fast förbindelse mellan Sverige och Danmark.
2021/22:2144 av Yasmine Bladelius m.fl. (S)	Tillkännagivande 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.
2021/22:2231 av Erik Ottoson (M)	2. Tillkännagivande om behovet av att Södra länken i Stockholms län utrustas med erforderliga brandskyddsåtgärder för att minska behovet av att stänga anläggningen under rusningstrafik.
2021/22:2273 av Bengt Eliasson (L)	Tillkännagivande om att fortsätta arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.
2021/22:2276 av Bengt Eliasson (L)	Tillkännagivande om att utreda hur det snarast kan göras satsningar på infrastruktur som stärker tillväxten i Halland och övriga Väst- och Sydsverige.
2021/22:2328 av Malin Danielsson m.fl. (L)	3. Tillkännagivande om att utreda åtgärder för Stockholms infrastruktur.
2021/22:2329 av Malin Danielsson och Nina Lundström (båda L)	Tillkännagivande om att möta den starka tillväxten på Södertörn, där Tvärförbindelse Södertörn, väg 225, en ny passage över Södertälje kanal samt Bytespunkt Flemingsberg är särskilt prioriterat.
2021/22:2378 av Lars Püss m.fl. (M)	2. Tillkännagivande om behovet av att prioritera infrastruktursatsningar i Halland. 4. Tillkännagivande om att verka för att ytterligare en fast förbindelse byggs mellan Skåne och Själland.
2021/22:2396 av Alexandra Anstrell (M)	Tillkännagivande om att regeringen snarast ska säkerställa full finansiering av Tvärförbindelse Södertörn så att trafikflödena på Södertörn snarast underlättas.
2021/22:2488 av Alexandra Anstrell (M)	Tillkännagivande om att skyndsamt installera sprinkler i Södra länken.
2021/22:2647 av Josefin Malmqvist m.fl. (M)	13. Tillkännagivande om behovet av infrastruktursatsningar i Stockholm.
2021/22:3091 av Hans Ekström m.fl. (S)	1. Tillkännagivande om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att förbättra transportinfrastrukturen i Stockholm-Mälarenregionen.

2021/22:3425 av Boriana
Åberg m.fl. (M)

1. Tillkännagivande om behovet av att prioritera och tidigarelägga infrastruktursatsningar i Skåne.
2. Tillkännagivande om att intäkterna från Öresundsbron ska finansiera framtida infrastrukturinvesteringar i Skåne.
3. Tillkännagivande om vikten av en fast förbindelse och att resultatet av utredningen kring HH-förbindelse ska tas med i det fortsatta arbetet med en ny fast förbindelse mellan Sverige och Danmark.

2021/22:3497 av Kerstin
Lundgren m.fl. (C)

11. Tillkännagivande om att arbetet med Stockholmsförhandlingen måste följas upp samt att överväga en utökning av statens andel av investeringen i en fortsatt utbyggd tunnelbana och pendeltågstrafik i Stockholms län.
12. Tillkännagivande om att en transportväg för spårbunden godstrafik över Mälargränssnittet i Stockholms kommun bör inrymmas i den statliga planen för att öka kapaciteten och stärka systemets robusthet och flexibilitet.
14. Tillkännagivande om att Stockholmsregionens andel av statens anslag för trafiksatsningar minst bör motsvara andelen i befolkning.
15. Tillkännagivande om infrastruktur för Arlanda flygplats och Bromma.

2021/22:3500 av Niels
Paarup-Petersen och Jonny
Cato (båda C)

1. Tillkännagivande om vikten av Öresundsmetro.
3. Tillkännagivande om att Öresundsmetro bör ingå i infrastrukturplaneringen i Sverigeförhandlingen.

2021/22:3507 av Jonny Cato
och Niels Paarup-Petersen
(båda C)

Tillkännagivande om det angelägna i att fortsätta arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

2021/22:3645 av Noria
Manouchi (M)

Tillkännagivande om att överväga att bygga en Öresundsmetro.

2021/22:3667 av Niels
Paarup-Petersen (C)

1. Tillkännagivande om att överväga att skapa nya förbindelser över Öresund.
2. Tillkännagivande om gemensam finansiering av förbindelser över Öresund.

2021/22:3754 av Maria
Stockhaus m.fl. (M)

3. Tillkännagivande om att säkerställa infrastrukturen till och från Arlanda.

2021/22:3798 av Acko
Ankarberg Johansson och
Andreas Carlson (båda KD)

2. Tillkännagivande om vikten av att Jönköpings län har fungerande kommunikationer.

2021/22:3879 av Magnus
Jacobsson m.fl. (KD)

17. Tillkännagivande om att utreda förutsättningarna för förbindelsen Landskrona–Köpenhamn.

2021/22:3923 av Kristina
Yngwe (C)

Tillkännagivande om att vidta åtgärder för att förbättra
trafiksituationen på Dragongatan i Ystad.

Bakgrund

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

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

När det gäller cykelvägsnätet ansvarar enskilda väghållare för 153 mil, statliga nationella och statliga regionala för 311 mil och kommunerna för 2 066 mil (ca 80 procent).

Infrastrukturpropositionen

De ekonomiska ramarna för den kommande infrastrukturplanen anges i propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151, bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). Inriktningarna för arbetet anges också i regeringens direktiv den 23 juni 2021 till Trafikverket att upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen uppgår till 799 miljarder kronor för perioden 2022–2033 och anges i 2021 års prisnivå. Medlen ska fördelas enligt följande:

- 165 miljarder kronor ska avsättas till vidmakthållande (drift, underhåll och reinvesteringar) av statliga järnvägar
- 197 miljarder kronor ska avsättas till vidmakthållande av statliga vägar, inklusive bärlighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar
- 437 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet. Av dessa anger regeringen i direktivet att 107 miljarder kronor bör avsättas till

nya stambanor för höghastighetståg och 42 miljarder kronor till länsplanerna.

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

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

När det gäller större investeringar är det regeringens bedömning att den nationella plan för infrastruktur 2018–2029 som regeringen fattat beslut om, med investeringar i vägar, järnvägar och farleder i hela landet fullföljs. Det finns även behov av att göra ytterligare nya investeringar i transportinfrastrukturen under den kommande planperioden. Regeringen bedömer att utökade ramar för nya investeringar, utöver de som ligger i gällande plan, är nödvändiga. Vilka åtgärder som kan bli aktuella att genomföra kommer enligt regeringen att prövas i samband med kommande åtgärdsplanering. Utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg ska enligt regeringen genomföras inom den ekonomiska ramen för utveckling av transportsystemet. Regeringen menar att förslaget till ekonomisk ram för utveckling av transportsystemet medför att den gällande nationella planen kan fullföljas samt att satsningar kan göras på såväl nya stambanor som andra angelägna åtgärder. Utbyggnaden av nya stambanor är enligt regeringen viktig för att öka kapaciteten i järnvägsnätet, knyta landets tre storstadsregioner närmare varandra och bidra till stadsutveckling, bostadsbyggande och större arbetsmarknadsregioner.

I infrastrukturpropositionen betonar regeringen att underhåll av befintlig infrastruktur i hela landet är ett resurseffektivt sätt att upprätthålla tillgängligheten. Regeringen menar att det i enlighet med fyrstegsprincipens andra steg ger effektivare användning av befintlig infrastruktur, och

därigenom gör att transportsystemet kan utvecklas mot de transportpolitiska målen. I infrastrukturpropositionen redovisar regeringen att insatser har gjorts fortlöpande med syftet att utifrån ett brett synsätt öka trafiksäkerheten, bl.a. har regeringen gett i uppdrag åt Trafikverket att göra en översyn med anledning av bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar.

I infrastrukturpropositionen framhåller regeringen även att järnvägsanläggningen är ett komplext system med starka beroenden mellan de olika delarna som tillsammans levererar avsedd funktion. Det medför enligt regeringen att vissa åtgärdstyper inte kan framhållas som mer angelägna än andra utifrån en ambition om att upprätthålla funktionaliteten. Regeringen upplyser bl.a. om att Trafikverket har fått i uppdrag att upprätta en långsiktig underhållsplan avseende genomförande av järnvägsunderhåll för att säkerställa ett samhällsekonomiskt effektivt underhåll och en ökad punktlighet.

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Trafikverket påminner i sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 om att i transportsystemet behöver gång- och cykelvägar, vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser samspela och komplettera varandra för att möta samhällets behov. Det trafikslagsövergripande perspektivet är grundläggande i planeringen av hur Trafikverket ska använda infrastrukturen smartare och effektivare.

Trafikverket framhåller att nära 80 procent av personresandet sker med bil och ytterligare nästan 10 procent med buss. Att vidmakthålla vägnätet är därför av stor betydelse för god tillgänglighet, i synnerhet utanför tätortskärnorna. Trafikverket framhåller att de mest trafikerade vägarna har högst prioritet, eftersom de har en central funktion för att hålla samman landet, men även de lågtrafikerade delarna av vägnätet ska ha en acceptabel standard. Det innebär att vägarna inte ska tillåtas bli så dåliga att framkomligheten för lätt trafik påverkas. Trafikverket anger att hastigheten kan behöva anpassas på vissa sträckor under delar av året trots att det kommer att innebära en försämrad tillgänglighet. Trafiksäkerhetsåtgärder har stor betydelse även för tillgängligheten, genom att resorna blir tryggare och säkrare.

Trafikverket framhåller att anslaget till vidmakthållande av statliga vägar ökar med 13 procent jämfört med planen 2018–2029. Tillståndet på det statliga vägnätet har under en längre tid gradvis försämrats, och med givna anslagsnivåer kommer nedbrytningstakten att bli högre än åtgärdstakten. Trafikverket konstaterar att det betyder att vägsystemet trots anslagsökningen kommer att försämrats snabbare under planperioden än vad myndigheten kan återställa. De ökade underhållsbehoven beror bl.a. på tillkomsten av mer komplexa anläggningar, ett växande behov av rekonstruktion av väg- och brokonstruktioner som en följd av att de har uppnått sina tekniska livslängder,

ökade trafikmängder och en utveckling mot allt högre fordonsvikter. Drygt 60 procent av det statliga vägnätet är byggt före 1970, och dimensionerat för den trafik som var aktuell då. Trafikverket framhåller att detta bidrar till ett ökat slitage och en negativ tillståndsutveckling på stora delar av vägnätet. Det innebär att Trafikverket inte kan vidmakthålla vägsystemet kostnadseffektivt eftersom nödvändiga åtgärder inte kan utföras förebyggande, i rätt omfattning eller till önskad standard.

I regeringens uppdrag till Trafikverket från juni 2021 att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen anges att regeringen avser att fördela medel till en särskild cykelpott för åtgärder utöver de som finansieras inom ramen för namngivna objekt. Av uppdraget framgår att Trafikverket inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder därför bör föreslå en särskild pott till cykelåtgärder längs statliga allmänna vägar. Trafikverket ska också föreslå hur medlen kan fördelas till samfinansiering av cykelåtgärder på de statliga vägar som ingår i länsplanerna. Trafikverkets förslag innehåller en särskild pott till cykelåtgärder längs statliga vägar. Under planperioden kommer Trafikverket att fokusera på åtgärder som skapar goda förutsättningar för barns resor till och från skolan samt pendling till arbete och studier och till andra viktiga målpunkter som närservice och fritidsaktiviteter. En del av denna pott föreslås gå till samfinansiering, av länsplanernas renodlade cykelåtgärder, både namngivna åtgärder och trimningsåtgärder, längs statliga allmänna vägar. Trafikverket föreslår också att länsplaneupprättarna med minst motsvarande summa som de får i samfinansiering, ska planera och genomföra åtgärder på det regionala vägnätet som bidrar till ökad och säker cykling. Planförslaget omfattar också cykelåtgärder inom ramen för storstadsöverenskommelserna och stadsmiljöavtalen. Vidare ingår förbättrad cykelinfrastruktur i flera av väginvesteringarna. Ambitionen är också att höja drifts- och underhållsstandarden på cykelstråk där det ger stor samhällsnytta.

I förslaget till nationell plan framför Trafikverket att myndighetens analyser visar att ökningarna av anslagen till vidmakthållande av vägar och järnvägar är samhällsekonomiskt lönsamma och att det hade varit samhällsekonomiskt effektivt att öka resurserna ytterligare. Bärighetssatsningarna som möjliggör tyngre vägfordon har hög samhällsekonomisk lönsamhet, och det vore vidare mycket samhällsekonomiskt lönsamt att tillåta längre fordon på delar av vägnätet eftersom det skulle minska såväl transportkostnader som transporternas miljöbelastning. Anslagen till trimnings- och miljöåtgärder bedöms ha hög kostnadseffektivitet, baserat på de effektberäkningar av typåtgärder som Trafikverket tagit fram. Trafikverket pekar på att i både järnvägs- och vägobjekt är spridningen i lönsamhet mycket stor. Ett stort antal samhällsekonomiskt mycket lönsamma investeringar, både vägar och järnvägar, har inte kunnat inrymmas i planförslaget.

I Trafikverkets ovan nämnda förslag till en ny nationell transportinfrastrukturplan för perioden 2022–2033 framgår även att Trafikverkets ambition är att höja drift- och underhållsstandarden på cykelstråk där det ger stor samhällsnytta. I förslaget ingår bl.a. förbättrad

cykelinfrastruktur i flera av väginvesteringarna. I Trafikverkets förslag redovisas ett antal investeringar i cykelbanor. Trafikverket bedömer att investeringar i cykelbanor och ökade krav på att tillgodose cykeltrafikens behov vid nybyggnation har en positiv påverkan på ett aktivt resande.

Den nationella godstransportstrategin

Regeringen framför i godstransportstrategin att prioriteringar av bärighet på väg kommer att göras i dialog med näringslivet för att få ut så stor samhällsnytta som möjligt. Regeringen framhåller att åtgärder kommer att vidtas för att höja och behålla bärigheten på såväl vägsträckor som broar som i dag inte har BK1-standard.

Trafikverkets underhållsplan

Trafikverket har tagit fram en underhållsplan för 2019–2022 där verket redovisar hur tilldelade medel ska prioriteras och användas under de 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 och 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.

Av Trafikverkets underhållsplan framgår vidare att de enskilt största åtgärderna under perioden på järnväg är upprustning av broar och järnvägsanläggning vid Getingmidjan i centrala Stockholm, spår och växelbytte på sträckan Flens övre–Eskilstuna samt kontaktledningsupprustning på Malmбанan. Trafikverket pekar på att ytterligare ett stort antal åtgärder kommer att genomföras som kommer att öka järnvägens robusthet. Regeringen har i infrastrukturpropositionen framfört att det är viktigt att Trafikverket fortsatt verkar för att optimera underhållsplaneringen och att det sker i dialog med järnvägsbranschens aktörer.

Särskilt om stambanor för höghastighetståg

Den 1 juli 2014 beslutade den dåvarande regeringen om direktiv för en särskild utredare, benämnd förhandlingsperson, om utbyggnad av nya stambanor samt åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna (dir. 2014:106). Den 17 juli samma år beslutades om tilläggsdirektiv till utredningen (dir. 2014:113). Direktiven angav att Sverigeförhandlingen skulle ta fram förslag till principer för finansiering samt förslag till en utbyggnadsstrategi för nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö. En annan del i förhandlingsuppdraget var att öka kollektivtrafiken, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i Stockholm, Göteborg

och Malmö. Totalt ska infrastruktursatsningar runt om i Sverige möjliggöra byggandet av ca 100 000 nya bostäder. Förhandlingen hade också i uppdrag att titta på en möjlig utbyggnad av järnvägen i norr och ingå överenskommelser för att främja cykling. Vidare skulle förhandlingen bl.a. utreda ytterligare en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark. Sverige-förhandlingen är avslutad och överlämnade sin slutrapport till regeringen den 20 december 2017.

Sverige-förhandlingen tecknade under det första halvåret 2017 överenskommelser med kommuner och regioner (då 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.

Regeringen konstaterar i skrivelsen Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 (skr. 2017/18:278) att byggandet av nya stambanor och deras finansiering är ett långsiktigt åtagande där offentliga resurser binds upp under flera mandatperioder. Sträckorna Järna–Linköping (Ostlänken), Lund–Hässleholm och Göteborg–Borås ingår i den nationella planen för 2018–2029.

Infrastrukturpropositionen

I den senaste infrastrukturpropositionen anger regeringen att utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg ska genomföras inom den ekonomiska ramen för utveckling av transportsystemet. Regeringens förslag till ekonomisk ram för utveckling av transportsystemet medför enligt regeringen att den gällande nationella planen kan fullföljas samt att satsningar kan göras på såväl nya stambanor som andra angelägna åtgärder. Utbyggnaden av nya stambanor är enligt regeringen viktig för att öka kapaciteten i järnvägsnätet, knyta landets tre storstadsregioner närmare varandra och bidra till stadsutveckling, bostadsbyggande och större arbetsmarknadsregioner.

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

I förslaget till nationell plan uppger Trafikverket att genomförandet av nya stambanor är komplext att hantera inom Trafikverkets ordinarie anslag, eftersom möjligheten att flytta medel mellan år är mycket begränsad. Eftersom nya stambanor utgör en betydande del av det totala anslaget får även små förskjutningar i framdrift och kostnad stora konsekvenser för möjligheten att planera och driva andra objekt framåt. En annan finansiering, exempelvis genom lång- eller kortfristig lån, skulle underlätta hanteringen och samtidigt möjliggöra en snabbare utbyggnad och tidigare realisering av nyttoeffekter som ökad kapacitet, avlastning av befintliga stambanor och ökad tillförlitlighet i järnvägssystemet.

Riksrevisionens granskning

Riksrevisionen har granskat statens planering av höghastighetsjärnvägar (RiR 2019:31). Riksrevisionens övergripande slutsats i granskningen var att planeringsprocessen hittills inte har haft en förutsättningslös karaktär. Riksrevisionen rekommenderade att regeringen, innan fortsatta beslut fattas om höghastighetsjärnvägen, ger Trafikverket i uppdrag att förutsättningslöst utreda vilka brister som finns i förhållande till de transportpolitiska målen och vilka alternativa lösningar som finns för att åtgärda bristerna på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. I skrivelse 2019/20:133 Riksrevisionens rapport om statens planering av höghastighetsjärnvägar välkomnade regeringen Riksrevisionens granskning. Det är enligt regeringen angeläget att planeringssystemet kan fortsätta att utvecklas, och granskningar som den som Riksrevisionen nu har gjort fyller därmed ett viktigt syfte. Regeringen anger att den gör en annan bedömning än Riksrevisionen när det gäller den planering som har genomförts för höghastighetsjärnvägar. Regeringen menar att det är positivt att höghastighetsjärnvägar har utretts vid ett antal tillfällen under en längre tidsperiod under olika regeringar. När det gäller frågan om huruvida planeringen har genomförts i enlighet med fyrstegsprincipen pekar regeringen på att olika typer av styrmedel har införts för att bl.a. åtgärda de brister som höghastighetsjärnvägen skulle lösa. Skrivelsen behandlades av utskottet i betänkande 2019/20:TU15.

Särskilt om cykelinfrastruktur

Trafikverket ansvarar för planeringen av det statliga vägnätet, och där ingår infrastruktur för cykel. Verket ansvarar för åtgärder i den statliga nationella cykelinfrastrukturen som är beslutade i nationell plan. Regionerna har rollen som regionala planupprättare och ansvarar för planeringen av cykelvägar längs det statliga vägnätet som inte är statliga nationella vägar. Merparten av landets cykelvägar ligger i tätorter och förvaltas av kommunerna. Kommunerna är väghållare för ca 80 procent av cykelvägnätet i Sverige. Trafikverkets regelverk Vägars och gators utformning anger hur gång- och cykelvägar ska utformas. Trafikverket ansvarar för att bygga nya statliga gång- och cykelvägar, och när en väg är klar upphandlas entreprenörer som sköter underhållet. Trafikverket ansvarar för drift och underhåll och för att åtgärder som är beslutade i nationell plan och länsplaner blir genomförda. Trafikverket ansvarar för gång- och cykelvägar utmed statliga vägar, t.ex. delar av turiststråk och cykelleder som anlagts för pendling mellan orter. Kommunerna ansvarar för åtgärder längs kommunala vägar och gator. Trafikverket tar fram planeringsunderlag och standarder för att skapa förutsättningar för en jämn och hög kvalitet på cykelinfrastrukturen, även på det vägnät där Trafikverket inte är väghållare. Myndigheten uppger att man har en viktig roll i att se till att det finns goda förutsättningar för kommuner att förbättra sin infrastruktur för cykel. Trafikverket samarbetar även med kommunala väghållare genom SKR

och har tillsammans med dessa tagit fram rekommendationer för olika utformningar av cykelinfrastruktur.

Regeringen presenterade våren 2017 en nationell cykelstrategi där fem insatsområden pekades ut för det fortsatta arbetet. Regeringen understryker för det insatsområde som avser att främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur bl.a. att cykeln ska vara ett attraktivt transportsätt och att det är viktigt att cykelvägnätet hänger samman både lokalt och regionalt samt är kopplat till olika målpunkter i samhället. Ett sammanhängande och välskyltat cykelvägnät med så enhetlig standard som möjligt framhålls som en viktig faktor. I strategin pekar regeringen på att det handlar om såväl att förbättra befintlig infrastruktur som att skapa nya cykelförbindelser. Cykelinfrastrukturen behöver enligt regeringen också klara av en större mångfald av cyklister, och regeringen vill därför se demonstrationsprojekt som syftar till ökad och säkrare cykling. Regeringen anger att cykelvägnätet 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. Regeringen framhåller att förbättringar i driften och underhållet av cykelvägnätet har betydelse för att fler ska cykla och för att öka trafiksäkerheten. Utformningen och underhållet av infrastrukturen ska enligt regeringen anpassas efter cyklisternas behov.

Särskilt om enskilda vägar

De enskilda vägarna utgör den största delen av Sveriges vägnät. De väghållare som har ansvar för enskilda vägar är ofta en organisation, t.ex. en vägförening, samfällighetsförening eller vägsamfällighet, och i vissa enstaka fall en enskild markägare. Trafikverket betalar ut statligt driftsbidrag till enskilda vägar, bl.a. för att vägen ska hållas öppen för allmän trafik och för att underlätta för boende och näringsliv i glesbygden. Drygt 23 000 väghållare får statsbidrag för att sköta enskilda vägar. Staten medfinansierar byggande och drift av ca 7 470 mil av det enskilda vägnätet.

Infrastrukturpropositionen

I infrastrukturpropositionen konstaterar regeringen att förutsättningarna för landsbygdernas vägar är delvis annorlunda än för vägarna i mer tätbefolkade områden. Antalet människor och företag per vägkilometer är förhållandevis lågt, och en stor del av vägnätet i landsbygden utgörs av de enskilda vägarna. Många människor börjar eller slutar sin dagliga resa till jobb och utbildning via en enskild väg. Regeringen menar att de spelar en stor och viktig roll i vägtransportnätet och utgör kapillärer som ansluter till de större statliga vägarna. Regeringen anser att det är viktigt att vägunderhållet bidrar till att säkerställd funktionalitet även på dessa vägar och bidrar till en god tillgänglighet för både medborgare och näringsliv oavsett var människor bor eller arbetar i Sverige. Regeringen anser att anslagna medel till bidrag för drift av enskilda vägar är en viktig förutsättning för att tillgodose transportbehov för fast boende, näringsliv och för det rörliga friluftslivet.

Statsbidrag till enskild väghållning

Genom budgetpropositionen för 2020 förlängdes satsningen på statsbidrag till enskild väghållning och utökades till 118 miljoner kronor per år under perioden 2020–2022, dvs. sammanlagt 354 miljoner kronor.

Landsbygdspropositionen

I propositionen En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop (prop. 2017/18:179) 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 planering av enskilda vägar. Regeringen meddelade att den därför gör en satsning på statsbidrag till enskild väghållning för särskilda driftsåtgärder på objekt som broar och färjelägen för att förbättra deras funktion och bärighet, särskilt för tyngre fordon.

Skriftliga frågor och interpellationer till statsråd

I en interpellationsdebatt den 15 mars 2022 (ip. 2021/22:363) framförde infrastrukturminister Tomas Eneroth bl.a. att hela Sverige ska leva och växa. Infrastrukturministern pekade på att regeringen har gjort investeringar i hela landet för att det ska gå att bo och leva både i städer och på landsbygder. Ministern påminde om att det inte bara är en fråga om hastighetsbegränsningar att kunna leva och verka på landsbygden och ha ett gott liv. Det handlar om god tillgänglighet, att det finns samhällsservice, att vägstandarden håller god kvalitet och att transportinfrastrukturen fungerar. Vidare framförde ministern att regeringen har investerat historiska summor för att hela landet ska leva och för att öka takten i klimatomställningen och skapa framtidens jobb. Sänkta hastighetsgränser riskerar att öka restider och därmed försvåra för människor att ta sig till jobb och fritidsaktiviteter, inte minst i glesbygd och på landsbygder. Regeringen fattade beslut i februari om att upphäva vissa av Trafikverkets beslutade hastighetssänkningar och lämnade tillbaka ärendena till verket för vidare behandling. Ministern konstaterade att Trafikverket bör pröva andra åtgärder för att öka trafiksäkerheten på ett sätt som inte påverkar människors möjlighet att ta sig till jobb och andra aktiviteter negativt.

I mars 2021 betonade infrastrukturminister Tomas Eneroth i en interpellationsdebatt (ip. 2020/21:530) att regeringen har som ambition att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas. Nya stambanor behövs enligt statsrådet för att möta det ökande tågresandet, ge möjlighet till mer gods på tåg och öka pendeltågens möjlighet i nuvarande tågssystem, eftersom det är fullt på delar av den svenska järnvägen. Statsrådet framförde att regeringen hade önskat en bred politisk diskussion om finansieringen av de nya stambanorna. Han betonade behovet av en noggrann kostnadskontroll och av att resurser används på det bästa och mest effektiva sätt.

Infrastrukturminister Tomas Eneroth framförde i en interpellationsdebatt i mars 2021 (ip. 2020/21:448) att ramarna till vägunderhåll har ökat. Statsrådet betonade att statusen på svenska vägar är viktig för trafiksäkerheten.

I mars 2021 framförde infrastrukturministern i sitt svar på en skriftlig fråga (fr. 2020/21:2070) att genomförandet av nya stambanor inte kommer att ske på bekostnad av andra satsningar i landet.

I februari 2021 konstaterade infrastrukturminister Tomas Eneroth i sitt svar på en skriftlig fråga (fr. 2020/21:1747) att regeringen genomför satsningar som skapar förutsättningar för en hög standard på vägnätet. Satsningarna bidrar enligt statsrådet till en god tillgänglighet, hög trafiksäkerhet och även ökad sysselsättning.

I februari 2021 konstaterade infrastrukturminister Tomas Eneroth i en interpellationsdebatt (ip. 2020/21:370) att Trafikverket har i uppdrag att se över hur man kan minska kostnaderna med ny produktionsteknik eller landbroar eller på annat sätt. Statsrådet betonade att regeringen utgår från det engagemang som har funnits under Sverigeförhandlingen, där regioner och kommuner har varit med och planerat och där man har sett över hur bostadsbyggande kan komma till i anslutning till byggandet av nya stambanor och hur man kan arbeta med regionförstoring.

Infrastrukturminister Tomas Eneroth har i olika frågesvar (bl.a. fr. 2020/21:1024) pekat på att olika objekt får bedömas inom ramen för det kommande arbetet med den åtgärdsplanering som följer efter beslut om infrastrukturpropositionen. Statsrådet har konstaterat att det finns stora önskemål i hela landet om åtgärder inför en ny nationell plan, bl.a. i fråga om järnväg. Statsrådet har betonat att han sätter stort värde i att lyssna in önskemål från alla aktörer, såsom regioner, kommuner, näringsliv och civilsamhälle. Investeringar i och underhåll av järnvägen kommer enligt statsrådet att fortsätta att vara i fokus för regeringen.

Infrastrukturminister Tomas Eneroth framförde i december 2020 i sitt svar på en skriftlig fråga (fr. 2020/21:790) att medlen i länsplanerna finansierar viktiga åtgärder över hela landet. Medlen används dock inte för vägunderhåll. Trafikverket ansvarar för underhåll av samtliga statliga vägar. Huvudinriktningen för Trafikverkets genomförande av vägunderhållet är att verksamheten ska bidra till att upprätthålla funktionella och säkra vägar. För belagda vägar tillämpar Trafikverket en fastställd underhållsstandard för det lägsta tekniska tillstånd som accepteras för vägytan. Underhållsstandarden baseras på samhällsekonomiska bedömningar. Vilket tillstånd som accepteras varierar med olika vägtyper, bl.a. beroende på trafikmängden och vilken den högsta tillåtna hastigheten är. Majoriteten av det statliga vägnätet uppfyller enligt statsrådet standardens krav, och avvikelsen för vägar utanför storstadsområden var under 2019 i storleksordningen 2–6 procent, med viss variation mellan olika vägtyper. För storstadsvägar låg avvikelsen under 2019 på ungefär 10 procent.

Infrastrukturminister Tomas Eneroth konstaterade i mars 2020 i sitt svar på en skriftlig fråga (fr. 2020/21:2099) att nya stambanor för höghastighetståg är

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

Infrastrukturminister Tomas Eneroth betonade i december 2019 i sitt svar på en skriftlig fråga (fr. 2019/20:495) att den svenska järnvägen måste kunna fortsätta att utvecklas och att mer kapacitet behövs. Nya stambanor behövs enligt statsrådet för att möta det kraftigt ökande tågresandet och ge möjlighet till mer gods på tåg. Pendeltågens möjligheter i nuvarande tågssystem bör också förbättras eftersom det är fullt i det svenska järnvägssystemet. En utbyggnad skulle modernisera och knyta ihop landet på ett klimatsmart sätt. Dessutom är nya stambanor enligt statsrådet viktigt även ur ett samhällsbyggnadsperspektiv eftersom närmare 100 000 bostäder kommer att kunna byggas längs sträckningen. Statsrådet framhöll att om man inte bygger mer järnväg nu försvårar det allvarligt möjligheterna att nå klimatmålen och att få en bättre fungerande järnväg.

Tidigare riksdagsbehandling

Senast i betänkande 2020/21:TU16 Framtidens infrastruktur behandlade utskottet frågor om åtgärder i transportinfrastrukturen. Utskottet avstyrkte motionsförslagen och riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

I enlighet med förslaget i betänkande 2021/22:TU9 Fjärde järnvägspaketet och andra järnvägsfrågor riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om projektet Stockholm–Oslo. Utskottet lyfte fram att en väl fungerande järnväg mellan huvudstäderna skulle vara mycket positivt både för klimatet och för utvecklingen mellan städerna. Riksdagen riktade vidare ett tillkännagivande till regeringen om åtgärder för längre och tyngre tåg. Utskottet framhöll att vissa åtgärder och arbeten kommer att behöva genomföras för att bl.a. järnvägsinfrastrukturen och järnvägsstationerna ska ha möjlighet att ta emot längre och tyngre tåg.

Utskottets ställningstagande

Åtgärder i vägsystemet

Med anledning av motionsförslag om åtgärder i vägsystemet vill utskottet inledningsvis framhålla betydelsen av vägunderhåll både på de högtrafikerade och på de lågtrafikerade vägarna. Det är viktigt menar utskottet att vägunderhållet bidrar till trafiksäkerhet och en god tillgänglighet för både

medborgare och näringsliv oavsett var människor bor eller arbetar i Sverige. Utskottet välkomnar därför att Trafikverket har tagit fram en underhållsplan och att myndigheten i sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen lyfter fram att även de lågtrafikerade delarna av vägnätet ska ha en acceptabel standard. Utskottet vill också peka på det som infrastrukturminister Tomas Eneroth nyligen framhöll i en interpellationsdebatt om regeringens beslut att upphäva vissa av de hastighetssänkningar som Trafikverket hade beslutat om och om behovet av att pröva andra åtgärder för att öka trafiksäkerheten på ett sätt som inte påverkar människors tillgänglighet. Utskottet bedömer att frågan om det svenska vägnätets standard är väl uppmärksammas av såväl regeringen som Trafikverket. Utskottet förutsätter också att regeringen och Trafikverket fortsätter att ta åtgärder för att värna Sveriges vägnät. Utskottet följer utvecklingen noga. Utskottet finner därmed inte skäl att vidta något initiativ med anledning av motionsförslagen och avstyrker motionerna 2021/22:191 (C), 2021/22:776 (M) yrkande 1, 2021/22:1177 (C), 2021/22:1311 (S) yrkandena 1 och 2, 2021/22:2212 (M), 2021/22:3679 (C) yrkande 58, 2021/22:3750 (M) yrkandena 7 och 8 samt 2021/22:3757 (M) yrkandena 5 och 6.

Åtgärder i järnvägssystemet

När det gäller åtgärder i järnvägssystemet vill utskottet understryka betydelsen av att järnvägsanläggningens funktion säkerställs och upprätthålls. Ett välfungerande järnvägssystem är inte bara avgörande för att människor och gods ska kunna transporteras utan också för att transportsektorn ska nå sitt klimatmål. Utskottet konstaterar att gällande plan innehåller ett stort antal järnvägsinvesteringar för ökad kapacitet längs de viktigaste stråken. Utskottet påminner också om att anslaget till vidmakthållande av statliga järnvägar ökar jämfört med planen 2018–2029 i och med de nya ekonomiska ramar för transportinfrastrukturen som riksdagen fastställde i samband med hanteringen av den senaste infrastrukturpropositionen. Mer resurser till underhåll av järnvägen minskar långsiktiga underhålls- och reinvesteringarkostnader, eftersom det är billigare att underhålla i tid och det minskar risken för störningar och hastighetsnedsättningar. Utskottet förutsätter att satsningarna på underhåll och utveckling av järnvägssystemet fortsätter i hög takt. Utskottet finner inte att det finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2021/22:2451 (SD) yrkande 19, 2021/22:2953 (SD) yrkandena 30, 31, 33, 36 och 37, 2021/22:3214 (V) yrkande 12, 2021/22:3394 (L) yrkande 43, 2021/22:3679 (C) yrkandena 40 och 42, 2021/22:3752 (M) yrkandena 4 och 5, 2021/22:4066 (MP) yrkande 22 i denna del och 2021/22:4131 (C) yrkande 8 avstyrks.

Särskilt om cykelinfrastruktur

Med anledning av motionsförslagen om cykelinfrastruktur vill utskottet framhålla att insatser för en ökad och säker cykling är av stor betydelse, inte

minst för folkhälsan. Utskottet välkomnar därför de satsningar på cykelinfrastrukturen som redan har gjorts och de insatser som för närvarande genomförs på olika håll i landet, inte minst genom stadsmiljöavtalen. Utskottet ser även positivt på de cykelsatsningar som det planeras för under den kommande planeringsperioden, bl.a. genom den särskilda cykelpott för cykelåtgärder längs statliga allmänna vägar som regeringen har aviserat. Utskottet finner inte att det finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motion 2021/22:20 (MP) yrkandena 4–6 avstyrks därför.

Stambanor för höghastighetståg

Utskottet vill framhålla att syftet med nya stambanor bl.a. är att tillföra betydande kapacitet i Sveriges järnvägssystem, möjliggöra punktliga och robusta resor och transporter för människor och näringsliv samt ge väsentligt kortare restider med tåg inom Sverige och mellan Sverige och andra länder i Europa. Utskottet påminner om att Trafikverket i november 2021 redovisade sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. I uppdraget till Trafikverket att utarbeta förslaget angav regeringen bl.a. att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm och Göteborg respektive Malmö bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer. Utskottet välkomnar att ansvaret för både planering och genomförande av nya stambanor på Trafikverket ligger samlat under programorganisationen Nya Stambanor. Utskottet förutsätter att detta ger förutsättningar för att styra mot hög effektivitet och kostnadskontroll. Utskottet finner inte skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2021/22:849 (M), 2021/22:1052 (S), 2021/22:1167 (C), 2021/22:1291 (S), 2021/22:2952 (SD) yrkande 5, 2021/22:2953 (SD) yrkandena 5, 21 och 22, 2021/22:3214 (V) yrkande 14, 2021/22:3394 (L) yrkande 47, 2021/22:3679 (C) yrkande 38, 2021/22:3750 (M) yrkande 17, 2021/22:3752 (M) yrkande 2, 2021/22:3871 (S), 2021/22:3879 (KD) yrkande 15 och 2021/22:4066 (MP) yrkande 22 i denna del.

Enskilda vägar

Med anledning av motionsförslagen om enskilda vägar vill utskottet 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 god framkomlighet på de enskilda vägarna. Dessa vägar har också en stor och viktig roll i vägtransportnätet eftersom de ansluter till de större statliga vägarna. Utskottet anser att fortsatta satsningar på bl.a. bärighet och tjälsäkring är nödvändiga på de vägar som bedöms som viktiga för näringslivet i syfte att kunna upprätthålla full bärighet året runt. Utskottet vill betona att anslagna medel för bidrag till drift av enskilda vägar är en viktig förutsättning för att tillgodose transportbehov för fast boende, näringsliv och det rörliga

friluftslivet. Utskottet anser att de enskilda vägarnas betydelse är väl beaktad. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2021/22:129 (KD), 2021/22:1187 (C), 2021/22:1266 (S), 2021/22:1796 (S), 2021/22:2167 (M), 2021/22:2968 (SD) yrkande 44, 2021/22:3394 (L) yrkandena 11 och 12, 2021/22:3679 (C) yrkande 63, 2021/22:3689 (M) yrkande 26 och 2021/22:3757 (M) yrkande 4.

Övriga särskilda infrastrukturåtgärder

Utskottet kan konstatera att det på olika platser i hela landet finns många angelägna infrastrukturprojekt som syftar till att främja tillväxt, regional utveckling och en omställning till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Utskottet uppskattar det stora engagemang och intresse som infrastrukturfrågorna väcker runt om i landet. Detta engagemang synliggörs tydligt i det stora antal motionsyrkanden om olika infrastrukturprojekt som behandlas i detta avsnitt. Utskottet väljer att behandla dessa yrkanden sammanhållet mot bakgrund av den rollfördelning inom planeringsprocessen som gällt sedan riksdagens beslut med anledning av 1993 års infrastrukturproposition (prop. 1992/93:176, bet. 1992/93:TU35, rskr. 1992/93:446). I de nu aktuella motionerna lämnas i flertalet fall, förslag som rör nationella infrastrukturprojekt som omfattas av åtgärdsplanerna som fastställs på grundval av de övergripande beslut och med de medel som riksdagen har fattat beslut om. Enligt utskottets mening kan det antas att syftet med många av dessa motionsförslag kommer att tillgodoses, även om de inte alltid kommer till utförande så tidigt i planeringsperioden som motionärerna hade önskat. Utskottet vill också understryka att regeringen våren 2021 lade fram en proposition med den största ekonomiska ramen någonsin för transportinfrastrukturåtgärder. Detta innebär utökade möjligheter att genomföra angelägna infrastrukturentsatsningar under perioden 2022–2033. Sammanfattningsvis avstyrker utskottet de här behandlade motionsyrkandena. Dessa har återgetts i det föregående och finns dessutom förtecknade i bilaga 2 till detta betänkande.

Finansieringsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om statlig medfinansiering och annan finansiering av transportinfrastruktur och om brukaravgifter. Utskottet lyfter bl.a. fram pågående arbete och konstaterar att det inte finns skäl att vidta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Riksdagen lägger vidare regeringens skrivelse 2021/22:56 om Riksrevisionens rapport om statlig medfinansiering av regional kollektivtrafik till handlingarna.

Jämför reservation 57 (M, KD), 58 (SD), 59 (V, MP), 60 (C), 61 (L), 62 (M), 63 (SD), 64 (C), 65 (V), 66 (KD) och 67 (C).

Skrivelsen

Regeringens skrivelse med anledning av Riksrevisionens rapport om statlig medfinansiering av regional kollektivtrafik

Riksrevisionens granskning

Riksrevisionen har granskat om regeringen har säkerställt att den statliga medfinansieringen av regional kollektivtrafikinfrastruktur inom de avtal som Sverigeförhandlingen tog fram har stämt överens med riksdagens transportpolitiska mål där val av åtgärder utgår från transportbehov och samhällsekonomi. Granskningen redovisas i rapporten Statlig medfinansiering av regional kollektivtrafik – Sverigeförhandlingens storstadsavtal (RiR 2021:15).

Riksrevisionens övergripande bedömning är att regeringen inte säkerställt att den statliga medfinansieringen riktad mot regional infrastruktur för kollektivtrafik inom storstadsavtalen har stämt överens med riksdagens transportpolitiska mål. Riksrevisionen konstaterar att det finns brister i de förutsättningar regeringen skapat och de beslutsunderlag som tagits fram för storstadsavtalen samt i statens insyn och kontroll vid genomförandet av åtgärderna.

Riksrevisionen konstaterar att regeringen inte skapade förutsättningar för val av sådana kollektivtrafikåtgärder inom storstadsavtalen. Förvisso betonades vikten av de transportpolitiska målen och i synnerhet hög samhällsekonomisk nytta i direktivet till Sverigeförhandlingen. Enligt regeringen kunde olika möjliga åtgärder övervägas, i linje med fyrstegsprincipen, och en trafikslagsövergripande utgångspunkt förespråkades. Riksrevisionen framhåller att regeringen samtidigt försvårade en prioritering av effektiva kollektivtrafikåtgärder på samhällsekonomisk grund genom den förhandlingsmetod som förordades och de begränsade resurser som ställdes till förfogande. Den utgångspunkt som Sverigeförhandlingen valde försvårade också en sådan prioritering. Därmed skapades inte

förutsättningar för val av åtgärder i enlighet med de transportpolitiska målen, enligt Riksrevisionens bedömning.

Riksrevisionen framhåller att det fanns genomgripande brister i det underlag som togs fram inför förhandlingen. Staten hade enligt Riksrevisionens bedömning begränsad kännedom om vilka övergripande transportbehov som fanns i regionerna och vilka åtgärder som kunde lösa transportproblemen. Förhandlingens utgångspunkt, att främst kostsamma spårinvesteringar var aktuella, medförde att andra möjliga och sannolikt effektiva lösningar inte beaktades fullt ut. Den för åtgärdsvalen centrala behovsanalysen var i många fall ofullständig, både utifrån nationellt perspektiv och utifrån de regionala prioriteringarna. Samhällsekonomisk effektivitet var ett av de två centrala urvalskriterierna för kollektivtrafikåtgärderna enligt Sverigeförhandlingen. Men eftersom få genomarbetade samhällsekonomiska analyser togs fram, och dessa även i övrigt hade en underordnad roll i förhandlingen, skedde enligt Riksrevisionens bedömning ingen prioritering av åtgärder på samhällsekonomisk grund. Den slutliga prioriteringen gjordes från en mycket begränsad analys av objektens nyttor samt kostnadskalkyler med relativt stor osäkerhet. Ökat bostadsbyggande med fokus på förtätning var ett viktigt mål i regeringens direktiv till Sverigeförhandlingen. Antalet bostäder som storstadskommunerna åtog sig att bygga var en central variabel vid prioritering av åtgärder. Samtidigt är det enligt Riksrevisionens bedömning sannolikt bara ett begränsat antal ytterligare bostäder som blev ett direkt resultat av den statliga medfinansieringen. Kommunerna hade sedan tidigare omfattande planer för bostadsbyggande som endast delvis var relaterade till de medfinansierade investeringarna.

God kvalitet på kostnadskalkylerna är centralt för bedömningen av åtgärdernas bidrag till de transportpolitiska målen, bl.a. eftersom större fördröjningar kan ändra förutsättningarna för en investerings samhällsekonomiska lönsamhet. Den genomsnittliga planeringsmognaden i storstadsavtalens kostnadskalkyler var låg enligt Riksrevisionens bedömning, och det framstår som att framtida risker för fördröjning inte beaktats i tillräcklig utsträckning. Kollektivtrafikobjekten som är framförhandlade inom ramen för Sverigeförhandlingen följer en annan process än den normala för statliga investeringar i infrastruktur vad gäller uppföljning fram till byggstart. Riksrevisionen konstaterar att det finns skillnader i statens insyn och kvalitetssäkring av underlagen i förhållande till transportpolitisk måluppfyllelse, kostnader och samhällsekonomisk lönsamhet. Riksrevisionen bedömer att kraven som ställs på storstadsobjekten inte motsvarar de som gäller andra objekt. Därmed säkerställs inte att objektens utveckling är i linje med de transportpolitiska målen.

Riksrevisionens slutsats är att förhandlingen i flera väsentliga avseenden frångick de transportpolitiska målen. Kostsamma åtgärder som valts av de parter staten förhandlade med fick förtur i den nationella prioriteringen. Förhandlingen hade dock ett brett perspektiv och avsikten var att staten skulle få bostäder i gengäld. Men eftersom det tillkommande bostadsbyggandet

framstår som begränsat och svagt kopplat till kollektivtrafikinvesteringarna finns det en risk för att mervärdet av förhandlingen var lågt. Sammantaget ställer denna typ av förhandlingslösningar särskilda krav på ett beslutsunderlag av hög kvalitet samt tydliga riktlinjer för hur olika mål bör vägas mot varandra.

Riksrevisionens rekommendationer

Med utgångspunkt i sina slutsatser ger Riksrevisionen regeringen följande rekommendationer vid förhandling om medfinansiering av regionala kollektivtrafikåtgärder:

- Säkerställ att prioritering av åtgärder grundas på analyser av behov, transparenta och jämförbara samhällsekonomiska analyser samt tillförlitliga kostnadsuppskattningar.
- Säkerställ att prioritering utifrån de transportpolitiska målen är den huvudsakliga utgångspunkten. Om en förhandling innebär en risk för avsteg från de transportpolitiska målen, bör detta belysas på ett tydligt sätt.
- Säkerställ att staten efter att beslut om medfinansiering fattats har god insyn och kontroll under genomförandet av de åtgärder som beslutats.

Regeringens bedömning

I skrivelsen framhåller regeringen att den välkomnar Riksrevisionens granskning. De medel som avsätts i den statliga budgeten för att utveckla transportinfrastrukturen är av betydande storlek. Regeringen konstaterar att de åtgärder som vidtas har effekter för medborgare och näringsliv i hela landet. Den planering som leder fram till att beslut om investeringar fattas har utvecklats under de senaste decennierna, med större krav på trafikslags-övergripande perspektiv, konsekvensbeskrivningar och uppföljning av gjorda investeringar. Regeringen framhåller att det är angeläget att planeringssystemet kan fortsätta att utvecklas, och granskningar som den som Riksrevisionen nu har gjort fyller därmed ett viktigt syfte.

Regeringen delar Riksrevisionens uppfattning att den förhandlingsmodell som den tidigare borgerliga regeringen valde innebär en annan process än den normala för statliga investeringar i infrastruktur. I skrivelsen konstateras att det fanns ett starkt intresse hos regeringen att koppla samman åtgärder i kollektivtrafiken med ett ökat bostadsbyggande. Eftersom detta är frågor med regionalt respektive kommunalt huvudmannaansvar valdes förhandlingsmodellen. Regeringen konstaterar i skrivelsen att Sverigeförhandlingen hade ett transparent arbetssätt, där underlag som utarbetats av kommuner, regioner och staten löpande publicerades och fanns tillgängliga på förhandlingens webbplats. Genom detta arbetssätt har kunskapen om lokala och regionala behov breddats. Förhandlingen tog fram ett antal olika delrapporter, och en slutrapport överlämnades den 20 december 2017.

Regeringen har i olika propositioner gått till riksdagen med förslag om förändrade bemyndiganderamar och låneramar med anledning av

förhandlingsresultatet samt redogjort för hela utfallet av infrastrukturplaneringen för perioden 2018–2029 i skrivelsen Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 (skr. 2017/18:278). Förhandlingen har resulterat i avtal där både utbyggnaden av kollektivtrafiken och utbyggnaden av bostäder regleras. Dessa avtal har sedan godkänts av regeringen efter att regeringen inhämtat nödvändiga beslut i riksdagen om förändringar av trängselskatten i Stockholm och om bemyndiganden att ingå ekonomiska åtaganden. Det har för regeringen varit viktigt att kunna teckna avtal för att binda kommunerna vid ett visst åtagande när det gäller bostadsutbyggnad.

Riksrevisionen bedömer att de bostäder som har byggts enligt överenskommelser om bostadsbyggande som de berörda storstadskommunerna har slutit i samband med avtalen troligen skulle ha blivit byggda ändå, även utan avtal, eftersom de framgår av kommunernas översiktsplaner. Regeringen menar att Riksrevisionen i alltför hög grad likställer kommunal planering med faktiskt genomförande.

Regeringens bedömning är att samordningen och synergierna mellan flera olika parter förbättrats efter de avtal som ingåtts. Lokaliseringen av bostäderna har också anpassats till transportinfrastrukturobjekten i avtalen. En översiktsplan är ett vägledande dokument som inte innehåller några förpliktelser i fråga om just genomförande. Kommuner och regioner har nu, genom avtalen, ett tryck på sig att enligt en viss tidsplan åstadkomma både bostäder och infrastruktur. Även statens åtaganden är samordnade och tidsatta. Regeringen har sett det som angeläget att avtalen om kollektivtrafikutbyggnad och bostadsutbyggnad följs upp för att säkra att avtalen följs. Regeringen har därför initierat att särskilda styrelser skapats för vart och ett av de fem avtalen. Dessa styrelser leds av en representant utsedd av regeringen och vidare ingår representanter för övriga avtalsparter, dvs. regioner och kommuner. Styrelserna träffas regelbundet och rapporterar årligen till regeringen hur arbetet fortlöper.

Regeringens åtgärder med anledning av Riksrevisionens iakttagelser

Regeringen gör i vissa delar en annan bedömning än Riksrevisionen. Regeringen menar att Sverigeförhandlingen genom sitt nära samarbete med kommuner och regioner sett till att ett omfattande underlag legat till grund för förhandlingarna. Vidare har de avtal som Sverigeförhandlingen tecknade godkänts av fullmäktigeförsamlingar i berörda kommuner och regioner samt slutligen av regeringen. Vidare har riksdagen beslutat om nödvändiga bemyndiganden och låneramar. Det finns således ett omfattande politiskt ansvarstagande bakom de investeringar som nu görs.

I skrivelsen välkomnar regeringen Riksrevisionens rekommendationer om samhällsekonomiska analyser och tillförlitliga kostnadsuppskattningar, om att prioritering utifrån de transportpolitiska målen är den huvudsakliga utgångspunkten och om att staten behöver säkerställa att man efter att beslut om medfinansiering har fattats har god insyn och kontroll under genomförandet av de åtgärder som beslutats. Regeringen har sedan 2014 en

årlig process kring vilka projekt i den nationella planen som är färdiga att byggstarta de närmast följande tre åren respektive bedöms kunna byggstarta de därpå följande tre åren. Processen bygger på underlag från Trafikverket som därmed genom en successiv omprövning kan säkerställa att de planerade åtgärderna stegvis möter höjda kvalitetskrav för att kvalificeras för byggstart. Regeringen fattar i denna process årliga beslut om vilka objekt som får byggstarta respektive förberedas för byggstart efter en analys av bl.a. om objekten är tillräckligt säkra i fråga om nytta, kostnader och genomförande. Eftersom kollektivtrafikåtgärderna från Sverigeförhandlingen är en del av den nationella planen ingår de i den årliga uppföljningen. Regeringen har erfarit att det varit svårt för Trafikverket att få fram underlag av god kvalitet för dessa åtgärder. Detta beror enligt regeringens bedömning på att de till skillnad från övriga investeringar i den nationella planen inte har Trafikverket som huvudman. För att förbättra beslutsunderlaget har regeringen därför involverat ordföranden i de styrelser som tillsatts för att följa upp Sverigeförhandlingens avtal. Ordföranden ska förse Trafikverket med nödvändigt underlag för att Trafikverket ska kunna fullfölja sitt uppdrag. Denna nyordning infördes i mars 2021.

Regeringen har vidare gett i uppdrag åt Statskontoret att utvärdera förhandlingsuppdrag som metod för att lösa samhällsutmaningar som kräver att statlig transportinfrastrukturplanering samordnas med lokal och regional samhällsplanering. I uppdraget ingår bl.a. att utreda om, och i så fall hur, förhandlingsmodellen kan vara ett användbart verktyg för att nå nationella målsättningar, exempelvis klimatmålen, samt vid behov föreslå åtgärder och lösningar för hur förhandlingsmodellen kan utvecklas, t.ex. för att nå nationella målsättningar såsom de transportpolitiska målen och klimatmålen. Statskontoret ska redovisa uppdraget senast den 6 augusti 2022.

I och med denna skrivelse anser regeringen att Riksrevisionens rapport är slutbehandlad. Regeringen välkomnar Riksrevisionens granskning. De medel som avsätts i den statliga budgeten för att utveckla transportinfrastrukturen är av betydande storlek. Regeringen konstaterar att de åtgärder som genomförs har effekter för medborgare och näringsliv i hela landet. Den planering som leder fram till beslut om investeringar har utvecklats under de senaste decennierna, med större krav på trafikslagsövergripande perspektiv, konsekvensbeskrivningar och uppföljning av gjorda investeringar. Det är angeläget att planeringssystemet kan fortsätta att utvecklas, och granskningar som den som Riksrevisionen nu har gjort fyller därmed ett viktigt syfte.

Motionerna

Statlig medfinansiering

Maria Stockhaus m.fl. (M, KD) framför i kommittémotion 2021/22:4340 yrkande 1 att samhällsekonomisk och miljömässig lönsamhet ska vara vägledande i valet av infrastrukturprojekt vid statlig medfinansiering av regional kollektivtrafik. I yrkande 2 anförs att statlig medfinansiering av

regional kollektivtrafik ska bidra till ett effektivt och hållbart transportsystem som inkluderar alla trafikslag. Motionärerna lyfter fram att Sverige behöver en infrastrukturpolitik som inte ställer färdslag mot varandra och som sätter samhällsnyttan främst.

I kommittémotion 2021/22:2968 yrkande 18 av Thomas Morell m.fl. (SD) framförs att det bör införas ett riktat stöd till kommuner för upprustning av vägar. I yrkande 20 efterfrågar motionärerna en omarbetning av stadsmiljöavtalen till förmån för upprustning av kommunala vägar. Motionärerna framhåller bl.a. att avtalet bör riktas mot realistiska trafikåtgärder som förbättrar framkomligheten i städerna.

Anders Åkesson m.fl. (C) framför i kommittémotion 2021/22:3679 yrkande 32 att regeringen bör se över formerna för stadsmiljöavtal så att även hamnarna kan söka det stödet.

Jens Holm m.fl. (V) efterfrågar i kommittémotion 2021/22:3191 yrkande 9 förslag på hur statlig medfinansiering kan stärkas för att fyrstegsprincipens tillämpning ska förbättras så att fler steg 1- och steg 2-åtgärder genomförs i infrastrukturplaneringen. Motionärerna pekar på 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 då ansvaret för att finansiera och vidta dessa åtgärder ligger hos kommuner, regioner och privata aktörer.

Helena Gellerman m.fl. (L) efterfrågar i kommittémotion 2021/22:3394 yrkande 40 en utredning av möjligheterna att använda driftsmedel för färjor till finansiering av broar. Motionärerna pekar på att det skulle kräva en längre tidshorisont än de 20–25 år som tillämpas i dag men också skapa en möjlighet till medfinansiering för att underlätta ett längre åtagande och delfinansiering.

I motion 2021/22:1164 av Lars Thomsson (C) efterfrågas en ändring av Trafikverkets praxis från maximal avbetalningstid till att motsvara verklig teknisk livslängd på gjord investering. Motionären framhåller att det är för att kunna verkställa samhällsekonomiskt lönsamma projekt.

Emma Berginger m.fl. (MP) framhåller i motion 2021/22:20 yrkande 8 behovet av att ändra förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. för att öka Trafikverkets möjligheter att medfinansiera steg 1- och steg 2-åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipen samt att se över förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket. Motionärerna framhåller att nuvarande ordning innebär att det finns hinder för att Trafikverket ska kunna tillämpa fyrstegsprincipen på ett adekvat sätt.

Emma Hult (MP) efterfrågar i motion 2021/22:3417 yrkande 40 en fortsättning på investeringar genom stadsmiljöavtal i cykelinfrastruktur, spårvägar och annan kapacitetsstark kollektivtrafik.

Övrig finansiering av transportinfrastruktur

I partimotion 2021/22:3203 yrkande 11 framför Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen senast 2022 bör återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om hur intäkterna från trängselavgifter ska användas.

Maria Stockhaus m.fl. (M) framför i kommittémotion 2021/22:3750 yrkande 4 att möjligheten till alternativ finansiering bör ses över. Motionärerna pekar dock på att anslagsfinansiering fortsatt ska vara det normala. I yrkande 9 anser motionärerna att 10 procents anslagskredit för infrastrukturprojekt bör återinföras. Motionärerna pekar i sammanhanget på det tillkännagivande i frågan som riksdagen gjorde i juni 2021. I yrkande 23 framförs att Sverige mer aktivt ska söka stöd för nationella infrastrukturprojekt från EU.

Patrik Jönsson m.fl. (SD) efterfrågar i kommittémotion 2021/22:2953 yrkande 1 en stärkt marknadspott för snabba åtgärder i syfte att stärka kapaciteten och underlätta för näringslivets investeringar. I yrkande 19 framförs att Sverige ska upphöra med att rikta svenska skattemedel via EU till andra länders infrastruktur. I yrkande 29 anföras att satsningar på järnväg bör finansieras med direktanslag. Motionärerna påminner om att infrastrukturen är under ständig utveckling och därför är huvudregeln att satsningar ska finansieras med direktanslag.

I kommittémotion 2021/22:2968 yrkande 46 av Thomas Morell m.fl. (SD) framförs att det bör införas en marknadspott för väginvesteringar. En sådan marknadspott syftar till att snabbt kunna nyttjas för att bygga en väl fungerande infrastruktur till nya industriverksamheter.

I kommittémotion 2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 1 efterfrågas ett uppdrag till Trafikverket om att från den nuvarande nationella infrastrukturplanen identifiera ett antal projekt som är lämpliga att hantera med extern medfinansiering samt att privat kapital och pensionsfonder bör ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige. Motionärerna framhåller att det är viktigt att hitta nya finansieringsvägar för att genomföra nödvändiga investeringar i Sveriges infrastruktur.

I kommittémotion 2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 18 framförs att lagstiftningen bör ändras så att kommuner i samverkan med Trafikverket kan ta beslut om avgifter som tas ut av trafikanter för att finansiera enskilda trafikprojekt. Motionärerna framför att det skulle ge kommuner bättre förutsättningar att medfinansiera enskilda projekt. I yrkande 19 anföras att det bör göras en översyn av avskrivningsvillkoren för samarbetsavtal i infrastrukturobjekt med Trafikverket.

Per Åsling (C) framför i motion 2021/22:1634 att Trafikverket bör få i uppdrag att identifiera 10–15 större OPS-projekt (offentlig-privat samverkan). Motionären menar att på så vis kan en större del av statens pengar användas till investeringar som är viktiga lokalt eller regionalt.

I motion 2021/22:3500 av Niels Paarup-Petersen och Jonny Cato (båda C) yrkande 2 anför motionärerna att Öresundsbrons överskott ska kunna användas till regionala infrastrukturinvesteringar.

Brukaravgifter

Anders Åkesson m.fl. (C) föreslår i kommittémotion 2021/22:3679 yrkande 64 att det ska göras en översyn av förutsättningen för en automatisering av Transportstyrelsens hantering av trängsel- och vägavgifter. Motionärerna framhåller att det i dag är vanligt att fakturor med mycket små belopp skrivs ut och skickas med posten.

Betty Malmberg (M) föreslår i motion 2021/22:3266 yrkande 2 att nivån på sen betalning av broavgifter ses över. I yrkande 3 uppmärksammar motionären att Transportstyrelsens metod för att kräva in förseningsavgifter i fråga om infrastrukturavgifter och trängselskatt borde vara densamma. I yrkande 4 framhåller motionären att trängselskattens och broavgifternas förseningsavgift bör vara mer proportionerlig.

Michael Rubbestad och Patrik Jönsson (båda SD) anser i motion 2021/22:484 yrkande 3 att fordon vars påminnelseavgift och tilläggsavgift inte bokförts på Transportstyrelsens konto senast på förfallodatum bör tas ur trafik och beläggas med körförbud till dess att betalning skett.

Johnny Skalin (SD) framför i motion 2021/22:2041 att alla privatbiler bör befrias från avgift på E4 i Sundsvall. Motionären anför bl.a. att infrastruktur i första hand ska finansieras via vägskatten.

I motion 2021/22:3037 av Dennis Dioukarev och Jimmy Ståhl (båda SD) efterfrågas en utredning om att brukaravgifter ska användas i stället för trängselskatt. Motionärerna framhåller att det skulle leda till större acceptans för investeringar.

Bakgrund

Statens investeringar i transportinfrastruktur

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

Infrastrukturpropositionen

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

Budgetpropositionen för 2022

I budgetpropositionen för 2022 framhåller regeringen att en ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängsel i tätorter samt bidra till en bättre folkhälsa. Regeringen påminner om att den sedan tidigare har tillskjutit medel för 2021 och 2022 för åtgärder som leder till ökad och säker cykling, bl.a. i statlig infrastruktur och i samverkan med civilsamhället. Regeringen framhåller att den också vill att andelen som reser med cykel ökar. För att stimulera cykling samt ökad transporteffektivitet över hela landet, föreslog regeringen i budgetpropositionen att stadsmiljöavtalen skulle förstärkas med ett särskilt fokus på cykling under 2022. Riksdagen beslutade i linje med regeringens förslag.

Statlig medfinansiering

Statlig medfinansiering innebär att staten bidrar med medel till åtgärder där en region eller en kommun är huvudman. Sådan medfinansiering kan vara motiverad vid åtgärder där t.ex. en region och staten har ett gemensamt intresse

av att åtgärden blir av, och är vanlig framför allt för åtgärder som ingår i länsplanerna. Finansiering kan även ske med medel som avsatts inom ramen för den nationella planen samt länsplanerna för regional transportinfrastruktur. Medfinansiering av regionala kollektivtrafikinvesteringar sker i enlighet med förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. och förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, eller genom förhandlingar mellan staten och regioner. Utifrån förordningen om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. fördelar Trafikverket anslagna medel utifrån nationell plan eller länsplan. Trafikverket har bemyndigats att meddela föreskrifter om statlig medfinansiering och om verkställigheten av denna förordning i övrigt. När den statliga medfinansieringen fördelas av Trafikverket genom denna förordning ingår åtgärderna i den nationella transportinfrastrukturplaneringen och följer de krav som där ställs på t.ex. samhällsekonomiska bedömningar och övrigt underlag. Trafikverket har bemyndigats att meddela föreskrifter om statlig medfinansiering och om verkställigheten av denna förordning i övrigt. Trafikverket föreskriver bl.a. att statlig medfinansiering ska stimulera regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommuner att genomföra kostnadseffektiva och samhällsnyttiga åtgärder som bedöms vara viktiga för att öka kollektivtrafikresandet och för att de transportpolitiska målen ska uppnås. Förhandlingar om medfinansiering av infrastruktur har under senare tid också varit ett vanligt inslag i infrastrukturplaneringen. Som exempel har tre olika förhandlingar om kollektivtrafikinvesteringar i Stockholmsområdet tillsatts sedan 2007.

Särskilt om stadsmiljöavtal

För att främja hållbara stadsmiljöer får Trafikverket enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer ge stöd till kommuner och regioner för åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykel, eller till hållbara godstransportlösningar. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö nås. Stödet bör särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik, cykeltrafik eller godstransporter. Sedan maj 2019 omfattar stadsmiljöavtalen även godstransportlösningar. I gällande plan finns 1 miljard kronor avsatta per år för stadsmiljöavtalen. Utöver det har stadsmiljöavtalen getts en tillfällig förstärkning med särskilt fokus på cykling för 2021 och 2022 med 300 miljoner kronor respektive 250 miljoner kronor.

I den senaste infrastrukturpropositionen konstaterar regeringen att kommuner och regioner genom stadsmiljöavtalen kan få upp till 50 procent statlig medfinansiering till infrastruktur för kollektivtrafik och cykling men också till godstransportlösningar, samtidigt som kommunen eller regionen förbinder sig att göra motprestationer i form av åtgärder som kan bidra till ökad andel hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande. Motprestationer

kan t.ex. vara införande av parkeringsstrategier, kommunala transportplaner, förtätning av bebyggelse eller ökade satsningar på cykel- och gångtrafik. Regeringen konstaterar vidare att Trafikverket och kommunerna genom stadsmiljöavtalen samverkar om innovativa och yteffektiva förbättringar i städernas transportsystem. Regeringen noterar att det finns en stor och till viss del ojämn spridning över landet av hur mycket medel som Trafikverket har beviljat för stadsmiljöavtal till olika kommuner. Regeringen bedömer vidare att stadsmiljöavtalen behöver utvecklas och effektiviseras.

OPS-lösningen för Arlandabanan

Regeringen redovisade i skrivelse 2016/17:20 sin bedömning av de iakttagelser och slutsatser som Riksrevisionen gjort i rapporten Erfarenheter av OPS-lösningen för Arlandabanan (RiR 2016:3). 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.

Utredning om finansiering av offentliga infrastrukturinvesteringar

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 används, exempelvis totalentreprenader med funktionskrav. Kommittén lämnade ett delbetänkande i februari 2017. Man bedömde att det finns effektivitetsvinster att hämta hem genom att involvera privat kapital i finansieringen av investeringar i statlig transportinfrastruktur i form av OPS och förordade ett svenskt försöksprogram. Vidare framhöll 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 (SOU 2018:13) 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.

EU-stöd

Till stöd för genomförandet av TEN-T finns det finansiella instrumentet Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF). 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 öka digitaliseringen inom transportsystemet. Alla ansökningar, årliga rapporteringar och slutredovisning med svenskt deltagande förutsätter regeringens godkännande. Trafikverket ska enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket vara regeringen behjälpligt med ansökningar från Sverige. Trafikverket stöder regeringen i hanteringen genom ett CEF-sekretariat. I infrastrukturpropositionen uppger regeringen att detta har lett till att Sverige har byggt upp en viktig kompetens som har resulterat i att Sverige haft relativt god utdelning från fonden. Under 2014–2020 tog projekt med svenska projektdeltagare emot totalt ca 392 miljoner euro, fördelade på 75 olika projekt. Drygt hälften av medlen, 52 procent, gick enligt regeringen till järnvägsprojekt, drygt 20 procent till sjöfartsprojekt, 15 procent till flygprojekt och 10 procent till vägprojekt.

Av regeringens skrivelse 2021/22:115 Verksamheten i Europeiska unionen under 2021 framgår att av fem ansökningar med svenska partner beviljades samtliga projekt medfinansiering med ca 250 miljoner kronor. Den 7 juli 2021 trädde en ny förordning i kraft för fonden för 2021–2027. I september öppnades den första utlysningen under den nya förordningen.

Näringslivspott

Den nationella planen för 2018–2029 ska ge näringslivet effektivare transporter, bl.a. genom en ny näringslivspott. 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.

En utgångspunkt för det planeringssystem som riksdagen lade fast våren 2012 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. I infrastrukturpropositionen understryker regeringen att ett robust 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.

Länsplanerna och den regionala transportinfrastrukturen

I infrastrukturpropositionen konstaterar regeringen att länsplanerna domineras av åtgärder på statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet men även kan innehålla samfinansiering av åtgärder i nationell plan, exempelvis på järnväg, liksom medfinansiering av regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Från länsplanerna kan statlig medfinansiering av kommunala åtgärder ske, t.ex. trafiksäkerhets- och miljöåtgärder samt kommunala gång- och cykelvägar. Regeringen betonar att en god samordning mellan länsplaner och den nationella planen i många fall är avgörande för att den samlade nyttan av åtgärderna ska bli så stor som möjligt. Åtgärder på det regionala vägnätet som förbättrar både tillgänglighet och trafiksäkerhet såväl för person- och godstransporter på vägen som för de oskyddade trafikanterna behöver vidtas även framöver. Det kan handla om mötesseparering, men även andra åtgärder kan komma i fråga där möjligheten att tillämpa innovativa tekniska lösningar bör övervägas. Regeringen framför att länsplanerna är viktiga för alla typer av regioner, oavsett om de kännetecknas av gles- och landsbygder, tätorter eller små eller stora städer, och det behövs en förståelse för att geografiska områden har olika förutsättningar och behov. Medel från länsplanerna kan enligt regeringen bidra till lösningar som är väl anpassade till dessa skillnader i förutsättningar och behov. Medel från länsplanerna till regionala kollektivtrafikanläggningar kan också ha stor betydelse för att bidra till en effektiv och hållbar pendling med kollektivtrafik och cykel.

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

Brukaravgifter

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. 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 propositionen Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118 s. 88) framgår att regeringen anser att beslut om att införa avgifter

för att använda infrastruktur inom ett begränsat geografiskt område bör förankras lokalt och regionalt. Vidare anføres att det inte kan anses rimligt att staten utan någon form av samråd inför pålagor av så uttalat geografisk karaktär.

Systemet med trängselskatt används i Stockholm och Göteborg. Syftet med trängselskatt är att minska trängseln, förbättra miljön och bidra till att finansiera infrastruktursatsningar. Trängselskatt tas ut enligt lagen (2004:629) om trängselskatt. Lagen anger betalstationernas placering, storleken på trängselskatten 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. Trängselskatten utformas för att minska trängseln i vägtrafiken, men den ger samtidigt en intäkt till staten. Eftersom intäkten kommer från regionens trafikanter har politiker från regionen och berörda kommuner kommit överens om hur pengarna ska användas så att de ger nytta för de som bor i regionen. Regeringen och riksdagen har godkänt dessa överenskommelser och att motsvarande mängd statliga anslagsmedel används i de regionala projekten.

Transportstyrelsens avgifts- och skattehantering

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

Transportstyrelsen uppger att många företag samlar alla skattebeslut på en och samma avi (samlingsfaktura). När det gäller trängselskatt får fordonsägaren i slutet av varje månad en avi med föregående kalendermånads alla passager samlade till ett skattebeslut. Företag och organisationer kan välja att få trängselskatten aviserad elektroniskt med EDI (Electronic Data Interchange). Aviseringen kan ske antingen som s.k. singelavisering med en avi eller EDI-fil per fordon eller som s.k. samlingsavisering med en samlad avi eller EDI-fil innehållande det totala beloppet för samtliga fordon registrerade på ett eller flera organisations- eller filialnummer. Om skatten inte betalas i tid påförs en tilläggsavgift på 500 kronor. Tilläggsavgiften är reglerad i lagen om trängselskatt. Om infrastrukturavgiften inte betalas i tid läggs det på en förseningsavgift på 300 kronor. Om fordonsägaren fortfarande inte betalar in sin avgift läggs det på en tilläggsavgift på 500 kronor. Ett fordon får inte användas (användningsförbud) om det finns mer än 5 000 kronor i infrastrukturavgiftsskulder (infrastrukturavgift och påföljdsavgifter) för fordonet och minst sex månader har gått sedan beloppet senast skulle ha betalats. Ett fordon kan också ha användningsförbud på grund av obetald fordonsskatt, trängselskatt eller felparkeringsavgifter.

Öresundsbron

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

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

Persontrafiken med tåg över Öresundsbron bygger på ett samarbete mellan Sverige och Danmark. Det innebär att det är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Sverige och deras motsvarighet i Danmark som har ansvaret för kollektivtrafiken över Öresundsbron, vilket även inkluderar möjligheten att påverka biljettpriset för transporter.

Anslagskredit

Av budgetlagen följer att en anslagskredit inte kan överstiga 10 procent av det anvisade anslaget. I regeringens regleringsbrev för Trafikverket anges anslagskreditens storlek för de olika anslagen. För att hantera produktionsvariationer i investeringsprojekt som löper över flera år disponerar Trafikverket angiven kredit.

Våren 2021 tillkännagav riksdagen för regeringen att Trafikverkets anslagskredit bör höjas till 10 procent för både vidmakthållande och utveckling av statens infrastruktur (bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). I regeringens skrivelse Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2021 (skr. 2021/22:75) anges bl.a. följande. Regeringskansliet har analyserat frågan om nivåerna på Trafikverkets anslagskredit i samband med beredningen av Trafikverkets regleringsbrev för budgetåret 2022 där kreditnivåerna för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur och anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur fastställs för budgetåret 2022. Regeringens beslut om regleringsbrevet för Trafikverket fattades den 16 december 2021. Av beslutet framgår att anslagskrediten på de ovan nämnda anslagen har höjts till 10 procent för budgetåret 2022. Regeringen uppger mot den bakgrunden att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Skriftliga frågor och interpellationer till statsråd

I en interpellationsdebatt i februari 2021 (ip. 2020/21:356) framförde infrastrukturminister Tomas Eneroth att alternativa finansieringsvägar inte minskar belastningen på det statsfinansiella ramverket. Statsrådet betonade vikten av att bygga mer järnväg med skattemedel. OPS skapar enligt statsrådet inte något extra utrymme i de offentliga finanserna.

I en interpellationsdebatt i april 2018 (ip. 2017/18:440) framförde infrastrukturministern 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.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade frågor om finansiering av transportinfrastruktur senast i betänkande 2020/21:TU16. Utskottet framhöll bl.a. att transportinfrastruktur som huvudregel bör finansieras med anslag. Utskottet betonade vidare att statliga infrastruktursatsningar bör styras utifrån nationella behov. Riksdagen tillkännagav även för regeringen att Trafikverkets anslagskredit bör höjas till 10 procent för både vidmakthållande och utveckling av statens infrastruktur (bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). Utskottet avstyrkte övriga motioner och riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Statlig medfinansiering

När det gäller motionsförslag om statlig medfinansiering vill utskottet inledningsvis understryka vikten av att statlig medfinansiering grundas på samhällsekonomiska analyser och att en prioritering görs med utgångspunkt i de transportpolitiska målen. Utskottet vill vidare peka på att Trafikverket genom stadsmiljöavtalen kan ge stöd till kommuner och regioner för åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykel eller till hållbara godstransportlösningar. Utskottet vill lyfta fram att Trafikverket och kommunerna genom stadsmiljöavtalen därmed samverkar om innovativa och yteffektiva förbättringar i städernas transportsystem.

Utskottet välkomnar att stadsmiljöavtalen har getts en tillfällig förstärkning med särskilt fokus på cykling. Utskottet noterar samtidigt att regeringen i infrastrukturpropositionen dock bedömer att stadsmiljöavtalen behöver utvecklas och effektiviseras. Utskottet ser positivt på regeringens uttalande. Utskottet vill även peka på Trafikverkets uppdrag att redovisa olika typer av åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt (steg 1-åtgärder) eller som innebär att befintlig infrastruktur används mer effektivt (steg 2-åtgärder). Regeringen framhåller att fokus i uppdraget ska vara att analysera och redovisa vilka av dessa typer av åtgärder som kan finansieras med medel från den nationella planen för transportinfrastruktur respektive länsplanerna för regional transportinfrastruktur samt vilka som inte kan finansieras på så sätt och skälen till detta. Utgångspunkten för uppdraget är regeringens ambition att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva steg 1- och steg 2-åtgärder.

Utskottet vill i sammanhanget även lyfta fram att regeringen har gett Statskontoret i uppdrag att utvärdera förhandlingsuppdrag som metod för att lösa samhällsutmaningar som kräver att statlig transportinfrastrukturplanering samordnas med lokal och regional samhällsplanering. Utskottet välkomnar detta och konstaterar därmed att frågorna är väl uppmärksammade. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2021/22:20 (MP) yrkande 8, 2021/22:1164 (C), 2021/22:2968 av (SD) yrkandena 18 och 20, 2021/22:3191 (V) yrkande 9, 2021/22:3394 (L) yrkande 40, 2021/22:3417 (MP) yrkande 40, 2021/22:3679 (C) yrkande 32 och 2021/22:4340 (M, KD) yrkandena 1 och 2.

Övrig finansiering av transportinfrastruktur

Utskottet kan inledningsvis konstatera att väl fungerande infrastruktur och transporter är en angelägenhet för såväl staten som kommuner, regioner, företag och resenärer. Investeringar i transportinfrastrukturen för väg och järnväg samt för vissa sjöfartsåtgärder ska som huvudregel finansieras genom anslag. Finansiering i form av trängselskatt, infrastrukturavgift, farledsavgift, medfinansiering och bidrag från EU-budgeten får förekomma efter riksdagens medgivande. Utskottet vill framhålla att en god samverkan mellan staten och berörda regioner och kommuner i samband med finansiering och genomförande av stora infrastrukturprojekt är väsentlig. Utskottet vill lyfta fram att det delar regeringens uppfattning att staten har det grundläggande uppdraget att bygga infrastruktur och att statliga infrastruktursatsningar 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.

När det gäller motionsförslagen om lokala och regionala beslut om trafikantavgifter vill utskottet hänvisa till att det framgår av propositionen om planeringssystemet för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118) att regeringen anser att beslut om införande av avgifter för användande av

infrastruktur inom ett begränsat geografiskt område bör förankras lokalt och regionalt. Vidare anføres att det inte kan anses rimligt att staten utan någon form av samråd inför pålagor av så uttalat geografisk karaktär. När det gäller avgifternas storlek vill utskottet påminna om att eftersom en förutsättning i riksdagsbeslutet är att lånen ska betalas tillbaka med avgifter måste sådana tas ut i enlighet med de rättsprinciper som gäller för distinktionen mellan en avgift och en skatt. Vad gäller frågan om trängselskatt vill utskottet peka på att denna utformas för att minska trängseln i vägtrafiken, men att den samtidigt ger en intäkt till staten. Eftersom intäkten kommer från regionens trafikanter har politiker från regionen och berörda kommuner kommit överens om hur pengarna ska användas så att de ger nytta för de som bor i regionen.

Utskottet kan konstatera att till stöd för genomförandet av TEN-T finns det finansiella instrumentet Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF) som är en fond för finansiering av projekt inom områdena transport, energi och telekom. I infrastrukturpropositionen uppger regeringen att Sverige har byggt upp kompetens som har resulterat i att Sverige haft relativt god utdelning från fonden. Utskottet välkomnar detta och menar att det utgör ett angeläget tillskott.

Utskottet vill vidare peka på det som infrastrukturminister Tomas Eneroth har lyft fram om att OPS inte skapar något extra utrymme i de offentliga finanserna. Utskottet vill understryka att oavsett vilken finansieringsform som används för ett infrastrukturprojekt är det nödvändigt med bra styrning och kostnadskontroll, korrekt utförande och grundlig uppföljning.

När det gäller motionsförslaget om anslagskredit vill utskottet påminna om det tillkännagivande som riksdagen riktade till regeringen våren 2021. Regeringen har därefter höjt anslagskrediten för budgetåret 2022 i enlighet med riksdagens vilja. När det gäller motionsförslaget om marknadspott vill utskottet peka på den näringslivspott som har införts genom den nu gällande nationella planen. Utskottet finner sammanfattningsvis inte att det finns skäl att vidta något initiativ med anledning av motionsförslagen och avstyrker därför motionerna 2021/22:1634 (C), 2021/22:2953 (SD) yrkandena 1, 19 och 29, 2021/22:2968 (SD) yrkande 46, 2021/22:3203 (V) yrkande 11, 2021/22:3500 (C) yrkande 2, 2021/22:3679 (C) yrkande 1, 2021/22:3750 (M) yrkandena 4, 9 och 23 samt 2021/22:3879 (KD) yrkandena 18 och 19.

Brukaravgifter

När det gäller Transportstyrelsens avgiftshantering vill utskottet påminna om att det finns en möjlighet att betala via autogiro, e-avi (e-faktura) eller digital brevlåda. Man kan också betala med det inbetalningskort som Transportstyrelsen skickar ut. Den som har en digital brevlåda som tar emot post från myndigheter kan få sin avi dit. Utskottet bedömer att den ansvariga myndighetens avgifts- och skattehantering är effektiv. Utskottet kan vidare konstatera att persontrafiken med tåg över Öresundsbron bygger på ett samarbete mellan Sverige och Danmark. Det innebär att det är de regionala

kollektivtrafikmyndigheterna i Sverige och deras motsvarighet i Danmark som har ansvaret för kollektivtrafiken över Öresundsbron, vilket även inkluderar möjligheten att påverka biljettpriset för transporten. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2021/22:484 (SD) yrkande 3, 2021/22:2041 (SD), 2021/22:3037 (SD), 2021/22:3266 (M) yrkandena 2–4 och 2021/22:3679 (C) yrkande 64.

Regeringens skrivelse om Riksrevisionens rapport om statlig medfinansiering av regional kollektivtrafik

Med vad som anförts ovan föreslår utskottet att riksdagen lägger skrivelse 2021/22:56 till handlingarna.

Produktivitet och effektivitet i infrastrukturprojekt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att den bör tillse att Trafikverkets organisation utreds med inriktningen att få bättre kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar. Vidare tillkännager riksdagen för regeringen att det bör göras en övergripande utvärdering av Trafikverkets arbete med planering och upphandling av infrastrukturprojekt. Därmed bifalls motionsförslag om detta. Utskottet pekar bl.a. på de brister som har uppmärksamrats när det gäller Trafikverkets kostnadskontroll och arbete med underhåll och byggande av infrastruktur. Utskottet avslår övriga motionsyrkanden om upphandling av infrastrukturprojekt. Riksdagen lägger vidare regeringens skrivelse 2021/22:56 om kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar till handlingarna.

Jämför reservation 68 (S, C, MP), 69 (S, C, V, MP), 70 (M), 71 (SD), 72 (C), 73 (V) och 74 (KD).

Skrivelsen

Regeringens skrivelse med anledning av Riksrevisionens rapport om kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar

Riksrevisionens granskning

Riksrevisionen har granskat kostnadskontrollen i Trafikverkets investeringsverksamhet. Granskningen har som övergripande utgångspunkt att undersöka om Trafikverkets kostnadskalkyler för infrastrukturinvesteringar utgör tillförlitliga beslutsunderlag för regeringen och riksdagen.

Övergripande resultat

Riksrevisionen anger att granskningens resultat visar att det har skett omfattande kostnadsökningar mellan de senaste nationella trafikslags-övergripande planerna för transportinfrastrukturen. Samtidigt konstaterar Riksrevisionen att det är mycket ovanligt att regeringen stoppar ett projekt när det väl hamnat i den nationella planen. Riksrevisionen menar även att regeringen och Trafikverket brister i transparens genom att inte sammanställa och kommunicera kostnadsökningarnas omfattning. Riksrevisionen understryker samtidigt att en förändrad kostnadsuppskattning inte nödvändigtvis betyder att den tidigare uppskattningen var felaktig. Riksrevisionen konstaterar att förutsättningarna för att genomföra ett projekt kan ha förändrats på ett sätt som motiverar att kostnaden förändrats.

Kostnaden underskattas systematiskt i kalkylerna

Enligt Riksrevisionen förekommer det att Trafikverket har underskattat kostnaden för föreslagna investeringsobjekt. Riksrevisionen finner att de systematiska kostnadsökningarna förefaller inträffa främst under planeringsfasen, medan det enligt Riksrevisionen inte finns några systematiska kostnadsavvikelser under byggfasen. Riksrevisionen betonar samtidigt att projektens innehåll kan komma att förändras, vilket är någonting som i stort sett faller utanför kalkylernas nuvarande utformning. Riksrevisionen konstaterar vidare att innehållsförändringarna också kan innebära att projektets nyttor har ökat samtidigt som en kostnadsökning har skett.

Beslut omprövas sällan

Riksrevisionen konstaterar att regeringen ofta håller fast vid sitt första investeringsbeslut, trots att planeringssystemet är utformat med ytterligare två kontrollstationer för att möjliggöra att investeringsbeslut omprövas när ny information tillkommer. Riksrevisionen finner att regeringen trots omfattande ökningar i kalkylerade kostnader bara i några enskilda fall under den senaste planperioden har valt att avbryta planeringen. Vidare noterar Riksrevisionen att det är oklart om det i dessa fall beror på kostnadsökningar eller om det finns andra skäl. Riksrevisionen gör därför bedömningen att regeringens prioritering av vilka projekt som ska genomföras därmed i hög grad utgår från tidiga kostnadsunderlag. Riksrevisionen menar att dessa underlag präglas av stor osäkerhet och ofta underskattar kostnaden samt att de relativt sett mer tillförlitliga underlag som tillkommer senare i planeringsprocessen har obetydlig påverkan på regeringens prioritering. Riksrevisionen understryker samtidigt att en omprövning inte självklart behöver leda till att planeringen avbryts. Även efter omfattande kostnadsökningar kan det enligt Riksrevisionen vara värt att fortsätta med ett projekt om de nyttor som skapas motiverar det.

Transparensen brister i planrevideringen

Inför att den nationella planen ska revideras konstaterar Riksrevisionen att varken regeringen eller Trafikverket publicerar vilka förändringar i

kostnadsbedömningar och innehåll som skett för de enskilda objekten sedan föregående plan. Det gäller enligt Riksrevisionen också den totala kostnadsförändringen för samtliga objekt i planen. Riksrevisionen noterar att Trafikverket gör en sammanställning av hur kostnadsbedömningen förändrats men att den inte publiceras. Riksrevisionen bedömer att en offentlig sammanställning av hur kostnader, nyttor och innehåll i objekten förändrats mellan planerna skulle öka transparensen gentemot riksdagen och allmänheten samt bidra med kunskap om problemets omfattning.

Brister i arbetsprocesser och utvärdering

Riksrevisionen noterar ett antal brister i Trafikverkets kalkylarbete och i uppföljningen av kalkylerna. Riksrevisionen konstaterar att Trafikverket 2019 införde en rutin för att samla alla kalkyler i ett gemensamt dokument. Enligt Riksrevisionen har dock rutinen inte tillämpats retroaktivt och Riksrevisionen anser att det är svårt att återfinna alla kalkyler som är gjorda för pågående projekt. Riksrevisionen anser att detta försvårar möjligheten till utvärdering. Vidare finner Riksrevisionen att Trafikverket inte heller för någon löpande utvärdering av vad som orsakar kostnadsavvikelser under planeringsfasen. Riksrevisionen bedömer att avsaknaden av en sammanhållen bild av vad som orsakar kostnadsavvikelserna försvårar arbetet att utforma åtgärder för att förebygga att samma orsaker upprepas. Sammantaget bedömer Riksrevisionen att Trafikverket saknar ett sammanhållet utvärderingsarbete när det gäller kalkyler och kostnadskontroll.

Riksrevisionens rekommendationer

Riksrevisionen lämnar följande rekommendationer:

- att regeringen på nytt tar ställning till ett infrastrukturprojekt i nationell plan när betydande kostnadsökningar sker. Enligt Riksrevisionens rekommendation bör frågan om projektet ska avbrytas ingå i en sådan omprövning
- att Trafikverket bedriver ett mer systematiskt arbete för att kartlägga orsakerna till kostnadsökningar och hur dessa kan förebyggas
- att Trafikverket i samband med förslag till nationell plan sammanställer och publicerar vilka förändringar som skett av kostnadsbedömningar, nyttor och innehåll för projekten sedan föregående plan
- att Trafikverket informerar regeringen vid betydande kostnadsökningar i ett projekt i nationell plan.

Regeringens bedömning

I skrivelsen framhåller regeringen att den välkomnar Riksrevisionens granskning. Regeringen instämmer i Riksrevisionens iakttagelse att det är problematiskt att det skett omfattande kostnadsökningar i infrastrukturprojekt. Vidare instämmer regeringen i Riksrevisionens bedömning att tillförlitliga kostnadskalkyler är en förutsättning för att regeringen och Trafikverket ska kunna prioritera effektivt mellan olika potentiella investeringsalternativ.

Regeringen menar dock att en uppdaterad kostnadsuppskattning inte nödvändigtvis betyder att den tidigare kalkylen var felaktig, eftersom förutsättningarna för att genomföra projektet kan ha förändrats på ett sätt som inte gick att förutse och som kan motivera att kostnaden förändrats, vilket Riksrevisionen även konstaterar i sin rapport. Regeringen vill i det här sammanhanget understryka att kostnadsberäkningarna för ett objekt kan förändras i takt med att kunskapen om projektet ökar, och beroende på var i planeringsprocessen ett objekt befinner sig tillämpas olika metoder för att beräkna objektets kostnad. I skrivelsen framhåller regeringen att den ser allvarligt på fall där det sker omotiverade kostnadsökningar. Regeringen instämmer därför i Riksrevisionens bedömning att det bör bedrivas ett mer systematiskt arbete för att kartlägga orsakerna till kostnadsökningar och hur dessa kan förebyggas. Regeringen anser att Trafikverkets kunskapsnivå om kostnadsutveckling och lärandet från tidigare erfarenheter behöver öka för att insatser för tidiga kostnadsbesparingar och förebyggande av kostnadsökningar ska kunna göras. Regeringen anser vidare att det är viktigt att Trafikverket på ett systematiskt sätt arbetar med att förbättra sina kostnadsprognoser, bl.a. genom att dra erfarenheter från genomförda projekt, och har en god transparens kring orsakerna till kostnadsökningarna. I skrivelsen förtydligar regeringen att den inte tar slutlig ställning till enskilda objekt vid fastställelse av den nationella planen, och precis som Riksrevisionen konstaterar kommer mer information att finnas i beslutsunderlagen ju längre planeringen har kommit. Regeringen anser att det vid byggstartsrapporteringen, som Trafikverket delger regeringen, ges insyn och tydlig information om aktuellt planeringsläge, exempelvis relevant information om hur den fysiska planeringen fortgår, uppdaterade kostnadsberäkningar i förhållande till bedömd kostnad i nationell plan samt uppdaterade beräkningar av projektens samhällsekonomiska lönsamhet. Regeringen tar därefter ställning till de enskilda objekten i ett s.k. byggstartsbeslut och fr.o.m. den tidpunkten anser regeringen att kostnaderna för objekten är tillräckligt säkra för att de ska få byggstartas. Regeringen instämmer i Riksrevisionens bedömning att kostnadsökningar kan vara skäl till och bör beaktas vid en eventuell omprövning av ett objekt. Regeringen menar dock att fler aspekter bör beaktas vid en omprövning av ett objekt, vilket regeringen anser inte belysts på ett tydligt sätt i Riksrevisionens rapport. Trots kostnadsökningar kan nyttorna med ett objekt motivera ett genomförande, och en bortprioritering av infrastrukturprojekt kan ha stor påverkan även på andra intressenter och intressen, såsom kommuner och regioner, väl fungerande arbetsmarknad, företagsutveckling, bostadsbyggande och klimat. Samtidigt kan t.ex. större omvärldsförändringar eller uppkomna utmaningar inom transportsystemet motivera omprioriteringar utan att det skett kostnadsförändringar. För de objekt som beslutas ingå i nationell plan gör regeringen bedömningar såväl av de enskilda objekten som en samlad bedömning av hela planen, där hänsyn tas till ett flertal förhållanden som t.ex. samhällsnytta, måluppfyllelse och kostnad. Regeringen vill även i detta sammanhang peka på Riksrevisionens

konstaterande att en förändrad kostnadsuppskattning inte nödvändigtvis betyder att den tidigare uppskattningen var felaktig. Förutsättningarna för att genomföra projektet kan ha förändrats på ett sätt som motiverar att kostnaden ökat. Regeringen vill ha en väl avvägd plan som sammantaget uppfyller regeringens prioriteringar. Regeringen instämmer i att det i samband med att Trafikverket lämnar ett förslag till nationell plan är viktigt att heltäckande sammanställa vilka kostnadsförändringar och innehållsförändringar som skett för ett objekt sedan föregående plan. Regeringen instämmer i att en god transparens kring orsakerna till kostnadsökningar är viktig, inte minst för att öka kunskapsnivån om kostnadsutveckling och kunna möta kostnadsökningar med kostnadsreducerande insatser.

Regeringens åtgärder med anledning av Riksrevisionens granskning

I skrivelsen framhåller regeringen att kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar är helt avgörande för att kunna möta behovet av utbyggnad av infrastruktur. Vidare anser regeringen att det är problematiskt att det sker omfattande kostnadsökningar. Regeringen pekar på att den inför fastställande av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur för perioden 2018–2029 korrigerade den tidigare alliansregeringens kostnadsuppskattningar från planen från 2014. Regeringen gör sammantaget bedömningen att kostnadskontrollen i infrastrukturinvesteringar behöver förbättras ytterligare. Regeringen lyfter fram att den vid beslut om byggstarter på nytt gör en samlad bedömning av bl.a. varje objekts måluppfyllelse i förhållande till de grunder som ledde till att objektet prioriterades i den nationella planen, och precis som Riksrevisionens granskning indikerar, gör regeringen bedömningen att kostnadsberäkningarna bör vara betydligt säkrare i detta skede. Vid betydande kostnadsökningar i Trafikverkets förslag till byggstarter begärs vid behov kompletterande underlag om fördyringar och osäkerheter in från Trafikverket. Regeringen anser, precis som Riksrevisionen poängterar, att förutsättningarna för att genomföra projektet kan ha förändrats på ett sätt som motiverar att kostnaden ökat. Regeringen fattar utifrån en sammantagen bedömning beslut om huruvida objektet tillåts byggstartas eller behöver omprioriteras bland andra objekt i gällande nationell plan. Regeringen instämmer i att bättre kostnadskontroll behöver uppnås, att kunskapsnivån om kostnadsutvecklingen och lärandet från tidigare erfarenheter behöver öka samt att en god transparens kring kostnadsökningar är viktig för att insatser för tidiga kostnadsbesparingar ska kunna göras. Arbetet med att åstadkomma en ökad kostnadskontroll och produktivitet behöver intensifieras och flera åtgärder har också redan vidtagits. Regeringen pekar bl.a. på följande:

- I oktober 2020 gav regeringen i uppdrag åt Trafikverket att analysera kostnadsutvecklingen vid upphandling och genomförande av investeringsprojekt.
- I propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) som överlämnades till riksdagen den 16 april 2021 poängterar regeringen vikten av en förbättrad kostnadskontroll och

finansiell styrning. Det är viktigt att Trafikverket på ett systematiskt sätt arbetar med att förbättra sina kostnadsberäkningar. En hög grad av kostnadskontroll och transparens i planering och byggande av infrastruktur är grundläggande i arbetet med produktivitets- och effektivitetsförbättringar.

- I juni 2021 gav regeringen i uppdrag åt Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen. Uppdraget innefattar även att Trafikverket ska förbättra kostnadskontrollen samt påbörja arbetet med att utveckla metoder för att effektivisera både investeringar och väg- och järnvägsunderhållet i syfte att minska kostnaderna. Trafikverket skulle enligt uppdraget redovisa ett förslag till upplägg och tidsplan för hur arbetet med en ökad effektivisering och kostnadskontroll ska genomföras.
- Trafikverket har till följd av regeringens uppdrag om ökat fokus på kostnadskontroll inlett ett internt arbete i syfte att ta fram förslag på kostnadsreduktioner för ett urval av stora objekt.
- Trafikverket avser även att identifiera ytterligare objekt som är lämpliga att lägga till grund för analyser av kostnadsöverskridanden. Regeringen instämmer i Trafikverkets bedömning att verket tydligare behöver skilja på vad som är innehållsförändringar respektive kostnadsavvikelser.
- Regeringen har gett Ekonomistyrningsverket (ESV) i uppdrag att göra en översyn av den finansiella styrningen av Trafikverket.

Regeringen instämmer med Riksrevisionen om att en god transparens kring orsakerna till kostnadsökningar är viktig, vilket framgår av uppdraget om att ta fram ett förslag till nationell plan. Vidare bedömer regeringen att det i samband med beredningen av förslaget till nationell plan behövs en beskrivning av åtgärdsområdets och enskilda objekts bedömda utveckling över tid. Trafikverket har i samband med redovisningen av tidigare förslag till nationell plan delgett Regeringskansliet en sammanställning över objektens bedömda kostnader i den gällande planen jämfört med de bedömda kostnaderna i det nya förslaget till nationell plan. Regeringen avser att fortsatt efterfråga denna redovisning, samt att vid behov efterfråga och utveckla vilket beslutsunderlag Trafikverket bör delge regeringen i samband med förslag till nationell plan. Regeringen framhåller att den inte utesluter ytterligare åtgärder i det fortsatta arbetet med kostnadskontroll för objekt i nationell plan.

Motionerna

Kostnadskontroll i infrastrukturprojekt

I kommittémotion 2021/22:4382 yrkande 1 framför Maria Stockhaus m.fl. (M, L) att Trafikverkets organisation med inriktning att få bättre kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar bör utredas.

I kommittémotion 2021/22:4371 yrkande 3 efterfrågar Patrik Jönsson m.fl. (SD) en utredning av Trafikverkets organisation med inriktning att få bättre kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar.

Jens Holm m.fl. (V) anser i kommittémotion 2021/22:4375 yrkande 3 att regeringen bör utreda Trafikverkets organisation med inriktning att få bättre kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar.

I kommittémotion 2021/22:4380 yrkande 3 framför Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att det bör genomföras en utredning av Trafikverkets organisation med inriktning att få bättre kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar.

Utvärdering av planering och upphandling

I kommittémotion 2021/22:4382 yrkande 2 efterfrågar Maria Stockhaus m.fl. (M, L) en övergripande utvärdering av Trafikverkets planering och upphandling i syfte att öka effektivitet, framdrift och förbättrad kostnadskontroll.

I kommittémotion 2021/22:4371 yrkande 1 framför Patrik Jönsson m.fl. (SD) att det behövs en övergripande utvärdering av Trafikverkets arbete när det gäller planering och upphandling i syfte att förbättra såväl kostnadskontrollen som effektiviteten och framdriften.

I kommittémotion 2021/22:4380 av Magnus Jacobsson (KD) yrkande 2 framförs att det behövs en övergripande utredning av Trafikverkets planering och upphandling i syfte att öka effektivitet och framdrift och förbättra kostnadskontroll.

Övriga frågor om upphandling i infrastrukturprojekt

Maria Stockhaus m.fl. (M) framför i kommittémotion 2021/22:3750 yrkande 16 att det ska vara ordning i upphandlingsprocesserna och att projekt ska hålla budget och färdigställas inom avtalad tid. Motionärerna pekar bl.a. på att incitament att sprida riskerna vid eventuell fördyrning mellan beställare och utförare bör utredas.

Thomas Morell m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2021/22:2968 yrkande 28 att vägarbeten ska slutföras snabbt. Motionärerna anser att det bör ställas högre krav på kortast möjliga tid för byggande- och underhåll vid upphandling av projekt som orsakar stora besvär för trafiken.

I kommittémotion 2021/22:4371 yrkande 2 framför Patrik Jönsson m.fl. (SD) att transparensen gentemot riksdagen och allmänheten bör öka genom att man tar fram en offentlig sammanställning av hur kostnader, nyttor och innehåll i objekten förändrats mellan de olika nationella planerna för transportinfrastruktur.

Anders Åkesson m.fl. (C) anser i kommittémotion 2021/22:3679 yrkande 2 att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar ska göra en bred analys av vilken upphandlingsform som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet när det gäller väg och järnväg. Motionärerna pekar på att detta är nödvändigt för att varje investerad krona ska göra så stor samhällsnytta som möjligt.

I kommittémotion 2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 20 framförs att Trafikverket bör få i uppdrag att se över sina riktlinjer för

upphandlingar så att upphandlingarna garanterar bra arbetsvillkor för den berörda personalen, även hos eventuella underleverantörer, och inte leder till social dumpning.

Jens Holm m.fl. (V) anser i kommittémotion 2021/22:4375 yrkande 2 att regeringen bör vidta åtgärder för att Trafikverket ska bedriva ett mer systematiskt arbete för att förhindra onödiga kostnadsökningar och när sådana ändå sker informera regeringen och allmänheten för att öka transparensen kring betydande kostnadsökningar.

I kommittémotion 2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 22 framförs att Trafikverket bör stärka sina funktioner för tillstånds- och leveranskontroll samt uppföljning vid upphandling av väg- och järnvägsunderhåll. I kommittémotion 2021/22:4380 yrkande 1 framför samma motionärer att Trafikverket bör få i uppdrag att utveckla effektivare sätt att upphandla sina projekt i syfte att sänka planeringskostnaderna. I yrkande 4 framhålls att Trafikverket bör få i uppdrag att återkommande redovisa de kostnadsavvikelser som uppstår och att man vid dessa redovisningar även bör redovisa orsaken till avvikelserna.

I motion 2021/22:2369 av Lars Plüss (M) anförs att det kraftfullt bör utkrävas ansvar av Trafikverket när det gäller att göra mer korrekta kostnadsberäkningar i stora infrastrukturprojekt och att hålla budget i långt högre utsträckning.

Bakgrund

Upphandling och uppföljning av underhåll

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

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

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

Infrastrukturpropositionen

I infrastrukturpropositionen framhåller regeringen att en bättre kostnadskontroll behöver uppnås. Kunskapsnivån om kostnadsutvecklingen och lärandet från tidigare erfarenheter behöver därför öka för att insatser för tidiga kostnadsbesparingar ska kunna göras. En god transparens kring orsakerna till kostnadsökningar är viktig. I propositionen anger regeringen att den bevakar dessa frågor noga och avser att vid behov återkomma med lämpliga åtgärder för förbättrad kostnadskontroll.

När det gäller produktivitet i anläggningsbranschen är det regeringens bedömning att det är av stor vikt att de medel staten tilldelar infrastrukturområdet används effektivt och på bästa sätt. I infrastrukturpropositionen betonar regeringen att arbetet med produktivitets- och effektivitetsförbättringar måste intensifieras. En hög grad av kostnadskontroll och transparens i planering och byggande av infrastruktur är enligt regeringen grundläggande i det arbetet. Regeringen konstaterar att den trafikslagsövergripande nationella planen för transportinfrastruktur utgår från de ramar som riksdagen beslutar om. Kostnadsförändringar i objekt jämfört med ursprungliga kostnadsprognoser kan påverka genomförbarheten av andra objekt som ingår i planen. Regeringen betonar att det därför är viktigt att Trafikverket fortsätter att utveckla metoder för projektering, planering och kalkyler i syfte att åstadkomma en god kostnadskontroll. Det är viktigt att Trafikverket på ett systematiskt sätt arbetar med att förbättra sina kostnadsprognoser, bl.a. genom att dra erfarenheter från genomförda projekt. Det är enligt regeringen även viktigt med en god transparens i arbetet och när det gäller orsakerna till kostnadsökningar. Regeringen bevakar dessa frågor noga och avser att vid behov återkomma med lämpliga åtgärder för förbättrad kostnadskontroll.

I infrastrukturpropositionen framför regeringen vidare att det är problematiskt att kostnaderna i Trafikverkets entreprenadverksamhet ökar i förhållande till avtalad kontraktssumma och att även den totala projektkostnaden ökar över tid. Trafikverket har därför fått i uppdrag att analysera kostnadsutvecklingen vid upphandling och genomförande av investerings- och reinvesteringsprojekt. I infrastrukturpropositionen betonar regeringen vidare att en hög produktivitet i anläggningsbranschen är en av förutsättningarna för att de medel som staten tilldelar infrastrukturområdet används effektivt. Regeringen anser att en ökad produktivitet och innovationsgrad i branschen är nödvändig för att få mer infrastruktur för investerade medel och en så hög måluppfyllelse som möjligt.

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen framför myndigheten att de namngivna projekten ingår i stora, komplexa och långa samhällsutvecklingsprocesser, där all kunskap om framtiden inte finns.

Projekten innefattar många olika aktörer och perspektiv och den ursprungliga utformningen och omfattningen kan förändras under projektets gång. Därutöver kan samhällsutvecklingen medföra förändringar som kan vara svåra att bedöma. Det handlar även om hur branschindex utvecklas, och förändringar av krav och lagar som sker parallellt med projektet. Samtidigt kan teknikutveckling leda till att kostnaderna kan minskas. Trafikverket påminner om att eftersom planeringsprocessen bygger på att objekt läggs in i planen i relativt tidiga skeden är det svårt att undvika att vissa objekt visar sig vara dyrare, eller ge lägre nyttor än man bedömt i tidigare skeden. Trafikverket förklarar att meningen är att man i planeringsprocessen ska kunna ompröva åtgärder vartefter man får mer information om nyttor och kostnader. Det uppstår dock problem om kostnadsökningarna visar sig i ett så sent skede i planeringsprocessen att det är förenat med stora kostnader att ompröva objektet, t.ex. när objektet är en förutsättning för andra objekt eller för bebyggelseplanering. Trafikverket konstaterar att kostnaderna för de namngivna investeringarna i den gällande planen har ökat sedan planen fastställdes i maj 2018. Det är främst de beräknade kostnaderna för projekt som ännu inte har påbörjats som har ökat. Kostnaderna för pågående investeringar i vägar och banor har i genomsnitt ökat med 7 procent respektive 12 procent i förhållande till den gällande planen, vilket är något lägre än ökningen av investeringsindex. Kostnaderna för pågående investeringar i järnvägssystem (varav majoriteten är ERTMS-objekt) har i genomsnitt ökat med 38 procent sedan den gällande planen fastställdes. De beräknade kostnaderna för ännu inte påbörjade investeringar i vägar och banor har i genomsnitt ökat med 50 procent sedan gällande planen fastställdes. De beräknade kostnaderna för inte påbörjade järnvägstekniska system har ökat med nära 80 procent. En del av kostnadsökningarna förklaras av förändringar av investeringarnas omfattning eller utformning. Ytterligare en del förklaras av dyrare insatsvaror och en generell ökning av bygg- och anläggningskostnader. Slutligen uppger Trafikverket att en del förklaras av omständigheter som inte varit kända i tidigare utredningsskeden.

Trafikverket framhåller vidare att myndigheten bedriver ett kontinuerligt arbete för att utveckla kostnadsstyrning och effektivitet med hjälp av system, processer och rutiner. Detta arbete sker också mot bakgrund av att inköpsvolymen har ökat i snabb takt. En ökad produktivitet är också nödvändig eftersom branschindex har ökat snabbare än den generella prisutvecklingen i samhället. Det finns ett fortsatt behov av att utveckla och se över kostnadsstyrningen, produktiviteten och effektiviteten i verksamheten. Centrala punkter i detta arbete handlar om att utveckla systematiken i uppföljningen av orsaker till förändring av kostnader. Trafikverket vidtog därför vissa åtgärder redan under arbetet med planförslaget.

Budgetpropositionen för 2022

I budgetpropositionen för 2022 anges att bland de objekt som öppnades för trafik under 2020 har majoriteten blivit dyrare än enligt plankostnaden. Sammantaget har de objekt som öppnades för trafik 2020 fördyrats med 32 procent (motsvarande 711 miljoner kronor) jämfört med beräknad kostnad när objekten togs med i planen, omräknat med nettoprisindex (NPI), som baseras på de genomsnittliga prisförändringarna i samhället. Regeringen uppger att kostnadsökningarna är en följd av flera faktorer, dels ett högt kapacitetsutnyttjande i anläggningsmarknaden, dels fördyringar av projekt där det bl.a. har skett större ändringar i innehållet. Om hänsyn tas till den snabba prisutveckling som skett till följd av den starka anläggningsbranschen, har objekten sammantaget fördyrats med 22 procent (528 miljoner kronor) jämfört med beräknad plankostnad. Regeringen framhåller att det är svårt att dra slutsatser för planen som helhet utifrån resultatet enskilda år, men under perioden 2018–2020 hade objekt i plan öppnade för trafik en fördyring på 13 procent jämfört med den bedömda plankostnaden (NPI).

Trafikverkets uppdrag om ökad effektivisering och kostnadskontroll

Regeringen har i direktivet om att ta fram ett förslag till nationell plan gett Trafikverket i uppdrag att redovisa ett förslag till upplägg och tidplan för hur arbetet med en ökad effektivisering och kostnadskontroll ska genomföras. Redovisningen lämnades i november 2021, och av denna framgår bl.a. följande. Utveckling av system, processer och rutiner pågår kontinuerligt i Trafikverkets verksamhet, däribland också sådant som är förknippat med styrning av kostnader och förutsättningar för en god effektivitet och produktivitet. Trafikverket framhåller att det ansvarar för att åstadkomma en god hushållning med statens medel och en effektiv verksamhet. Styrning och kontroll ska bygga på en ansvarsfördelning med tydligt beslutsfattande och transparenta prioriteringar. Trafikverket uppger att det ska understödjas av välgrundade kalkyler och en strukturerad uppföljning. Trafikverket bedömer dock att det finns ett fortsatt behov av att utveckla och se över kostnadsstyrning, produktivitet och effektivitet i verksamheten. Trafikverket framför att myndigheten under arbetet med att ta fram planförslaget har uppdaterat många av de kalkyler som ligger till grund för de kostnadsbedömningar som redovisas i förslaget. Trafikverket har också beslutat om ett antal åtgärder som särskilt ska prioriteras under det kommande året.

- utvecklade kalkyler för säkrare och effektivare kostnadsbedömningar i ett tidigt skede samt minskade kostnadsökningar under genomförandefasen
- förbättrad kostnadsstyrning i tidiga skeden, bl.a. genom att förstärka systematiken i beslut om förändringar i innehåll och omfattning
- utveckling av arbetssätt, styrformer och affärsperspektiv så att Trafikverket proaktivt kan hantera förändringar innan de resulterar i kostnadsökningar

- stärkt beredning av förändringshantering av tekniska krav, planeringsförutsättningar och utformningsfrågor
- fortsatt utveckling av produktivitet och innovation i bygg- och anläggningssektorn, t.ex. genom att i ett antal utpekade nybyggnads- och underhållsentreprenader nyttja olika typer av innovationsupphandlingar för att pröva olika affärsupplägg och gränssnitt mellan beställare och utförare, och ge incitament att investera i nya tekniska lösningar.

Trafikverkets uppdrag om obalanserad budgivning

Den 16 januari 2020 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att analysera omfattningen och konsekvenserna av obalanserad budgivning i samband med upphandling av baskontrakt för underhåll av statliga vägar och upprätta en handlingsplan med ett åtgärdsprogram för att minska möjligheterna att genomföra obalanserad budgivning. I uppdraget framhöll regeringen att Trafikverket har pågående aktiviteter för bättre kvalitetssäkring och uppföljning av upphandlingsunderlag för baskontrakten. Regeringen anger att den anser att det är angeläget att detta arbete fortsätter och att Trafikverket verkar för att bl.a. begränsa obalanserad budgivning. I uppdraget beskriver regeringen vidare att den har höga ambitioner när det gäller att säkerställa kvalitet i de offentliga inköpen och därför bl.a. har lanserat en nationell upphandlingsstrategi. I strategin framhåller regeringen att de upphandlande myndigheterna behöver ta ett större ansvar för att upphandla mer strategiskt och ansvara för att skattemedel används på bästa sätt. Vidare understryker regeringen att den anser att det är viktigt att de medel som staten tilldelar infrastrukturuområdet används effektivt. Sverige ska ha en robust, miljöanpassad och pålitlig transportinfrastruktur som ligger i framkant när det kommer till innovation och effektiva lösningar. Med en ökad produktivitet och innovationsgrad är ambitionen att få ut mer av de resurser som läggs på transportsystemet. Regeringen pekar på att detta samtidigt ställer krav på att upphandlingar utformas och genomförs på ett sätt som stimulerar till en sådan utveckling. Det är därför av stor vikt att Trafikverket och entreprenadbranschen gemensamt verkar för ökad produktivitet och innovationsgrad samt en attraktiv anläggningsbransch.

I augusti 2020 lämnade Trafikverket sin rapport *Obalanserad budgivning – Basunderhåll väg* (rapport 2020:159) till regeringen. I rapporten analyseras omfattningen och konsekvenserna av obalanserad budgivning i baskontrakt för underhåll av vägar. Trafikverkets analys visar att det är mer eller mindre obalanserad prissättning i 90 procent av de pågående kontrakten. Obalanserad budgivning, eller strategisk prissättning, innebär att det finns stora prisskillnader på ett eller flera konton i kontraktсанbuden i förhållande till Trafikverkets egna beräkningar av vad myndigheten ska betala för utfört underhåll. I rapporten lyfts det fram att syftet med Trafikverkets 108 kontrakt för basunderhåll är att vägarna ska vara framkomliga och säkra, och det måste därför finnas tillgängliga entreprenörer som kan arbeta med avhjälpan-

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

Trafikverkets uppdrag för en ökad produktivitet i anläggningsbranschen

Regeringen gav i maj 2017 i uppdrag åt Trafikverket att årligen under en treårsperiod redogöra för och återrapportera om sitt arbete för att verka för en ökad produktivitet i anläggningsbranschen. I sin slutrapportering av uppdraget i april 2020 redogör Trafikverket för de olika aktiviteter som pågår för en förbättrad produktivitet. Inom Trafikverket uppges arbetet ha bedrivits successivt under åren och ett flertal större aktiviteter ha genomförts. Utvecklingen har gått i flera steg, från att utarbeta strategier till att genomföra strategierna och sedan integrera dem i den dagliga verksamheten. Efter genomförandet av strategierna uppges Trafikverkets fokus ha varit på utveckling och ständiga förbättringar. Inom Trafikverket pågår det bl.a. ett arbete med förbättrad intern framförhållning, som uppges ha lett till att Trafikverket kan skapa bättre förutsättningar för genomförandet av investerings- och underhållsverksamhet. Trafikverket anser att det för närvarande är en relativt utmanande situation på marknaden. Det faktum att både Finland, Norge och Sverige satsar mycket på infrastrukturinvesteringar kan innebära en utmaning ur ett resursperspektiv. Det finns enligt Trafikverket även en konstaterad brist på kompetens inom stora delar av anläggningsbranschen.

Vägarbeten

Trafikverket uppger att det är många faktorer som styr planeringen av vägarbeten, men ambitionen är enligt verket att arbetet ska påverka boende och trafikanter så lite som möjligt. Vid större vägarbeten har Trafikverket ibland möjlighet att ge entreprenören bonus om byggtiden blir väsentligt

kortare. Vissa arbeten som t.ex. beläggningsarbeten är säsongsberoende och kan bara utföras under den varma årstiden.

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

Riksrevisionens rapport om drift och underhåll av statliga vägar

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. I skrivelse 2019/20:72 redovisar regeringen sin bedömning av Riksrevisionens iakttagelser och slutsatser. I skrivelsen med anledning av granskningsrapporten framhåller regeringen att den kommer att följa Trafikverkets arbete med att utveckla och använda systemstöd, förbättra informationsinsamlingen och införa nya arbetssätt för analys och planering.

Riksrevisionens rapport om drift och underhåll av järnvägar

Riksrevisionen har granskat om Trafikverket säkerställer att staten får så mycket järnvägsunderhåll som möjligt för tillgängliga resurser, vilket redovisades i granskningsrapporten Drift och underhåll av järnvägar – omfattande kostnadsavvikelser (RiR 2020:17). I skrivelse 2020/21:86 välkomnar regeringen Riksrevisionens iakttagelser och framhåller att det är viktigt att Trafikverket har rätt förutsättningar för att kunna bedriva ett effektivt järnvägsunderhåll. Regeringen instämmer dessutom i Riksrevisionens iakttagelser att en grundförutsättning för att kunna göra träffsäkra uppskattningar av det nödvändiga underhållsarbetet vid tidpunkten för upphandling är att det finns systemstöd som kan ge en fullständig och aggregerad bild av tillståndet i anläggningen. Vidare instämmer regeringen i att det är en viktig förutsättning för att kunna genomföra tillräckliga analyser och erfarenhetsbaserade utvärderingar för att förbättra kontraktens utformning och därmed minska risken för kostnadsökningar. Regeringen instämmer vidare i Riksrevisionens iakttagelser att kontraktens utformning har betydelse för att skapa förutsättningar för en effektiv verksamhet och att i möjligaste mån ge entreprenörer funktionsansvar och frihet att hitta effektiva lösningar i syfte att främja innovation och konkurrens och göra marknaden mer attraktiv. Vidare framhåller regeringen att det är viktigt att Trafikverket förbättrar den ekonomiska uppföljningen och gör det möjligt att analysera hur vanligt förekommande sådan s.k. obalanserad budgivning är och vad det får för konsekvenser. Regeringen anser att Trafikverket behöver vidta åtgärder för att begränsa spekulativa anbudspriser och motverka de negativa effekter som det kan medföra. Regeringen framför vidare att Trafikverket behöver utveckla sina systemstöd och hur de används för att kunna göra träffsäkra

uppskattningar av det nödvändiga underhållsarbetet. Även kontraktens utformning och att de utformas så att drivkrafter skapas för innovation är avgörande för att uppnå en god effektivitet i verksamheten. Regeringen kommer att fortsätta att följa Trafikverkets arbete.

Ekonomistyrningsverket

Regeringen har gett i uppdrag åt ESV att göra en översyn av den finansiella styrningen av Trafikverket. ESV delredovisade uppdraget i en rapport i december 2020. I rapporten redogör ESV för sin bedömning av hur anslagsstyrningen av Trafikverkets förvaltningsutgifter, utveckling och vidmakthållande av transportinfrastrukturen hänger samman med annan styrning av myndigheten. I slutredovisningen från april 2021 (ESV 2021:21) föreslår ESV att Trafikverkets investeringsplan utvecklas genom att planen utökas från att innehålla den statliga transportinfrastruktur som Trafikverket förvaltar till att omfatta hela den nationella transportinfrastruktur som Trafikverket finansierar och som regeringen styr genom nationella och regionala planer. Det skulle ge regeringen förutsättningar för en mindre detaljerad anslagsstyrning. Därutöver föreslår ESV att investeringsplanen utökas med utgifter för underhåll och att objektstrukturen anpassas till detaljnivån i regeringens beslut om nationell plan. ESV anser även att uppföljningen av Trafikverkets verksamhet bör utvecklas och lämnar förslag på hur informationen om det årliga genomförandet kan ge en sådan möjlighet. Det skulle ge regeringen en förstärkt uppföljning av investeringar i transportinfrastruktur. ESV menar också att förslagen ger Trafikverket väsentligt bättre möjlighet att genomföra sin verksamhet effektivt. I infrastrukturpropositionen anför regeringen att den kommer att analysera underlaget och vid behov vidta lämpliga åtgärder för att förbättra den finansiella styrningen.

Skriftliga frågor och interpellationer till statsråd

I sitt svar på en skriftlig fråga från oktober 2021 (fr. 2021/22:37) framhöll infrastrukturminister Tomas Eneroth, när det gäller frågan om Trafikverkets kostnadskalkylers överensstämmelse med verkligheten, bl.a. följande. Regeringen gav i oktober 2020 Trafikverket i uppdrag att analysera kostnadsutvecklingen vid upphandling och genomförande av investeringsprojekt. Bakgrunden var att regeringen sett en oroande kostnadsutveckling för byggandet av infrastrukturprojekt. Uppdraget innefattade även att Trafikverket skulle upprätta en handlingsplan med ett åtgärdsprogram för att minska kostnadsöverskridanden i investeringsverksamheten. Trafikverket redovisade uppdraget i en rapport den 26 mars 2021. Infrastrukturministern pekade även på att det är viktigt att Trafikverket på ett systematiskt sätt arbetar med att förbättra sina kostnadsprognoser, bl.a. genom att dra erfarenheter från genomförda projekt. Det är även viktigt med en god transparens i arbetet och i fråga om orsakerna till kostnadsökningar. Infrastrukturministern framhöll att

kunskapsnivån om kostnadsutvecklingen och lärandet från tidigare erfarenheter behöver öka för att insatser för tidiga kostnadsbesparingar ska kunna göras. Ministern underströk att det även är viktigt att Trafikverket fortsätter att utveckla och förbättra metoder för projektering, planering och kalkyler i syfte att åstadkomma en god kostnadskontroll. Ministern framhöll att regeringen följer det arbete som pågår noga och inte utesluter ytterligare åtgärder för förbättrad kostnadskontroll.

Infrastrukturministern framförde i februari 2021 i sitt svar på en skriftlig fråga (fr. 2020/21:1863) att med en ökad produktivitet och innovationsgrad är regeringens ambition att få ut mer av de resurser som läggs på transportinfrastrukturen. Statsrådet konstaterade att Trafikverket bl.a. arbetar med utvecklingsfrämjande upphandlingar men även med att initiera och genomföra innovationsupphandlingar av mer strategisk karaktär. Syftet är att bidra till de större innovationskliven och att driva fram helt nya lösningar som kan bidra till ökad produktivitet.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat motionsyrkanden om produktivitet och effektivitet i infrastrukturprojekt flera gånger tidigare, senast i betänkande 2020/21:TU16. Utskottet framförde att en hög grad av kostnadskontroll och transparens i planering och byggande av infrastruktur är grundläggande. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena och riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Kostnadskontroll i infrastrukturprojekt

Riksrevisionen pekar i sin granskningsrapport på allvarliga brister inom Trafikverket när det gäller kostnadskontroll vid infrastrukturinvesteringar. Utskottet kan i sammanhanget konstatera att Riksrevisionen de senaste åren återkommande har identifierat brister i bl.a. effektivitet och kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar. Enligt utskottets mening har regeringen dessvärre inte agerat genom att vidta tillräckligt kraftfulla åtgärder för att vända utvecklingen. Detta är otillfredsställande, inte minst mot bakgrund av de stora belopp som satsas på transportinfrastrukturen. Enligt utskottets uppfattning är det inte heller ändamålsenligt att göra som regeringen har gjort och ge Trafikverket i uppdrag att utreda sina egna brister. Utskottet anser därför att regeringen bör se till att Trafikverkets organisation utreds med inriktningen att få bättre kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar. Utskottet tillstyrker därmed motionerna 2021/22:4371 (SD) yrkande 3, 2021/22:4375 (V) yrkande 3, 2021/22:4380 (KD) yrkande 3 samt 2021/22:4382 (M, L) yrkande 1.

Utvärdering av planering och upphandling

Utskottet vill också påminna om att Riksrevisionen vid flera tillfällen har uppmärksammat brister som finns i Trafikverkets arbete med upphandling av underhåll och byggande av infrastruktur. Utskottet anser därför att det bör göras en övergripande utvärdering av Trafikverkets arbete med planering och upphandling av infrastrukturprojekt i syfte att öka effektivitet och framdrift, och förbättra kostnadskontroll. Utskottet tillstyrker därmed motionerna 2021/22:4371 (SD) yrkande 1, 2021/22:4380 (KD) yrkande 2 och 2021/22:4382 (M, L) yrkande 2.

Övriga frågor om upphandling av infrastrukturprojekt

Utskottet delar motionärernas inställning att hög produktivitet och effektivitet i arbetet med underhåll och byggande av infrastrukturprojekt är av mycket stor vikt. När det gäller produktivitet i anläggningsbranschen är det regeringens bedömning att det är av stor vikt att de medel staten tilldelar infrastrukturområdet används effektivt och på bästa sätt. I infrastrukturpropositionen betonar regeringen att arbetet med produktivitets- och effektivitetsförbättringar måste intensifieras. Utskottet välkomnar detta. Utskottet vill även peka på de många uppdrag som regeringen har beslutat om för att säkerställa just produktivitet, effektivitet och inte minst kostnadskontroll. Utskottet kan således konstatera att frågorna har hög prioritet för regeringen och finner inte att det finns anledning att vidta något initiativ med anledning av motionerna. Utskottet vill dock framhålla att det har för avsikt att följa utvecklingen noga när det gäller upphandling av underhåll och infrastrukturprojekt. Mot denna bakgrund avstyrks motionerna 2021/22:920 (V) yrkande 20, 2021/22:2369 (M), 2021/22:2968 (SD) yrkande 28, 2021/22:3679 (C) yrkande 2, 2021/22:3750 (M) yrkande 16, 2021/22:3879 (KD) yrkande 22, 2021/22:4371 (SD) yrkande 2, 2021/22:4375 (V) yrkande 2 och 2021/22:4380 (KD) yrkandena 1 och 4.

Regeringens skrivelse om Riksrevisionens rapport om kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar

Med vad som anförts ovan föreslår utskottet att riksdagen lägger skrivelse 2021/22:80 till handlingarna.

Vissa andra transportpolitiska frågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om fysisk planering, vissa organisatoriska frågor och utvärderingar av infrastrukturarbetet. Utskottet framför bl.a. att det inte finner skäl att ifrågasätta att befintlig myndighetsstruktur fortfarande är ändamålsenlig. Utskottet konstaterar även att flera myndigheter har i uppdrag att följa upp infrastrukturarbetet.

Jämför reservation 75 (M), 76 (SD), 77 (V), 78 (M) och 79 (V).

Motionerna

Några frågor om fysisk planering

I motion 2021/22:3309 anför Jan Ericson (M) att makten över tillstånd till nya utfarter i samband med nybyggen bör flyttas från Trafikverket till kommunernas bygglovsenhet och att en översyn bör göras med avsikt att stärka kommunernas makt gentemot Trafikverket i övrigt. Motionären menar att Trafikverket i dag kan stoppa bygget av en ny bostadsbyggnad genom att stoppa nya utfarter till en allmän väg, medan kommunen helt saknar inflytande över frågan.

I motion 2021/22:711 yrkande 3 efterfrågar Martina Johansson (C) en utredning om hur lokal, regional och nationell planering av infrastruktur kan inkludera varandra i sin planering.

I motion 2021/22:2078 yrkande 1 av Fredrik Christensson och Annika Qarlsso (båda C) föreslås att infrastruktur i form av kraftledningar ska samordnas med väg- och järnvägsdragningar för att minimera det totala markintrånget.

Vissa organisatoriska frågor

Maria Stockhaus m.fl. (M) framför i kommittémotion 2021/22:3750 yrkande 12 att antalet statliga myndigheter för infrastruktur bör ses över i syfte att stärka samordningen och effektiviteten mellan de olika trafikslagen.

Patrik Jönsson m.fl. (SD) framför i kommittémotion 2021/22:2951 att det bör tillsättas en utredning som får till uppdrag att utreda om man ska dela upp Trafikverket i ett vägverk med ansvar för vägnätet och ett banverk med ansvar för järnvägsnätet, eller om verksamheten även framöver ska vara sammanslagen i ett trafikverk.

Jessica Thunander m.fl. (V) efterfrågar i kommittémotion 2021/22:920 yrkande 19 ett uppdrag till Trafikverket att se över vilka funktioner som är ändamålsenliga att återta och driva i egen regi med huvudregeln att alla permanenta funktioner bör drivas av myndighetens egen personal. I kommittémotion 2021/22:3195 yrkande 3 framför motionärerna att regeringen

bör utvärdera sammanslagningen av Banverket och Vägverket och utreda om det vore bättre och effektivare att återigen dela Trafikverket i två enheter.

I motion 2021/22:3560 framför Lars Beckman (M) att statens ägande i Arento AB bör avyttras. Motionären pekar bl.a. på den osunda konkurrensen från det statligt ägda Arento AB.

Hampus Hagman (KD) framför i motion 2021/22:352 att ett samlat ansvar för de statliga trafikverksamheterna i en myndighet förlagd till Västsverige bör utredas.

Utvärderingar av infrastrukturarbetet

I kommittémotion 2021/22:3750 yrkande 10 betonar Maria Stockhaus m.fl. (M) vikten av att analysera förändrade pendlingsmönster efter pandemin. I yrkande 11 anser motionärerna att det bör inrättas ett trafikpolitiskt råd som ska granska och utvärdera infrastrukturpolitiken utifrån ett transportpolitiskt ramverk. I kommittémotion 2021/22:3757 yrkande 10 framhåller motionärerna att regeringen bör ge Trafikanalys i uppdrag att analysera förändrade pendlingsmönster och erfarenheter av smittspridning och därefter dra relevanta slutsatser av detta.

Jessica Thunander m.fl. (V) framför i kommittémotion 2021/22:3195 yrkande 1 att Transportstyrelsen bör få i uppdrag att i samarbete med relevanta myndigheter göra en kartläggning av statusen på, användningen av och potentialen i all infrastruktur över hela landet. Enligt motionärerna krävs det för att få en överblick och kontroll över infrastrukturen på systemnivå över hela landet.

Bakgrund

Fysisk planering

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

Trafikverket uppger att mark i närheten av vägar och järnvägar med fördel kan användas till att dra ledningar, vilket dock förutsätter att drift och underhåll av vägen eller järnvägen inte fördröjas 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.

Enligt 39 § väglagen får en enskild körväg inte anslutas till en allmän väg utan väghållningsmyndighetens tillstånd. Inte heller får en enskild körvägs anslutning till en allmän väg ändras utan ett sådant tillstånd. Den som ska ansluta sin väg eller utfart till en statlig väg lämnar därmed in sin ansökan till Trafikverket. Trafikverket uppger att en ny väganslutning, dvs. en utfart, inte får försämra trafiksäkerheten på vägen. Föraren ska ha fri sikt längs den

allmänna vägen från minst tre meter in på utfartsvägen. Den nya utfarten får inte heller försämrade framkomligheten på den allmänna vägen. Trafikverket ger bara i undantagsfall tillstånd för nya utfarter till Europavägar, riksvägar och vissa större länsvägar.

Infrastrukturpropositionen

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

I infrastrukturpropositionen konstaterar regeringen vidare att god samhällsplanering ökar möjligheten till att skapa transporteffektiva städer. Infrastrukturinvesteringar skapar en potential för bostadsbyggande. Regeringen menar att en väl fungerande samordning mellan statlig infrastrukturplanering samt kommunal och regional samhällsplanering är en förutsättning för att de potentialer som infrastrukturprojekten möjliggör ska utnyttjas till fullo.

Budgetpropositionen för 2022

Av budgetpropositionen för 2022 framgår att enligt Trafikverkets prognoser kommer trafikarbetet att öka till 2040 med planerade styrmedel. Regeringen konstaterar att fortsatt trafiktillväxt gör det svårare att klara klimatmålen. Åtgärder som ökar samhällets transporteffektivitet kan dock minska trafikarbetet och därmed utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar. Regeringen framhåller att kommuner och regioner spelar en viktig roll i omställningen till ett transporteffektivt samhälle. Regeringen anser därför att samordningen i den fysiska planeringen mellan lokal, regional och nationell nivå behöver förbättras.

Myndigheterna på transportområdet

Enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska Trafikverket, med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv, ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket får även, efter överenskommelse med

Sjöfartsverket, ansvara för genomförandet av infrastrukturprojekt i farleder, slussar och kanaler. Vidare ska Trafikverket verka för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektivtrafiken. Trafikverket ska, i enlighet med sin instruktion, bl.a. ha väl fungerande rutiner, arbetssätt och samverkansformer som tar till vara och möjliggör nationellt, regionalt och lokalt inflytande samt samverka med andra aktörer och vidta åtgärder i syfte att nå de transportpolitiska målen. Trafikverket omfattar verksamheten vid tidigare Banverket, Vägverket, Rikstrafiken och Rederinämnden samt den långsiktiga planeringen vid Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. Även en del av tidigare Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) finns i dag hos Trafikverket. I Trafikverket ingår också resultatenheterna Färjerederiet, Förarprov, Trafikverksskolan och Fordonsresurser.

Luftfartsverkets huvuduppgift är enligt förordningen (2010:184) med instruktion för Luftfartsverket att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Luftfartsverket ska inom och utom landet tillhandahålla flygtrafiktjänster samt service- och konsulttjänster som är knutna till verksamheten samt svara för forskning och innovation som motiveras av myndighetens uppgifter. Luftfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

Sjöfartsverket ska enligt förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Verket ska i sitt arbete ha ett trafikslagsövergripande synsätt. Sjöfartsverkets huvuduppgifter är bl.a. att tillhandahålla lotsning, i egenskap av infrastrukturhållare för farleder svara för farledshållning och vid behov inrätta nya farleder, tillhandahålla sjöräddnings- och flygräddningstjänst samt svara för isbrytning.

Vidare finns myndigheterna Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Trafikanalys och Transportstyrelsen. Bland de statligt ägda bolagen inom området kan Swedavia AB nämnas.

Trafikverkets uppdrag om åtgärder för visst järnvägsunderhåll i egen regi

Den 20 april 2022 redovisade Trafikverket sitt uppdrag om vilka åtgärder verket behöver vidta för att genomföra visst järnvägsunderhåll i egen regi. I redovisningen framhåller Trafikverket att marknaden för järnvägsunderhåll fortsätter att utvecklas och att utvecklingspotentialen är stor, både för Trafikverket som beställare och för utförande entreprenörer. Trafikverkets uppgift innebär att myndigheten kontinuerligt behöver utveckla beställarrollen genom ökat lärande och på olika sätt vidta åtgärder för att utveckla marknaden. Myndigheten framhåller att det exempelvis kan innebära försök med olika typer av affärsupplägg samt att använda olika entreprenadformer. Trafikverket framhåller att över tid behöver mixen av åtgärder variera, och frågorna studeras och utvecklas kontinuerligt av akademien, industrin och Trafikverket i samverkan. En viktig utgångspunkt i de åtgärder som genomförs är dock att ge marknaden stabila och långsiktiga förutsättningar. I syfte att utveckla

beställarkompetensen och samtidigt utveckla marknaden planerar Trafikverket att genomföra basunderhåll i tre geografiska områden, med ett organisationsupplägg där Trafikverket har egen personal för planering och produktionsledning av det operativa arbetet. Trafikverket får därmed full insyn i hur det operativa arbetet genomförs. Att öka andelen egen regi med fler operativa resurser kommer inte att ge ytterligare något bidrag i detta avseende, enligt Trafikverkets bedömning. Det är redan i dag brist på kompetens och resurser inom anläggningsbranschen i allmänhet och inom järnvägsbranschen i synnerhet. Osäkerheterna ökar om andelen verksamhet i egen regi ökar i omfattning, och detta gäller även tillkommande kostnader. Oavsett val av upplägg för verksamhet i egen regi planerar Trafikverket att se över det egna behovet av förfogande över maskiner.

Utredning om myndigheterna inom transportområdet

Den 26 juni 2008 beslutade regeringen att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att kartlägga och analysera vissa verksamheter och funktioner hos myndigheterna inom transportområdet (dir. 2008:90). Utredningen antog namnet Trafikverksutredningen. I direktiven angavs att översynen syftade till att finna de lösningar som bäst stöder ett effektivt utförande av statens uppgifter inom transportområdet och som leder till att medborgare och näringsliv sätts i centrum, att det trafikslagsövergripande synsättet stärks i planeringsprocessen samt att övriga verksamheter bedrivs på ett effektivt sätt. I uppdraget ingick också att föreslå åtgärder som bidrar till utvecklade beställarfunktioner hos myndigheterna inom transportområdet i syfte att uppnå en bättre fungerande anläggningsmarknad och högre effektivitet. Trafikverksutredningen överlämnade i december 2008 delbetänkandet Tydligare uppdrag – i stället för sektorsansvar (SOU 2008:128), i mars 2009 delbetänkandet De statliga beställarfunktionerna och anläggningsmarknaden (SOU 2009:24) och i april 2009 slutbetänkandet Effektiva transporter och samhällsbyggande – En ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg (SOU 2009:31). Beslutet om den nuvarande myndighetsstrukturen fattades av en enhällig riksdag våren 2010 (prop. 2009/10:59, bet. 2009/10:TU9, rskr. 2009/10:183). Beslutet innebar att planeringen av utvecklingen av transportinfrastruktur därmed samlades hos den nyinrättade myndigheten Trafikverket. I förslaget till den nya myndighetsstrukturen framhölls att ett samlat trafikverk, med en sammanhållen planerings- och förvaltningsverksamhet, är den lösning som bäst svarar mot den planeringsansats som den tillkallade Trafikverksutredningen hade föreslagit. Enligt förslaget skapas därmed också de bästa förutsättningarna för tillämpning av fyrstegsprincipen, funktionalitet i hela transportsystemet, en önskvärd effektivisering av de statliga upphandlings- och beställningsfunktionerna samt en lämplig och enhetlig regional representation (prop. 2009/10:59). I SOU 2009:31 föreslogs att det dåvarande ansvaret inom Sjöfartsverket för den långsiktiga planeringen och för att peka ut sjöfartens riksintressen skulle föras över till Trafikverket för att på så sätt

främja ett trafikslagsövergripande synsätt i infrastrukturplaneringen. När det gällde Sjöfartsverkets övriga funktioner inom beställarfunktionen och den producerande verksamheten bedömde utredningen att det inte fanns några uppenbara synergier eller andra vinster med att integrera dessa verksamheter i ett trafikverk. Utredningen underströk dock att det fanns all anledning för Trafikverket och Sjöfartsverket att vidareutveckla samarbetet och utbyta erfarenheter av t.ex. upphandlingsfrågor. I beredningen av förslaget menade trafikutskottet att det inte kunde uteslutas att en så stor myndighet som Trafikverket riskerade att bli svårstyrd, men utskottet konstaterade samtidigt att risken skulle kunna bemästras, framför allt genom en ändamålsenlig intern organisation. Utskottet menade även att den nya myndigheten Trafikanalys skulle komma att tillföra regeringens arbete den ytterligare kvalitetsförstärkning och sakkunskap som behövs för en effektiv uppföljning och styrning av Trafikverkets verksamhet.

Planeringssystemet

En utgångspunkt för det planeringssystem som riksdagen lade fast våren 2012 (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257) för åtgärder i trafikens infrastruktur är att möjliggöra en ökad flexibilitet. Genom propositionen infördes ett system med rullande planering där de långsiktiga åtgärdsplanerna följs upp genom årliga beslut om vilka projekt som kan byggstartas under de tre närmast följande åren. Införandet av ett system med årliga beslut syftade bl.a. till att ge regeringen möjlighet att inom budgetlagens ramar göra 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.

Forskning och utvärderingar inom transportområdet

Trafikanalys har till huvuduppgift att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Vidare ska myndigheten ansvara för att samla in, sammanställa och sprida statistik på transportområdet. Syftet med utvärderingarna är att de ska bidra till kunskap om och utveckling av styrningen mot de transportpolitiska målen. Trafikanalys har bl.a. ett löpande uppdrag att varje år redovisa en uppföljning av hur transportsystemet utvecklats i förhållande till de transportpolitiska målen.

VTI är ett oberoende forskningsinstitut inom transportsektorn. VTI:s huvuduppgift är att bedriva forskning och utveckling kring infrastruktur, trafik och transporter. Verksamheten omfattar samtliga transportslag och områdena väg- och banteknik, drift och underhåll, fordonsteknik, trafiksäkerhet,

trafikanalys, människan i transportsystemet, miljö, planerings- och beslutsprocesser, transportekonomi samt transportsystem. VTI forskar bl.a. om planering och politik på nationell, regional och lokal nivå.

Transporter under pandemin

I infrastrukturpropositionen konstaterar regeringen att resandet har förändrats under pandemin. Inte minst resor med flyg, färjetrafik till och från Sverige och kollektivtrafik har minskat kraftigt. Godstrafiken har påverkats i mindre grad än persontrafiken. Regeringen framför att det råder en stor osäkerhet om i vilken grad förändringarna kommer att bli bestående. Det är osäkert vilka effekter den pågående pandemin ger på framtida efterfrågan på och utbud av transporter. Regeringen betonar att godstransporterna har stor betydelse för att hela Sverige ska fungera, även vid påfrestningar.

Transportstyrelsen uppger att man följer rekommendationer från Folkhälsomyndigheten och andra berörda myndigheter när det gäller pandemin. Transportstyrelsen har aktiverat sin krisorganisation för att lättare skapa en gemensam inriktning för åtgärder och prioriteringar. Transportstyrelsen uppger att man följer händelseutvecklingen när det gäller coronaviruset kontinuerligt och anpassar åtgärder löpande utifrån aktuell lägesbild. EU har fattat beslut om tillfälliga lättnader och undantag från regler inom transportområdet. Förändringarna påverkar både personer och företag verksamma inom vägtrafik-, järnvägs- och sjöfartsområdet. Bland annat har giltighetstiden för olika personliga behörigheter, som körkort och yrkeskompetensbevis förlängts.

Trafikanalys har haft regeringens uppdrag att redovisa trafikutveckling med anledning av covid-19-pandemin. En rapport om de förändrade resmönstren under coronapandemins första halvår publicerades i december 2020. I februari 2022 redovisades en studie om hur resandet i Sverige utvecklats fram till augusti 2021. Trafikanalys har även på sin webbplats publicerat indikatorer på trafikutvecklingen inom de olika trafik- och transportslagen.

Även VTI forskar om kort- och långsiktiga konsekvenser och möjligheter i fråga om mobilitetsmönster, tillgänglighet, planering, styrning och omställning till följd av covid-19-pandemin.

Arento AB

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

Skriftliga frågor och interpellationer till statsråd

Infrastrukturminister Tomas Eneroth framförde i sitt svar på en skriftlig fråga den 4 maj 2022 (fr. 2021/22:1509) att han inte avser att ta några initiativ för att en utredning om delning av Trafikverket till ett banverk och ett vägverk tillsätts.

I en interpellationsdebatt i april 2022 (ip. 2021/22:440) framförde infrastrukturminister Tomas Eneroth bl.a. att regeringen kommer att agera för att få ett ökat statligt ansvarstagande för järnvägsunderhållet och att ministern hoppas och tror att en än större andel kanske kan komma att bedrivas i samhällets regi framöver. Infrastrukturministern framhöll att det är nödvändigt för att kunna upprätthålla god kunskap om järnvägssystemets status och samtidigt vara en pådrivare när det gäller att hålla en stram kostnadsutveckling och säkerställa att de resurser som riksdagen har beslutat om används på allra bästa sätt.

Statsrådet Ibrahim Baylan påminde i sitt svar på en skriftlig fråga i februari 2020 (fr. 2019/20:896) bl.a. 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.

Infrastrukturminister Tomas Eneroth betonade i januari 2020 i sitt svar på en skriftlig fråga (fr. 2019/20:692) att det, tillsammans med andra intressen, är ett viktigt allmänt intresse att beakta bevarandet av brukningsvärd mark vid exploatering. Statsrådet pekade på att det finns en reglering som Trafikverket ska följa i sitt arbete med infrastrukturplanering, vilket ger en rättssäker grund för arbetet. De individuella avvägningarna måste dock alltid göras med beaktande av de specifika omständigheterna i varje enskilt fall.

I sitt svar på en skriftlig fråga i oktober 2019 framförde infrastrukturminister Tomas Eneroth bl.a. följande (fr. 2019/20:204). Den formella fysiska planeringen av olika infrastrukturåtgärder bör föregås av en förberedande studie som innebär en förutsättningslös trafikslagsövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen. 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. Infrastrukturministern framförde att det i ett sådant arbete är viktigt att lyssna in såväl lokala som regionala prioriteringar. Trafikverket har utarbetat ett arbetssätt för sådana studier, vilka de kallar åtgärdsvalsstudier, som lägger stor vikt vid dialog mellan olika aktörer och intressenter. Infrastrukturministern framhöll att regeringen förutsätter att Trafikverket för en bra dialog med berörda parter.

Infrastrukturminister Tomas Eneroth framförde i en interpellationsdebatt i oktober 2017 (ip. 2017/18:16) 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 besvär för människors hälsa och miljön utan oskäligen kostnad.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat frågor om bl.a. fysisk planering och utvärderingar av infrastrukturarbetet tidigare, senast i betänkande 2020/21:TU16. Utskottet underströk bl.a. vikten av att statens resurser och mark används effektivt. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena och riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Några frågor om fysisk planering

Utskottet vill inledningsvis slå fast att för att infrastrukturåtgärder ska kunna genomföras effektivt och ge god måloppfyllelse behöver den nationella infrastrukturplaneringen samspela väl med den fysiska samhällsplaneringen. Utskottet konstaterar att Trafikverket har i uppdrag att samverka med andra aktörer och vidta åtgärder i syfte att nå de transportpolitiska målen. I den senaste infrastrukturpropositionen framför regeringen också att ett arbetssätt med samverkan och samarbete mellan Trafikverket och andra parter är centralt för att tillsammans nå önskad effekt, inte minst när det gäller lokaliserings- och markanvändningsfrågor. Vidare vill utskottet peka på att regeringen i infrastrukturpropositionen betonar att en väl fungerande samordning mellan statlig infrastrukturplanering samt kommunal och regional samhällsplanering är en förutsättning för att de potentialer som infrastrukturprojekten möjliggör ska utnyttjas till fullo. Utskottet delar den bilden. Utskottet konstaterar också i sammanhanget att Trafikverket uppger att mark i närheten av vägar och järnvägar med fördel kan användas till att dra ledningar, förutsatt att drift och underhåll av vägen eller järnvägen inte fördröjas eller försvåras och att ledningen eller dess kringutrustning inte vållar skador, fara eller hinder för trafik och trafikanter. Utskottet har inte skäl att tvivla på att Trafikverket och övriga aktörer också samarbetar och samverkar för att marken ska användas effektivt. När det gäller tomtutgifter till allmän väg konstaterar utskottet att vägghållningsmyndigheten enligt väglagen ska pröva om den tänkta åtgärden är lämplig med hänsyn till trafiksäkerheten och framkomligheten på den

allmänna vägen. Utskottet ser inte några skäl att ändra på den rådande ordningen utan anser att väghållningsmyndigheten är väl skickad att ge tillstånd till tomtutfarter till allmän väg. Utskottet finner mot den bakgrunden inte att det finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionerna 2021/22:711 (C) yrkande 3, 2021/22:2078 (C) yrkande 1 och 2021/22:3309 (M) som därmed avstyrks.

Vissa organisatoriska frågor

Med anledning av motionsförslagen om olika organisatoriska frågor vill utskottet påminna om att syftet med beslutet om den nuvarande myndighetsstrukturen som fattades av en enhällig riksdag våren 2010 var att ge de bästa förutsättningarna för tillämpning av fyrstegsprincipen, funktionalitet i hela transportsystemet, en önskvärd effektivisering av de statliga upphandlings- och beställningsfunktionerna samt en lämplig och enhetlig regional representation. Utskottet finner ingen anledning att ifrågasätta att den befintliga myndighetsstrukturen fortfarande är ändamålsenlig. Utskottet vill vidare påminna om att Trafikverket nyligen redovisade sitt uppdrag om åtgärder för att genomföra visst järnvägsunderhåll i egen regi. Infrastrukturministern uppger att rapporten nu kommer att analyseras. Utskottet finner inte skäl att i övrigt tvivla på att myndigheterna och regeringen gör väl avvägda beslut när det gäller vilken verksamhet som bör bedrivas i samhällets regi. Med anledning av motionsförslaget om ett transportpolitiskt råd vill utskottet framhålla att det inte anser att det behövs ytterligare format för uppföljning och utvärdering inom transportområdet. Utskottet vill vidare mot bakgrund av motionsförslaget om statens ägande i Arento AB påminna om det som det tidigare statsrådet Ibrahim Baylan framfört om att en eventuell snedvridning av konkurrensen kan prövas inom ramen för konkurrenslagen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2021/22:352 (KD), 2021/22:920 (V) yrkande 19, 2021/22:2951 (SD), 2021/22:3195 (V) yrkande 3, 2021/22:3560 (M) och 2021/22:3750 (M) yrkande 12.

Utvärderingar av infrastrukturarbetet

Utskottet kan konstatera att transportbranschen har påverkats starkt av coronapandemin. Det innebär att utvecklingen för att nå de transportpolitiska målen i vissa fall är svår att bedöma eftersom det inte går att säkerställa vad som är en effekt av pandemin och vad som inte är det. Utskottet anser därför liksom motionärerna att det är betydelsefullt att följa upp ändrade vanor och beteenden efter pandemin, inte minst för att säkerställa att transportsystemet har förutsättningar att utvecklas i en hållbar riktning och mot att nå de transportpolitiska målen. Utskottet kan konstatera att Trafikanalys har haft regeringens uppdrag att redovisa trafikutvecklingen med anledning av covid-19-pandemin. Utskottet har även tagit del av att VTI forskar om kort- och långsiktiga konsekvenser och möjligheter när det gäller mobilitetsmönster,

tillgänglighet, planering, styrning och omställning till följd av covid-19-pandemin. Utskottet välkomnar detta.

Med anledning av motionsförslaget om kartläggning av bl.a. statusen och användningen av transportinfrastrukturen vill utskottet återigen påminna om infrastrukturens planeringssystem som innebär en rullande planering där de långsiktiga åtgärdsplanerna följs upp genom årliga beslut om vilka projekt som kan byggstartas under de tre närmast följande åren. Utskottet vill även lyfta fram att det finns flera statliga myndigheter med uppdrag att utvärdera och följa upp infrastrukturarbetet. Utskottet anser inte att det finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslaget.

Utskottet avstyrker därför motionerna 2021/22:3195 (V) yrkande 1, 2021/22:3750 (M) yrkandena 10 och 11 och 2021/22:3757 (M) yrkande 10.

Reservationer

1. Ett tillgängligt transportsystem för hela landet, punkt 1 (M)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 3 och 6 samt

2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 1,

bifaller delvis motionerna

2021/22:2012 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M) och

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 1 och avslår motionerna

2021/22:359 av Thomas Morell och Eric Palmqvist (båda SD),

2021/22:776 av Johan Hultberg (M) yrkande 2,

2021/22:1049 av Rikard Larsson (S),

2021/22:1426 av Anna-Caren Säterberg och Kalle Olsson (båda S),

2021/22:1428 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S),

2021/22:2118 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M),

2021/22:2173 av Jan R Andersson (M) yrkandena 1 och 2,

2021/22:2432 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 3,

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 34 och 35,

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 9,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 41,

2021/22:3686 av Martin Ådahl m.fl. (C) yrkande 14,

2021/22:3997 av Jakob Olofsgård m.fl. (L) yrkande 68 och

2021/22:4219 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkandena 16 och 17.

Ställningstagande

Vi vill understryka vikten av det övergripande transportpolitiska målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. Vi anser därför att regeringen måste se till att det görs investeringar i transportinfrastruktur för att säkra effektiva flöden för passagerare och gods i hela landet. Vidare anser vi att regeringen behöver se till att framtida infrastrukturinvesteringar utgår från vad som gör mest nytta för jobb och

tillväxt för att hela Sverige ska leva. Det innebär bl.a. att det är dags för regeringen att utreda tågsatsningar som exempelvis längre tåg, bättre underhåll, bortbyggande av s.k. flaskhalsar och fokus på människors möjlighet till pendling. Vi anser att gods- och pendlingsflöden ska stärkas och att varje infrastrukturprojekt ska bedömas utifrån regionala behov och med ett tydligt fokus på att binda samman. Det ska exempelvis vara lätt och tryggt att köra från en hamn när man lämnar färjan, att pendla till och från hemmet med god tillgänglighet till pendlingsparkeringsplatser, och företag ska känna trygghet i att varor levereras i tid.

Vi anser att regeringen bör genomföra det vi har framfört.

2. Ett tillgängligt transportsystem för hela landet, punkt 1 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (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

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 34 och 35,

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 9,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 41 och

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 1,

bifaller delvis motion

2021/22:359 av Thomas Morell och Eric Palmqvist (båda SD) och

avslår motionerna

2021/22:776 av Johan Hultberg (M) yrkande 2,

2021/22:1049 av Rikard Larsson (S),

2021/22:1426 av Anna-Caren Säterberg och Kalle Olsson (båda S),

2021/22:1428 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S),

2021/22:2012 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M),

2021/22:2118 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M),

2021/22:2173 av Jan R Andersson (M) yrkandena 1 och 2,

2021/22:2432 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 3,

2021/22:3686 av Martin Ådahl m.fl. (C) yrkande 14,

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 3 och 6,

2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 1,

2021/22:3997 av Jakob Olofsgård m.fl. (L) yrkande 68 och

2021/22:4219 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkandena 16 och 17.

Ställningstagande

Vi vill lyfta fram att det är viktigt att förbättra möjligheten till regional pendling då höga bostadspriser, men även brist på bostäder, leder till att människor flyttar från större städer till kranskommuner. Goda kommunikationer med regionaltåg är också en förutsättning för att arbetspendling ska fungera. Att enkelt kunna ställa bilen i anslutning till en station kan leda till att människor kan välja tåg framför bil. Närheten till en station är också en förutsättning för att kunna välja tåg som färdmedel. Mot denna bakgrund anser vi att det krävs bättre förutsättningar för regionaltrafiken. Vi vill också peka på att när boende i mindre orter, utmed en befintlig järnvägssträckning, önskar att en järnvägsstation byggs bör detta också utredas. Genom att erbjuda ökade möjligheter att pendla med tåg minskar beroendet av bil och orterna blir också mer attraktiva att bo i. Vi anser därför att Trafikverket bör ha en positiv grundsyn på olika regioners önskemål om nya stationer.

Vi vill även lyfta fram att infrastrukturen i och runt olika hamnar är en grundförutsättning för god sjöfart. Om passagerare, information eller gods inte kan ta sig till eller från en hamn spelar det inte någon roll hur stor kapacitet hamnen har. Vi vill därför framhålla att järnvägen är av stor betydelse för att hamnen ska fungera optimalt och Trafikverket bör göra en översyn av trafikflöden till och från hamnarna.

Vidare anser vi att utbudet av rastplatser utmed landets vägar är för litet. Vi kan konstatera att detta har blivit ett problem för privatbilister och de yrkesförare som måste ta ut sina raster eller sin dygnsvila. Det krävs därför en kraftig utbyggnad av antalet rastplatser.

Vi anser att regeringen bör vidta åtgärder i linje med vad vi har anfört.

3. Ett tillgängligt transportsystem för hela landet, punkt 1 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3686 av Martin Ådahl m.fl. (C) yrkande 14 och avslår motionerna

2021/22:359 av Thomas Morell och Eric Palmqvist (båda SD),

2021/22:776 av Johan Hultberg (M) yrkande 2,

2021/22:1049 av Rikard Larsson (S),

2021/22:1426 av Anna-Caren Säterberg och Kalle Olsson (båda S),

2021/22:1428 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S),

2021/22:2012 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M),
2021/22:2118 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M),
2021/22:2173 av Jan R Andersson (M) yrkandena 1 och 2,
2021/22:2432 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 3,
2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 34 och 35,
2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 9,
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 41,
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 1,
2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 3 och 6,
2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 1,
2021/22:3997 av Jakob Olofsgård m.fl. (L) yrkande 68 och
2021/22:4219 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkandena 16 och 17.

Ställningstagande

En väl fungerande transportinfrastruktur är en förutsättning för att det ska gå att bo, leva och arbeta i hela landet. Likaså måste näringslivets godstransporter fungera för att möjliggöra företagsamhet och arbete i hela landet. Teknikutveckling, effektivisering, digitalisering, regelförenklingar och en omställning till elektrifierade transporter samt en ökad andel förnybara drivmedel bidrar till fortsatt goda kommunikationer i hela landet utan att miljö- och klimatpåverkan ökar. Jag vill mot den bakgrunden understryka vikten av att säkerställa att transportinfrastrukturen utformas på ett sätt som gör att den tekniska utvecklingen kommer hela landet till del.

Regeringen bör därför vidta åtgärder i linje med detta.

4. Ett tillgängligt transportsystem för hela landet, 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 motion

2021/22:4219 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkandena 16 och 17,
bifaller delvis motionerna
2021/22:776 av Johan Hultberg (M) yrkande 2 och
2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 34 och
avslår motionerna
2021/22:359 av Thomas Morell och Eric Palmqvist (båda SD),

2021/22:1049 av Rikard Larsson (S),
 2021/22:1426 av Anna-Caren Säterberg och Kalle Olsson (båda S),
 2021/22:1428 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S),
 2021/22:2012 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M),
 2021/22:2118 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M),
 2021/22:2173 av Jan R Andersson (M) yrkandena 1 och 2,
 2021/22:2432 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 3,
 2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 35,
 2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 9,
 2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 41,
 2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 1,
 2021/22:3686 av Martin Ådahl m.fl. (C) yrkande 14,
 2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 3 och 6,
 2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 1 och
 2021/22:3997 av Jakob Olofsgård m.fl. (L) yrkande 68.

Ställningstagande

För att främja regional tillväxt vill jag framhålla betydelsen av att kombiterminaler och kombitransporter tas med i infrastrukturplaneringen. Jag vill även understryka att resurserna till upprustning och underhåll av vägar och mindre järnvägsspår på landsbygden behöver öka. Som exempel vill jag peka på att dessa åtgärder möjliggör en kombination av längre och tyngre tåg och fordon. En sådan kombination är både effektiv och minskar utsläppen.

Jag anser att regeringen bör vidta åtgärder i linje med vad jag har framfört.

5. Ett tillgängligt transportsystem för hela landet, punkt 1 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 1,

bifaller delvis motionerna

2021/22:2012 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M) och

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 3 och avslår motionerna

2021/22:359 av Thomas Morell och Eric Palmqvist (båda SD),

2021/22:776 av Johan Hultberg (M) yrkande 2,
2021/22:1049 av Rikard Larsson (S),
2021/22:1426 av Anna-Caren Säterberg och Kalle Olsson (båda S),
2021/22:1428 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S),
2021/22:2118 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M),
2021/22:2173 av Jan R Andersson (M) yrkandena 1 och 2,
2021/22:2432 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 3,
2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 34 och 35,
2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 9,
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 41,
2021/22:3686 av Martin Ådahl m.fl. (C) yrkande 14,
2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 6,
2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 1,
2021/22:3997 av Jakob Olofsgård m.fl. (L) yrkande 68 och
2021/22:4219 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkandena 16 och 17.

Ställningstagande

Jag vill framhålla betydelsen av en infrastruktur för utveckling och tillväxt i hela landet. Valfungerande kommunikationer och modern infrastruktur är grundläggande förutsättningar för individens frihet, ett blomstrande näringsliv och öppna gränsöverskridande marknader. Flödet av varor och tjänster skapar hållbar tillväxt för Sverige, och handeln med andra länder stärker Sveriges position i den globala ekonomin. Jag vill peka på att kraven på fungerande transporter för pendling också ökar i takt med att arbetsgivare efterfrågar mer specifika kompetenser. Jag vill påstå att transportsystemet därför är en grundbult för landets utveckling framåt och att det är avgörande att infrastrukturinvesteringar analyseras långsiktigt och ur ett helhetsperspektiv.

Jag anser att regeringen bör se till att vidta åtgärder i linje med vad jag har anfört.

6. Ett jämställt transportsystem, punkt 2 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 3 och 25.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis slå fast vikten av att vårt transportsystem är likvärdigt i förhållande till kvinnors respektive mäns olika behov. Transporter är grundläggande för vår vardag, och jämställda transporter handlar om att ge kvinnor och män lika förutsättningar.

Jag vill starkt betona att kvinnor och män ska ha samma möjlighet att påverka planeringen av transporter och transportinfrastruktur. Jag kan konstatera att kvinnor respektive män reser på olika sätt. Kollektivtrafik nyttjas främst av kvinnor, medan män väljer bilen i större utsträckning. Kvinnor reser mer hållbart genom att de reser kollektivt och inte utsätter sig själva och andra för lika stora risker i trafiken. För att utforma ett mer jämställt och därmed mer hållbart transportsystem krävs också att både kvinnor och män deltar i samtal och beslut som berör transportsystemet. Det är viktigt att inkludera jämställdhetsaspekten även när miljömålen formuleras i samband med trafikplanering. Jag vill uppmärksamma att gruppen kvinnor har mindre arbetsmarknadsregioner än vad män har på grund av brister i kollektivtrafiken. I syfte att uppnå en mer jämställd arbetsmarknad är det därför en nödvändighet för Sverige att förstora sina funktionella regioner med hjälp av utbyggd transportinfrastruktur. Jag menar vidare att jämställdhetsbegreppet i detta sammanhang också bör definieras bredare än jämställdhet mellan könen och även ses i ett mångfaldsperspektiv där också personer med funktionsnedsättning blir synliggjorda och ges full tillgänglighet. Vidare vill jag lyfta fram vikten av att beakta trygga och tillgängliga trafikmiljöer i planering av infrastrukturinvesteringar. Jag kan konstatera att många invånare, särskilt kvinnor, känner oro inför att vistas i det offentliga rummet, bl.a. med hänsyn till könsrelaterat våld. Detta bör beaktas i planeringsarbetet när det gäller allt från utformning och ljussättning av gångtunnlar till återvändsgränder, grönområden och andra platser med begränsad insyn. Det finns också en delvis otrygg och hotfull miljö i kollektivtrafiken, vilket riskerar att minska viljan hos den enskilde att åka kollektivt. Det är därtill ett allvarligt arbetsmiljöproblem.

Jag anser att regeringen bör vidta åtgärder i linje med vad jag har framfört.

7. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 3 (M)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 5 och avslår motionerna
2021/22:21 av Emma Berginger (MP) yrkande 3,
2021/22:2455 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 28,
2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 4 och 6,
2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 2, 4, 6 och 8,
2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 1, 3, 4, 8 och 12,
2021/22:3277 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 3,
2021/22:3417 av Emma Hult (MP) yrkande 36,
2021/22:3511 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 24,
2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 1 och 2,
2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 49,
2021/22:3742 av Magnus Manhammar och Mattias Vepsä (båda S),
2021/22:3798 av Acko Ankarberg Johansson och Andreas Carlson (båda KD) yrkande 1,
2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkandena 20, 21, 34 och 52,
2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 44 och 74,
2021/22:4207 av Axel Hallberg och Lorentz Tovatt (båda MP) och
2021/22:4375 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1.

Ställningstagande

Vi vill framföra att Sverige behöver ett effektivt och hållbart transportsystem som binder ihop landet och som bejakar utvecklingen av fossilfria motorer. Vi anser att den omoderna debatten om tåg kontra flyg och väg behöver ersättas med en modern, hoppfull diskussion om vilket färdmedel som är mest lönsamt med hänsyn till geografi. Detta menar vi bygger Sverige starkt och tar ansvar för skattebetalarnas pengar. Vi anser därför att regeringen bör vidta åtgärder som främjar ett effektivt och hållbart transportsystem som inkluderar alla trafikslag.

8. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 3 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:2455 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 28 och avslår motionerna

2021/22:21 av Emma Berginger (MP) yrkande 3,

2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 4 och 6,

2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 2, 4, 6 och 8,
 2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 1, 3, 4, 8 och 12,
 2021/22:3277 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 3,
 2021/22:3417 av Emma Hult (MP) yrkande 36,
 2021/22:3511 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 24,
 2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 1 och 2,
 2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 49,
 2021/22:3742 av Magnus Manhammar och Mattias Vepsä (båda S),
 2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 5,
 2021/22:3798 av Acko Ankarberg Johansson och Andreas Carlson (båda KD) yrkande 1,
 2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkandena 20, 21, 34 och 52,
 2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 44 och 74,
 2021/22:4207 av Axel Hallberg och Lorentz Tovatt (båda MP) och
 2021/22:4375 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1.

Ställningstagande

Vi anser att klimatmål bör formuleras i termer av det miljöproblem som ska lösas och inte i termer av de medel som finns för att lösa det. Vi vill påminna om att detta är något som även Konjunkturinstitutet och Finanspolitiska rådet har lyft fram. Av den anledningen anser vi att Sverige snarast bör avveckla alla sektorsvisa mål inom klimatpolitiken, dvs. även transportsektorns klimatmål. Detta anser vi att regeringen bör se till att genomföra.

9. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 3 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3511 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 24,
 2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 1 och 2 samt
 2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 49,
 bifaller delvis motionerna
 2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 6 och
 2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 5 och
 avslår motionerna
 2021/22:21 av Emma Berginger (MP) yrkande 3,
 2021/22:2455 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 28,
 2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4,

2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 2, 4, 6 och 8,
2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 1, 3, 4, 8 och 12,
2021/22:3277 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 3,
2021/22:3417 av Emma Hult (MP) yrkande 36,
2021/22:3742 av Magnus Manhammar och Mattias Vepsä (båda S),
2021/22:3798 av Acko Ankarberg Johansson och Andreas Carlson (båda KD)
yrkande 1,
2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkandena 20, 21, 34 och 52,
2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 44 och 74,
2021/22:4207 av Axel Hallberg och Lorentz Tovatt (båda MP) och
2021/22:4375 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1.

Ställningstagande

Människors möjligheter att resa, träffas, handla och möta nya kulturer utvecklar oss som individer och samhälle. Företagens möjligheter till tillgängliga, prisvärda och hållbara transporter är avgörande för tillväxt och konkurrenskraft. Detta ställer stora krav på framtidens transportsystem, och jag kan konstatera att det krävs ytterligare styrmedel och resultatfokuserad politik för att nå målet om 70 procent minskade utsläpp från transportsektorn till 2030. För att bryta beroendet av fossila bränslen och minska klimatutsläppen krävs många olika lösningar och tekniker med mer energieffektiva fordon, en ökad biodrivmedelsanvändning, ökad elektrifiering, fordon som drivs med grön el eller vätgas och bränsleceller, men också praktiska lösningar med bilpooler och smarta digitala mobilitets- och delningstjänster. Självkörande elbilar och större nyttjande av anropsanstyrd kollektivtrafik skapar också en större flexibilitet.

Vidare anser jag att Sverige behöver fortsätta att driva på för att EU:s koldioxidstandarder för vägtransporter skärps och att andelen förnybara drivmedel ökar. Jag vill också påminna om att framtidens transportsystem – till skillnad från dagens – kommer till stor del att vara autonomt och integrerat i vårt elnät, både som energireserv och som energianvändare. Det ställer krav på goda laddmöjligheter över hela Sverige samt en väl utbyggd vätgasinfrastruktur.

Jag anser att regeringen bör vidta åtgärder i linje med vad jag har framfört.

10. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 3 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 4 och 6,
 2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 2, 4, 6 och 8,
 2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 1, 3, 4, 8 och 12,
 2021/22:3277 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 3 och
 2021/22:4375 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1,
 bifaller delvis motion
 2021/22:3417 av Emma Hult (MP) yrkande 36 och
 avslår motionerna
 2021/22:21 av Emma Berginger (MP) yrkande 3,
 2021/22:2455 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 28,
 2021/22:3511 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 24,
 2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 1 och 2,
 2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 49,
 2021/22:3742 av Magnus Manhammar och Mattias Vepsä (båda S),
 2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 5,
 2021/22:3798 av Acko Ankarberg Johansson och Andreas Carlson (båda KD)
 yrkande 1,
 2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkandena 20, 21, 34 och 52,
 2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 44 och 74 samt
 2021/22:4207 av Axel Hallberg och Lorentz Tovatt (båda MP).

Ställningstagande

Vi befinner oss i ett klimatnödläge och det krävs en tydlig inriktning för att nå Parisavtalets målsättning. Jag vill slå fast att Sverige ska leva upp till ambitionen att bli det första fossilfria välfärdslandet, och då krävs det att vi agerar efter det utsläppsutrymme som återstår. Jag anser också att det ska göras stora klimatinvesteringar för att stärka allas rätt till hållbara transporter i hela vårt land. Jag menar vidare att det är av yttersta vikt att det nationella målet för en fossilfri fordonsflotta senast 2030 genomförs. Jag anser därför att regeringen senast 2022 bör återkomma med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att nå fossilfria transporter senast 2030. För att lyckas med omställningen måste statens roll i klimatomställningen kraftigt stärkas för att genomföra omfattande elektrifiering och transporteffektiva åtgärder. Även de som bor på landsbygden och inte har något annat alternativ än bilen för att ta sig till jobbet måste ges förutsättningar att vara en del i omställningen.

Jag vill också lyfta fram att regeringen på nytt bör ta ställning till infrastrukturprojekt i den nationella infrastrukturplanen om det krävs för att nå viktiga samhällsmål, klimatmålet i synnerhet. Jag anser vidare att regeringen bör återkomma med förslag på en lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnader. Jag efterfrågar ett uppdrag till Transportstyrelsen att skapa ett system där myndigheterna samverkar för att optimera infrastrukturet för bäst effektivitet med klimatmålen som främsta mål. För att transportsektorn ska nå

klimatmålet anser jag också att det är nödvändigt att regeringen ger flera uppdrag till Trafikverket.

- Trafikverket bör få i uppdrag att använda en målstyrd planering och verksamhet där klimatmålen är överordnade och utgör den styrande principen för framtidens infrastruktur.
- Trafikverket bör få i uppdrag att utveckla metodik och samverkansformer där man i samråd med regioner och kommuner kan identifiera tidigare beslutade objekt som inte uppfyller dagens krav i enlighet med klimat- och miljömål, även under planperioden.
- Trafikverket bör få i uppdrag att omförhandla, i syfte att ta bort de beslutade vägprojekt, i såväl befintlig nationell plan som kommande nationell plan, som bidrar till att det klimatmål som riksdagen beslutat om inte nås.

Slutligen anser jag att regeringen bör anta ett kompletterande etappmål för hållbar stadsutveckling som innebär att framtida trafikökningar ska ske genom andra trafikslag än biltrafik.

Jag anser att regeringen bör vidta åtgärder i linje med vad jag har anfört.

11. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 3 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 44 och 74,

bifaller delvis motion

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 2 och avslår motionerna

2021/22:21 av Emma Berginger (MP) yrkande 3,

2021/22:2455 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 28,

2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 4 och 6,

2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 2, 4, 6 och 8,

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 1, 3, 4, 8 och 12,

2021/22:3277 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 3,

2021/22:3417 av Emma Hult (MP) yrkande 36,

2021/22:3511 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 24,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 1,

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 49,

2021/22:3742 av Magnus Manhammar och Mattias Vepsä (båda S),

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 5,

2021/22:3798 av Acko Ankarberg Johansson och Andreas Carlson (båda KD) yrkande 1,
 2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkandena 20, 21, 34 och 52,
 2021/22:4207 av Axel Hallberg och Lorentz Tovatt (båda MP) och
 2021/22:4375 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1.

Ställningstagande

För att minska klimatpåverkan anser jag att det är positivt att godstransporter flyttas från lastbil till sjöfart och järnväg. Samtidigt vill jag understryka att detta inte är något självändamål. När vägtransporternas utsläppsproblematik är löst ska givetvis den mest effektiva lösningen användas. Jag anser att alla transportslag behövs och att det krävs fossilfria sätt att driva alla typer av transporter. Visserligen ska transporterna bli klimatneutrala, men det kommer att ta lång tid. Åtgärder för att minska behovet av resor och transporter har därför betydelse. I tätare och blandad bebyggelse blir det möjligt att sköta vardagsärenden och att ta sig till arbete och skola till fots eller per cykel. Där blir det också möjligt att bygga kapacitetsstark och välfungerande kollektivtrafik för transporter över längre avstånd. I stora delar av landet är dock bilen det mest effektiva sättet att resa. Mot denna bakgrund anser jag att regeringen bör verka för en förbättrad transporteffektivitet genom medveten samhällsplanering som ett av verktygen för att möjliggöra klimatneutralitet i transportsektorn.

12. Ett långsiktigt hållbart transportsystem, punkt 3 (MP)

av Emma Berginger (MP).

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

2021/22:21 av Emma Berginger (MP) yrkande 3 och
 2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkandena 20, 21, 34 och 52 samt avslår motionerna
 2021/22:2455 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 28,
 2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 4 och 6,
 2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 2, 4, 6 och 8,
 2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 1, 3, 4, 8 och 12,
 2021/22:3277 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 3,
 2021/22:3417 av Emma Hult (MP) yrkande 36,
 2021/22:3511 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 24,
 2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 1 och 2,

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 49,
2021/22:3742 av Magnus Manhammar och Mattias Vepsä (båda S),
2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 5,
2021/22:3798 av Acko Ankarberg Johansson och Andreas Carlson (båda KD)
yrkande 1,
2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 44 och 74,
2021/22:4207 av Axel Hallberg och Lorentz Tovatt (båda MP) och
2021/22:4375 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1.

Ställningstagande

Jag vill påminna om att frågan om infrastrukturens roll för att nå klimatmålen tonas ned i Trafikverkets inriktningsunderlag inför framtagandet av infrastrukturpropositionen från hösten 2020. Man menar dock att infrastrukturplanering kan ha goda effekter på en rad andra mål som exempelvis luftkvalitet och stadsmiljöer. Samtidigt låter man basprognosen över trafikens utveckling utgöra ett viktigt underlag för sina förslag. Jag vill framhålla att trafikutvecklingen inte existerar i ett vakuum. Åtgärder som vidtas inom infrastrukturen och ekonomiska styrmedel påverkar utfallet, dvs. hur trafiken utvecklas. Vägar som byggs genererar också vägtrafik. Bristen på kapacitet i järnvägssystemet sätter hinder för ökad järnvägstrafik såväl för persontåg som för godståg. I stället för att passivt förhålla sig till en prognos skulle infrastrukturplaneringen i betydligt högre utsträckning behöva utgå från beslutade mål. Med ett sådant förhållningssätt skulle möjligheten att nå klimatmålen öka. Regeringen behöver se till att Trafikverket som myndighet i större utsträckning arbetar utifrån målstyrning än prognosstyrning.

13. Godstransporter och näringslivets behov, 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

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 3,

bifaller delvis motion

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 37 och
avslår motionerna

2021/22:1939 av Lars Hjälmered (M) yrkande 2,

2021/22:2387 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,

2021/22:2391 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 11,

2021/22:2431 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,
 2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 15 och 18,
 2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 13,
 2021/22:3380 av Arman Teimouri m.fl. (L) yrkande 11,
 2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 6 och 7,
 2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 25,
 2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 3 och
 2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 45.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att tillgängligheten till och från svenska hamnar är viktig för svensk sjöfart. Vi kan konstatera att det fortfarande finns mycket att göra för att säkerställa infrastrukturen till och från svenska hamnar. I en transportkedja som inkluderar transporter med sjöfart ansvarar staten för vägar och för farleder. Hamnar och anslutning till och från dessa är däremot ett kommunalt ansvar. Vi är tyvärr medvetna om att det krävs tydliga avtal och väl utbyggda samarbetsformer när flera politiska nivåer ska samverka i en gemensam ambition att stärka svensk sjöfart. Vi anser därför att regeringen bör verka för bättre samarbetsrutiner mellan staten och de kommuner som ansvarar för infrastrukturen till och från svenska hamnar.

14. Godstransporter och näringslivets behov, punkt 4 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (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 motionerna

2021/22:2387 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,
 2021/22:2391 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 11,
 2021/22:2431 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2 och
 2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 15 och 18,
 bifaller delvis motion

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 7 och
 avslår motionerna

2021/22:1939 av Lars Hjälmered (M) yrkande 2,
 2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 13,
 2021/22:3380 av Arman Teimouri m.fl. (L) yrkande 11,
 2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 6 och 37,
 2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 3,
 2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 25,

2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 3 och
2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 45.

Ställningstagande

Vi vill understryka att transportinfrastrukturen är avgörande för tillverkningsindustrins möjligheter att frakta gods, men infrastrukturen måste också fungera tillfredsställande för arbetskraften. Vi vill därför lyfta fram att det finns flera järnvägssträckningar som behöver anpassas. Vi vill bl.a. peka på att genom att stärka järnvägsnätet i Norrland, som är kopplat till skogs- och gruvindustrin, kan större mängder gods flyttas över från väg till järnväg. Vi vill dock understryka att detta måste ställas mot andra investeringar och samhällsnyttor och vara ekonomiskt försvarbart. Även stålindustrin är en bransch som i hög grad är beroende av stabila och tillförlitliga leveranser av råvaror för att kostsamma produktionsstopp ska undvikas. Stålindustrin förlitar sig i mycket stor utsträckning på järnvägstransporter. Vi vill därför lyfta fram att järnvägsunderhållet behöver öka liksom att flaskhalsar i systemet behöver byggas bort för att underlätta för godstransporter.

Mot denna bakgrund menar vi att det är viktigt att särskilt betona den tunga industrins transportbehov i samband med framtida infrastrukturplanering.

15. Godstransporter och näringslivets behov, punkt 4 (KD, L)

av Magnus Jacobsson (KD) 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

2021/22:3380 av Arman Teimouri m.fl. (L) yrkande 11,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 6, 7 och 37,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 25 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 45,

bifaller delvis motion

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 3 och

avslår motionerna

2021/22:1939 av Lars Hjälmered (M) yrkande 2,

2021/22:2387 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,

2021/22:2391 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 11,

2021/22:2431 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 15 och 18,

2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 13 och

2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 3.

Ställningstagande

Vi vill lyfta fram att godstransporter behöver prioriteras för att säkerställa företagets konkurrenskraft, säkra jobben och ge tillväxt i hela Sverige. Vi anser att transporter ska ses ur ett dörr-till-dörr-perspektiv, där totaltid för en transport och även resurseffektivitet är viktiga parametrar. Ur ett klimatperspektiv bör även de transporter där det finns möjlighet flyttas över till järnväg. Det förutsätter att järnvägens attraktivitet förbättras genom till exempel förbättrad punktlighet och nya industrispår. För att underlätta en överflyttning av godstrafiken behövs även kapacitetsförstärkningar och infrastruktur för omlastning mellan olika transportslag. Vi anser därför att kombiterminaler behöver utvecklas på ett ändamålsenligt sätt så att det blir smidigare att lasta om mellan väg och järnväg. Vi vill lyfta fram att en lösning är att i ökad utsträckning möjliggöra för containrar att överföras horisontellt mellan lastbilar och tåg vid kortare stopp. Vi vill också peka på att en ökad andel transporter till sjöss kan optimera användningen av transportsystemet då kapacitetsutnyttjandet av både järnvägsnätet och vägnätet runt om i Sverige är mycket högt. Vi vill påminna om att för att sjöfarten ska bli mer konkurrenskraftig behövs dock en god tillgänglighet till våra hamnar. Tåg och lastbilar behöver utan svårighet kunna lasta om i hamnarna för att vattenvägarna ska nyttjas i högre utsträckning än i dag.

16. Godstransporter och näringslivets behov, punkt 4 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 3 och avslår motionerna

2021/22:1939 av Lars Hjalmered (M) yrkande 2,

2021/22:2387 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,

2021/22:2391 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 11,

2021/22:2431 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 15 och 18,

2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 13,

2021/22:3380 av Arman Teimouri m.fl. (L) yrkande 11,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 6, 7 och 37,

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 3,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 25 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 45.

Ställningstagande

Pålitliga och miljövänliga transporter blir allt viktigare i en globaliserad värld. Sverige är ett av EU:s mest glest befolkade länder, men jag vill understryka att avstånden inte får verka hämmande för konkurrenskraften. Företag måste kunna få leveranser och skicka ut sina produkter. Jag vill även påminna om att i takt med att arbetsgivarna efterfrågar mer specifika kompetenser och arbetstagarna skaffar sig mer specialiserade utbildningar blir kraven på fungerande transporter för pendling också allt högre. Jag vill därför understryka vikten av att regeringen vidtar åtgärder för att förbättra transportinfrastrukturen för basindustrin.

17. Godstransporter och näringslivets behov, punkt 4 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 13 och
avslår motionerna

2021/22:1939 av Lars Hjälmered (M) yrkande 2,
2021/22:2387 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,
2021/22:2391 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 11,
2021/22:2431 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,
2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 15 och 18,
2021/22:3380 av Arman Teimouri m.fl. (L) yrkande 11,
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 6, 7 och 37,
2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 3,
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 25,
2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 3 och
2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 45.

Ställningstagande

Jag anser att transportinfrastrukturen ska planeras så att den verkar i enlighet med våra nationella klimat- och miljömål. En sådan planering ger människor möjlighet att färdas med hållbara transporter och fler företag kan frakta sina varor med en godstrafik som minimerar utsläppen. Den ger också svensk industri ökad konkurrenskraft med snabba och leveranssäkra transporter. Jag anser vidare att industri- och infrastrukturinvesteringar måste gå hand i hand för att skapa förutsättningar för klimatomställningen, inte minst när det gäller investeringar i fossilfri industri och förnybar energi i Norrland.

Jag anser att regeringen ska vidta åtgärder i linje med vad jag har anført.

18. Besöksnäringens behov, punkt 5 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (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

2021/22:2449 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 12 och avslår motionerna

2021/22:871 av Saila Quicklund (M),

2021/22:1596 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),

2021/22:1619 av Martina Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 2,

2021/22:1628 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) yrkande 3 och

2021/22:3242 av Peter Helander m.fl. (C) yrkandena 2 och 20.

Ställningstagande

Vi vill lyfta fram betydelsen av väl fungerande infrastruktur för besöksnäringen. Detta är en förutsättning för den svenska besöksnäringens möjligheter att växa utanför landets storstadsområden. Många som besöker Sverige gör det med bil, husvagn, husbil eller motorcykel. Andra cyklar eller åker med långfärdsbuss. Vi vill påminna om att på många håll i landet har vägstandarden tillåtits bli undermålig genom att underhåll och reinvesteringar har uteblivit. Vi vill också lyfta fram att det är av stor vikt att det görs satsningar för att skapa och upprätthålla ett robust järnvägssystem. Ibland räcker dock inte vägar och järnvägar till varför goda flygförbindelser också krävs.

Vi anser att regeringen bör vidta åtgärder i linje med vad vi har framfört.

19. Besöksnäringens behov, punkt 5 (C)

av Anders Åkesson (C).

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 motionerna

2021/22:1619 av Martina Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 2,

2021/22:1628 av Peter Helander och Helena Lindahl (båda C) yrkande 3 och
2021/22:3242 av Peter Helander m.fl. (C) yrkandena 2 och 20 samt
avslår motionerna
2021/22:871 av Saila Quicklund (M),
2021/22:1596 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C) och
2021/22:2449 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 12.

Ställningstagande

Besöksnäringens utveckling är beroende av att besökare kan ta sig till och från platser på ett effektivt sätt. Det måste därför finnas en god infrastruktur för flyg, tåg, buss och båt. För att tillgodose en god infrastruktur anser jag att Trafikverket bör få i uppdrag att i samarbete med besöksnäringen undersöka förslag till relevanta infrastruktur- och transportsatsningar som matchar besöksnäringens behov. Jag vill också lyfta fram att för att skapa en hållbar besöksnäring behöver alternativen till transport i egen bil utvecklas. Kommuner, regioner och Trafikverket har ett stort ansvar att se till att kollektiva färdmedel kan användas i högre grad. Det är viktigt att binda samman olika trafikslag inom kollektivtrafiken så att det blir smidigt att resa kollektivt till olika utflyktsmål. För att få möjlighet till utveckling i hela Sverige krävs att Trafikverket lägger större vikt vid besöksnäringen i sin planering och att besöksnäringen får en plats i nyttoutvärderingskalkylen.

Regeringen bör se till att vidta åtgärder enligt vad jag har framfört.

20. Ett robust transportsystem, punkt 6 (M)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3640 av Pål Jonson m.fl. (M) yrkande 3,
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 3 och
2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8,
bifaller delvis motionerna
2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 24 och
2021/22:3425 av Borian Åberg m.fl. (M) yrkande 7 och
avslår motionerna
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 4,
2021/22:3683 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkandena 1, 2, 6 och 7 samt
2021/22:4197 av Elisabeth Falkhaven m.fl. (MP) yrkandena 30 och 34.

Ställningstagande

De senaste årens terrorhandlingar, men också avvärdade planer på sådana, visar på vårt lands sårbarhet. Detta gäller inte minst inom transportsystemet. En brand i ett centralt elskåp eller i ett förråd eller en olycka på en bro innebär också att delar av transportsektorn tvingas stå stilla. Vi anser att det svenska transportsystemet tydligare behöver inkluderas i totalförsvaret. Detta gäller allt från ett ökat antal beredskapsflygplatser till skydd för järnvägar och vägar i händelse av olyckor och terrordåd. Vi anser vidare att det i lagstiftning bör införas en möjlighet att granska överlåtelser av säkerhetskänslig egendom. Vi vill i sammanhanget peka på att det i betänkandet Förbättrat skydd för totalförsvaret (SOU 2019:34) föreslås att ett statligt kontrollsystem ska införas med möjlighet för staten att granska och ytterst villkora eller förbjuda överlåtelser och upplåtelser av utpekad egendom som är av väsentligt intresse för totalförsvaret.

Vi vill också peka på risken att den svenska järnvägsfärjetrafiken inom en relativt snar framtid helt kommer att upphöra. Detta gör Sverige sårbart. Det räcker med en större olycka eller en attack mot Öresundsbron för att den svenska godstågstrafiken ska vara helt avskuren från övriga Europa. Vi menar att detta är oroande utifrån näringspolitiskt perspektiv och totalförsvarsperspektiv. Vi anser därför att regeringen skyndsamt bör initiera en större genomlysning av hela transportsektorn och föreslå åtgärder för att stärka skyddet mot olyckor och terrorhandlingar. Vi anser vidare att regeringen bör se över hur svensk godstrafik kan säkerställas om godstrafiken över Öresundsbron tillfälligt stoppas.

21. Ett robust transportsystem, punkt 6 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 24,
bifaller delvis motionerna

2021/22:3425 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 7 och

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8 och
avslår motionerna

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 4,

2021/22:3640 av Pål Jonson m.fl. (M) yrkande 3,

2021/22:3683 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkandena 1, 2, 6 och 7,

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 3 och

2021/22:4197 av Elisabeth Falkhaven m.fl. (MP) yrkandena 30 och 34.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att Öresundsbron är en viktig länk till Danmark och vidare ut i Europa för såväl godstrafik som passagerartrafik. Öresundsbron kan dock tvingas stänga av flera orsaker, vanligen väderrelaterade, men också vid olyckor eller i värsta fall sabotage. Vi anser därför att det är viktigt att öka antalet överfarter och därigenom stärka transportmöjligheterna till Europa. Vi vill också påminna om att så länge det bara finns en fast förbindelse till kontinenten, Öresundsbron, är Sverige väldigt sårbart när det gäller import och export via järnvägsnätet. För att minska sårbarheten bör därför möjligheten att transportera gods via färja finnas kvar. Vi vill påtala att detta kan leda till merkostnader för transportbolagen och hamnarna och ett statligt stöd för att bevara denna redundans bör därför inrättas.

Vi anser att regeringen bör vidta åtgärder i linje med vad vi har framfört.

22. Ett robust transportsystem, punkt 6 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3683 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkandena 1, 2, 6 och 7 samt avslår motionerna

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 24,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 4,

2021/22:3425 av Borian Åberg m.fl. (M) yrkande 7,

2021/22:3640 av Pål Jonson m.fl. (M) yrkande 3,

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 3,

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8 och

2021/22:4197 av Elisabeth Falkhaven m.fl. (MP) yrkandena 30 och 34.

Ställningstagande

Sverige är ett stort land med långa avstånd, och ett fungerande transportsystem är därmed avgörande. Det ger människor frihet och mobilitet såväl som att det säkerställer nödvändig försörjning i hela landet. Jag anser att regeringen bör analysera och utreda om regeringens transportpolitiska mål klarar kriser som slår hårt mot mobilitet och transporter. Jag vill även peka på att det i dag saknas en plan för hur en miniminivå av transporter inom de olika transportslagen ska

se ut; det skapar osäkerhet för både allmänhet och näringsliv. Som exempel vill jag lyfta fram att under coronapandemin har staten fått ad hoc-upphandla trafikplikt för en del flyglinjer. På samma sätt har sjöfarten saknat riktlinjer för var, hur och när en del sträckor ska hållas igång. Jag anser därför att det ska bli tydligt vilken typ av miniminivå inom transportsystemen som garanteras vid en kris. Jag anser att regeringen bör ta fram en plan för hur man från statligt håll avser att – tillsammans med myndigheter och näringsliv – säkerställa miniminivåer av transporter inom flyg, sjöfart och tåg även under en allvarlig störning. När transportsektorn står stilla innebär det som regel att personal friställs eller permitteras, samtidigt som många anställda inom transportsystemet har en certifiering, behörighet eller säkerhetsklassning vars giltighet kräver en kontinuerlig tjänstgöring. Jag anser att regeringen måste säkerställa att systemkritiska trafik- och säkerhetssystem fungerar även i en kris. Jag vill vidare peka på att mycket personal inte kunde arbeta eller arbetade färre timmar än normalt under coronapandemin. Om de dessutom varslas eller avskedas kan det uppkomma rekryteringsproblem efter krisen. När delar av verksamheten ska starta igen kan det innebära problem när personalstyrkan exempelvis ska återfå sina certifieringar. Det i sin tur leder till att det byggs in en tröghet i återstarten. Jag efterfrågar därför beredskapsplaner för hur man kan starta upp utan onödiga dröjsmål.

Jag anser att regeringen bör vidta åtgärder i linje med vad jag har anfört.

23. Ett robust transportsystem, punkt 6 (L)

av Helena Gellerman (L).

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

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 4,

bifaller delvis motion

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 3 och

avslår motionerna

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 24,

2021/22:3425 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 7,

2021/22:3640 av Pål Jonson m.fl. (M) yrkande 3,

2021/22:3683 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkandena 1, 2, 6 och 7,

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8 och

2021/22:4197 av Elisabeth Falkhaven m.fl. (MP) yrkandena 30 och 34.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att det svenska trafiksystemet och den svenska infrastrukturen är mycket sårbara. Olyckor, sabotage, vandalisering och kriminell verksamhet riskerar att ge stora störningar vilket kan leda till att trafiken stannar upp, ibland under flera veckor. Detta visar hur utsatt svensk infrastruktur också kan vara för terrorattacker. Jag anser därför att regeringen bör utreda hur infrastrukturen kan bli mer robust och mindre sårbar, inte minst vid ut- och infarterna till Sveriges storstäder. Jag anser att detta är en nödvändig åtgärd för att skydda transportsystemet mot olycksrisker orsakade av vandalisering, kriminalitet, sabotage och terrorhot.

24. Ett robust transportsystem, punkt 6 (MP)

av Emma Berginger (MP).

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

2021/22:4197 av Elisabeth Falkhaven m.fl. (MP) yrkandena 30 och 34 samt avslår motionerna

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 24,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 4,

2021/22:3425 av Borian Åberg m.fl. (M) yrkande 7,

2021/22:3640 av Pål Jonson m.fl. (M) yrkande 3,

2021/22:3683 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkandena 1, 2, 6 och 7,

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 3 och

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8.

Ställningstagande

Transportsektorn är beroende av att transportinfrastrukturen fungerar, men också av en säker elförsörjning. Jag vill också framhålla att det behövs inhemsk produktion av bränsle, som exempelvis biobränslen, biogas, etanol och vätgas. Jag anser därför att regeringen bör planera energiförsörjningen av transportsektorn så att inhemskt producerad förnybar energi och inhemskt producerat förnybart bränsle kan användas i kris och krig.

25. Ett gränsöverskridande transportsystem, punkt 7 (L)

av Helena Gellerman (L).

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

2021/22:3996 av Joar Forssell m.fl. (L) yrkande 23 och
avslår motionerna

2021/22:779 av Johan Hultberg (M) yrkandena 1 och 3,
2021/22:1662 av Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S) i denna
del,

2021/22:1749 av Johan Hultberg (M) yrkandena 3 och 4,

2021/22:1754 av Ida Karkiainen m.fl. (S),

2021/22:2190 av Pål Jonson (M),

2021/22:2362 av Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L) yrkande 1 och

2021/22:3359 av Kjell-Arne Ottosson (KD) yrkande 2.

Ställningstagande

Jag vill lyfta fram vikten av att avskaffa hinder för gränsöverskridande infrastruktur i EU. Som exempel vill jag peka på att lagstiftningen när det gäller järnvägsinfrastruktur behöver harmoniseras över landsgränserna och fler stamlinjer behöver upprättas mellan Europas storstäder. Regeringen bör se till att vidta åtgärder i linje med vad jag har anfört.

26. Forskning och innovation, punkt 8 (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 8 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 14 och
avslår motionerna

2021/22:1889 av Lars Hjalmered (M) yrkandena 1 och 2,

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 58–61,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 47,

2021/22:3378 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 12 och 13,
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 5 och 21 samt
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 65.

Ställningstagande

Vi anser att Sverige ska ligga i framkant när det gäller att anamma ny teknik och innovationer inom transportsektorn. Trafikverket spelar en viktig roll i detta arbete. Vi vill framhålla att det därför är viktigt att Trafikverket kontinuerligt analyserar sitt arbetssätt för att uppmuntra nya tillvägagångssätt när det gäller att bygga och underhålla transportinfrastrukturen. Vi anser att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att kartlägga möjligheter och utmaningar med framtida transportlösningar för att snabbt inkludera ny transportteknik i den framtida infrastrukturplaneringen. Vi vill understryka att detta ska ske på ett trafikslagsneutralt sätt.

27. Forskning och innovation, punkt 8 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 58–61 och

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 47,
bifaller delvis motionerna

2021/22:1889 av Lars Hjalmered (M) yrkande 2 och

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 14 och
avslår motionerna

2021/22:1889 av Lars Hjalmered (M) yrkande 1,

2021/22:3378 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 12 och 13,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 5 och 21 samt

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 65.

Ställningstagande

Vi vill lyfta fram att nya byggtekniker kan vara fördelaktiga. Sverige kan exempelvis ta del av kunskap från Kina där man bygger ny järnvägsinfrastruktur på bropelare. En sådan teknik skulle kunna beaktas i samband med planeringen av nya stambanor i Sverige. Vi vill vidare framhålla att förarlösa tåg på sikt kan sänka kostnaderna för tågoperatörerna och därmed även för resenärerna. I dag finns förarlösa tåg främst på flygplatser, men de

kommer troligen att bli mer kommersiellt gångbara framöver. Vi anser därför att utvecklingen av förarlösa tåg bör fortskrida. Maglevtåg finns i begränsad utsträckning i bl.a. Japan, Kina, Sydkorea och Tyskland. Vi kan konstatera att eftersom tågen inte går att köra på det redan befintliga järnvägsnätet har maglevtågen haft svårt att slå sig in på marknaden. Initialt har tekniken gjort att byggandet av maglevtåg blivit kostnadsdrivande, men allt eftersom tekniken blivit billigare har kostnaden för maglevtåg minskat. Vi anser att det finns anledning att bevaka utvecklingen av maglevtåg. Likaså anser vi att utvecklingen av hyperloop bör bevakas. Vi är medvetna om att nya typer av tåg kommer att införas innan hyperloop kan bli verklighet, men forskning om denna teknik skulle kunna användas i dagens infrastruktursystem. Främjande av teknisk utveckling för framtidens transportbehov är positivt. Ny teknik ger nya möjligheter att lösa framtidens transportbehov både i städer och på landsbygder. Tekniken behöver dock testas så att den uppfyller de krav man rimligen kan ställa på tillförlitlighet, säkerhet och inte minst uppfyllande av framtida miljökrav. Vi anser att det behövs tekniska testområden för utprovning av ny teknik och ett snabbare och förenklat tillståndsförfarande för tester i verklig trafikmiljö. Att de uppfyller högt ställda säkerhetskrav gentemot andra trafikanter är en given förutsättning.

Vi anser att regeringen bör vidta åtgärder i linje med vad vi har framfört.

28. Forskning och innovation, punkt 8 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 5 och

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 65 och

avslår motionerna

2021/22:1889 av Lars Hjälmered (M) yrkandena 1 och 2,

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 58–61,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 47,

2021/22:3378 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 12 och 13,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 21 och

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 14.

Ställningstagande

Jag vill lyfta fram att det inom framtidens teknik finns några trender som är extra tydliga: autonomi, eldrift, klimat- och kostnadseffektivitet,

delningsekonomi och nya affärsmodeller. Jag menar att dessa trender för med sig såväl möjligheter som utmaningar för infrastrukturplaneringen. Jag vill understryka att det är viktigt att politiken tar hänsyn till ny teknik och utvecklar en lagstiftning som anpassas därefter. Jag vill bl.a. peka på att utvecklingen med autonoma fordon och en ökad digitalisering kan få en genomgripande effekt på hela transportsystemet. Jag vill dock samtidigt påminna om att det tyvärr finns exempel på en tröghet när det gäller att få myndighetsgodkännanden på plats som möjliggör testverksamhet. Jag anser vidare att det är viktigt att lagstiftning inte förhindrar teknikutvecklingen utan möjliggör brukande av ny teknik så länge den uppfyller kravställda säkerhetsaspekter. Jag vill även framhålla att lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas mer på funktionalitet i stället för att ställa tekniskspecifika krav som lätt blir omoderna när utvecklingen går fort. Jag anser därför att regeringen bör se till att vidta åtgärder för att främja autonomi och teknikutveckling inom transportsystemet och förbättra mobilitetstjänster över hela landet. Vidare anser jag att regeringen bör säkerställa att lagstiftningen följer teknikutvecklingen och inriktas på funktionalitet framför tekniskspecifika krav.

29. Forskning och innovation, punkt 8 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3378 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 12 och 13 samt

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 5 och 21,

bifaller delvis motion

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 65 och

avslår motionerna

2021/22:1889 av Lars Hjälmered (M) yrkandena 1 och 2,

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 58–61,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 47 och

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 14.

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. 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. Jag vill peka på att ett exempel på hur infrastrukturen kan användas mer effektivt är att utnyttja s.k. geofencing. Metoden bör utvärderas för t.ex. situationer när olika väganvändare kan få prioriterat tillträde till en och samma plats under olika delar av dygnet.

Jag vill vidare lyfta fram att digitaliseringen möjliggör lösningar som gör den svenska trafiken mer användarvänlig och hållbar. Framtidens infrastruktur bör därför i högre utsträckning kunna planeras utifrån smarta data. Redan i dag finns ett flertal digitala lösningar för en säkrare infrastruktur och en bättre stadsplanering och trafiksäkerhet. Jag vill lyfta fram att detta också är områden som skulle kunna förbättras väsentligt om infrastrukturhållarna fick tillgång till relevanta data från fordonstillverkarna. Dessa data skulle kunna både sänka kostnader och tid för utveckling och genomförande av nya infrastrukturprojekt och öka medborgarnytan. Jag anser därför att regeringen bör se till att utvecklingen av digitala lösningar för ett effektivare, mer trafiksäkert och klimatvänligt utnyttjande av infrastrukturen inom transportområdet påskyndas. Vidare anser jag att regeringen bör utreda vilka data som är högst prioriterade för att underlätta effektiv planering av nya infrastrukturprojekt samt för att underhålla infrastrukturen.

Jag vill också understryka vikten av att lagstiftningen är teknikneutral och inte förhindrar teknikutvecklingen utan möjliggör brukande av ny teknik så länge den uppfyller krävda säkerhetsaspekter. Principiellt sett anser jag att funktionalitet måste gå före krav på specifik utrustning eftersom sådan lätt blir omodern när utvecklingen går snabbt.

30. Nordisk infrastrukturplanering, punkt 9 (M, C, KD, L)

av Anders Åkesson (C), Magnus Jacobsson (KD), Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M), Helena Gellerman (L) 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

2021/22:2946 av Ann-Sofie Alm (M),

2021/22:3248 av Linda Modig m.fl. (C) yrkande 3,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 3,

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 13 och

2021/22:3883 av Lars Adaktusson m.fl. (KD) yrkande 31 och

bifaller delvis motion

2021/22:3425 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 10.

Ställningstagande

För att människor fullt ut ska kunna dra nytta av den fria rörligheten inom Norden är det centralt att transporter och kommunikationer fungerar på ett tillfredsställande sätt. En välfungerande nordisk infrastruktur som baserar sig på fri rörlighet har stor betydelse för vår tillväxt, inte minst i gränsregionerna. Vi vill därför framhålla att de vägar, flyglinjer och järnvägar som Sverige delar med sina grannländer i möjligaste mån bör upprustas och byggas ut i samverkan med det berörda grannlandet. I utredningen av och framtida beslut om exempelvis nya förbindelser från Sverige till Oslo eller ytterligare en förbindelse mellan Sverige och Danmark är samordningen mellan de nordiska länderna helt avgörande. Vi menar att det behövs former för ett tätare samarbete mellan de nationella infrastrukturmyndigheterna, liksom mellan kommuner och regioner över nationsgränserna. Vi vill också påminna om att det från Nordiska rådet, över alla parti-, block- och nationsgränser, har riktats en stark viljeyttring om att ett nordiskt ministerråd för trafik-, transport- och infrastrukturfrågor inrättas. Vi anser därför att regeringen bör se över möjligheten att organisatoriskt underlätta för framtida gemensamma nordiska infrastrukturesatsningar, exempelvis genom att verka för att det skapas ett nordiskt ministerråd för infrastruktur.

31. Planeringssystemet, 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 motionerna

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1 och 15 samt

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 7.

Ställningstagande

Sverige behöver förändra sitt sätt att planera, upphandla och genomföra infrastrukturprojekt och underhåll. Vi vill bl.a. lyfta fram att riskerna behöver fördelas bättre och när det är lämpligt behöver alternativa finansieringsmodeller prövas. I dag blir infrastrukturprojekt genomgående kraftigt försenade och mycket dyrare än planerat. Vi vill påminna om att så många som sju rapporter från Riksrevisionen sedan 2017 har framhållit brister i Trafikverkets upphandling när det gäller att hålla budget- och tidsramar. Vi vill dock peka på att erfarenheten från Öresundsbron och motsvarande internationella erfarenheter visar att alternativa sätt att organisera och

finansiera projekt med tydliga ekonomiska incitament gör att de byggs färdigt i tid och håller budget. Vi anser därför att regeringen bör initiera en övergripande genomlysning av hela den svenska modellen när det gäller upphandling av underhåll och nybyggnation, där alternativ finansiering kan prövas i vissa fall. Vi vill också framhålla att regelverket för strategisk och ekonomisk planering av vägar och järnvägar är komplext och svåröverskådligt. Lagstiftningen har tillkommit vid olika tider och med olika syften. Fysiska, tekniska och marknadsmässiga förutsättningar förändras över tid. Lagstiftningen om infrastrukturplaneringen av vägar och järnvägar bör därför också utvärderas i syfte att öka effektiviteten och produktiviteten i investeringar.

Vi anser att regeringen bör vidta åtgärder i linje med vad vi har anfört.

32. Fyrstegsprincipen, punkt 11 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 8 och

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 7 och
avslår motion

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 44.

Ställningstagande

Staten investerar ca 25 miljarder kronor årligen i ny transportinfrastruktur. Beslut om investeringar fattas inom ramen för en trafikslagsövergripande planering som bygger på att de mest samhällsekonomiskt effektiva och hållbara transportlösningarna ska genomföras. Besluten om investeringarna ska föregås av en tillämpning av fyrstegsprincipen. Första steget i fyrstegsprincipen handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. Hit hör t.ex. parkeringsavgifter och resfria möten. Jag anser 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 en ökad andel persontransporter med cykel-, gång- och kollektivtrafik. Jag anser därför att regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med första steget i fyrstegsprincipen som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag.

33. Fyrstegsprincipen, punkt 11 (L)

av Helena Gellerman (L).

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

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 44 och
avslår motionerna

2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 8 och

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 7.

Ställningstagande

För att statens medel ska användas effektivt ska prioriteringen av infrastrukturinvesteringar följa fyrstegsprincipen. Jag vill därför påminna om det tillkännagivande som riksdagen riktade till regeringen, och som Liberalerna stod bakom, om att regeringen ska vidta åtgärder för att säkerställa den s.k. fyrstegsprincipens genomslag, arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna för infrastrukturinvesteringar och tydligt definiera vad som avses med trafikslagsövergripande anslag i arbetet med den kommande infrastrukturpropositionen. Jag vill återigen understryka att bristen på detaljerade problembeskrivningar i ett tidigt skede försvårar arbetet med att hitta de mest kostnadseffektiva lösningarna. Jag anser därför att regeringen bör säkerställa fyrstegsprincipens genomslag i samband med beslut om infrastrukturprojekt.

34. Samhällsekonomiska analyser, punkt 12 (M, L)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M),
Helena Gellerman (L) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 2 och

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 2 och
avslår motionerna

2021/22:21 av Emma Berginger (MP) yrkandena 1 och 2,
2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 7,
2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 5 och 7,
2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 2,
2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 8,
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 3 och 20 samt
2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 7.

Ställningstagande

Vi anser att samhällsekonomisk och miljömässig lönsamhet ska vara det som styr svensk infrastrukturpolitik. Den pågående tekniska utvecklingen där fordon som drivs med fossila drivmedel på väg, till sjöss och i luften successivt fasas ut ger oss också möjlighet att investera i de färdslag som är mest effektiva. Vi vill framhålla att transportsystemet ska analyseras långsiktigt och ur ett helhetsperspektiv. Vi anser därför att regeringen bör säkerställa att såväl samhällsekonomisk som klimatmässig lönsamhet ska vara vägledande i valet av framtida investeringar i transportinfrastruktur.

35. Samhällsekonomiska analyser, 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 motionerna

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 8 och
2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 7 och
avslår motionerna
2021/22:21 av Emma Berginger (MP) yrkandena 1 och 2,
2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 7,
2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 5 och 7,
2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 2,
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 2,
2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 2 och
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 3 och 20.

Ställningstagande

Jag vill understryka att det är helt avgörande att de samhällsekonomiska kalkylmodellerna är rättvisande. Med en felaktig eller ofullständig kalkyl kommer felaktiga investeringsbeslut att fattas. Jag vill peka på att nyttan av

tillförlitliga godstransporter inte framgår av dagens kalkylmodeller eftersom dessa är konstant undervärderade. Det behöver genomföras en samhällsekonomisk värdering av godsprojekt som på ett rättvisande sätt speglar deras betydelse för näringslivets konkurrenskraft och för Sveriges konkurrenskraft som nation. Jag anser därför att regeringen bör se till att genomlys och omarbete värderingen av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna i syfte att värdera industrins och godsflödets betydelse rätt.

36. Samhällsekonomiska analyser, 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 motionerna

2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 7,

2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 5 och 7 samt

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 2,

bifaller delvis motion

2021/22:21 av Emma Berginger (MP) yrkande 2 och

avslår motionerna

2021/22:21 av Emma Berginger (MP) yrkande 1,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 2,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 8,

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 2,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 3 och 20 samt

2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 7.

Ställningstagande

För att uppnå ett mer transporteffektivt samhälle och en transportplanering som är i enlighet med transportsektorns klimatmål krävs en mer målstyrd och mindre prognosstyrd planering. För att stärka tillgängligheten inom klimatmålets ram anser jag att de samhällsekonomiska bedömningarna i mindre grad ska användas för att vikta klimatnyttan i monetära termer och mer söka de mest kostnadseffektiva alternativen. Jag vill också peka på att nuvarande planeringssystem i hög grad bygger på brister som identifieras från en lokal nivå, vilket enligt Riksrevisionen innebär att det ofta kan vara svårt att hitta kostnadseffektiva lösningar. Detta riskerar att försvåra en planering som stärker möjligheterna att uppnå antagna nationella klimatmål. Jag anser därför att regeringen bör se till att utreda hur nationellt framtagna bristanalyser

och prioriteringar på systemnivå kan utgöra en utgångspunkt för den tidiga planeringen av investeringar i transportinfrastruktur.

Vidare anser jag att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att som komplement till dagens basprognoser utveckla målorienterade prognoser, där man utgår från att transportplaneringen ska styras mot ett mer transport-effektivt samhälle med minimalt med utsläpp från transporter. Jag vill också peka på även Trafikverkets modeller för samhällsekonomiska analyser är kopplade till problemen med basprognoserna. Jag kan konstatera att dessa också har fått mycket kritik; dels tar Trafikverket sällan hänsyn till de samhällsekonomiska nyttorna med spårtrafiken, dels räknar man ofta på små snuttar av ett projekt snarare än hela projektets samhällsekonomiska nytta. Jag anser att det behövs en oberoende utvärdering av Trafikverkets samhällsekonomiska modeller och att denna bör göras av forskare på området. Jag efterfrågar därför ett uppdrag till VTI att utvärdera Trafikverkets modeller för samhällsekonomiska analyser och ta fram bättre lämpade samhällsekonomiska analysmodeller.

37. Samhällsekonomiska analyser, punkt 12 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

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 motionerna

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 2,

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 2 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 3 och 20 samt avslår motionerna

2021/22:21 av Emma Berginger (MP) yrkandena 1 och 2,

2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 7,

2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 5 och 7,

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 2,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 8 och

2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 7.

Ställningstagande

Jag anser att samhällsekonomisk och miljömässig lönsamhet ska vara det som styr svensk infrastrukturpolitik. Den pågående tekniska utvecklingen där fordon som drivs med fossila drivmedel på väg, till sjöss och i luften successivt fasas ut ger oss också möjlighet att investera i de färdslag som är mest effektiva. Jag vill framhålla att transportsystemet ska analyseras långsiktigt

och ur ett helhetsperspektiv. Jag anser därför att regeringen bör säkerställa att såväl samhällsekonomisk som klimatmässig lönsamhet ska vara vägledande i valet av framtida investeringar i transportinfrastruktur.

Jag vill vidare framhålla att koldioxidvärderingen, som utgör underlag för transportsektorns samhällsekonomiska kostnader, bör utgå från EU-kommissionens rekommendation och Parisöverenskommelsens prissättning av koldioxid. Detta är nödvändigt för att uppnå en sund och rimlig beskattning av transportslagen.

Jag anser också att Trafikverket i sina analyser av trafiken bör ta hänsyn till säsongsbaserade trafikflöden. Ett annat förhållningssätt gör att vissa regioner nedprioriteras i förhållande till andra. Som exempel kan jag peka på Gotland och Jämtland.

Jag anser att regeringen bör vidta åtgärder i linje med vad jag har anfört.

38. Samhällsekonomiska analyser, punkt 12 (MP)

av Emma Berginger (MP).

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

2021/22:21 av Emma Berginger (MP) yrkandena 1 och 2,
bifaller delvis motion

2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 7 och
avslår motionerna

2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 7,
2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 5,
2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 2,
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 2,
2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 8,
2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 2,
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 3 och 20 samt
2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 7.

Ställningstagande

En viktig parameter i Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyler är den prognostiserade resandeutvecklingen. Jag kan konstatera att dessa prognoser ofta är behäftade med problem som leder till en underskattning av resandeutvecklingen på järnväg. På samma sätt har biltrafikens utveckling ofta överskattats. Jag vill peka på att detta får konsekvenser för om planerade infrastrukturobjekt bedöms som lönsamma eller inte, något som kan påverka

om de överhuvudtaget genomförs. Att underskatta resandeutvecklingen på detta sätt riskerar ytterst att leda till att viktiga investeringar i järnvägsinfrastrukturen uteblir, något som i sin tur riskerar att hämma utvecklingen för järnvägen. Trafikverkets trafikprognoser behöver därför snarast utvecklas och göras mer rättvisande. Jag anser även att Trafikverket behöver utveckla sina samhällsekonomiska kalkyler och bedömningar och tydliggöra att det är just beräkningar och bedömningar det rör sig om.

Jag anser att regeringen bör vidta åtgärder i linje med vad jag har anfört.

39. Åtgärder i vägsystemet, punkt 13 (M)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 58,

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 7 och 8 samt

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 5 och 6 samt avslår motionerna

2021/22:191 av Alireza Akhondi (C),

2021/22:776 av Johan Hultberg (M) yrkande 1,

2021/22:1177 av Anne-Li Sjölund (C),

2021/22:1311 av Isak From och Helén Pettersson (båda S) yrkandena 1 och 2 samt

2021/22:2212 av Jörgen Berglund m.fl. (M).

Ställningstagande

Vi kan konstatera att den svenska underhållsskulden för väg och järnväg uppgår till många miljarder kronor under innevarande planperiod. Vi anser att regeringen bör ta fram en plan för att under kommande planperiod minska den växande underhållsskulden. Vi vill vidare peka på att nuvarande plan är underfinansierad med många miljarder kronor. Det innebär att politiken har lovat och beslutat om sådant som ännu inte har finansierats. Vi anser att det riksdagen beslutar om också ska genomföras. Vi vill därför att regeringen återkommer med en plan för att komma tillrätta med nuvarande underskott. Vi kan tyvärr konstatera att den svenska vägstandarden blir allt sämre på många platser i landet. De senaste åren har hastigheten sänkts på 125 mil statlig väg på grund av bristande underhåll. Vi anser att detta är helt oacceptabelt. Sverige behöver satsa mer på att höja standarden på våra vägar. Regeringen bör därför

skyndsamt se till att det tas fram en lägsta godtagbar standard för vägarna. Vi vill även öka stödet till det svenska vägnätet. Vi anser att det bör ske genom satsningar på statliga vägar och stöd till enskilda vägar. Vi anser även att regeringen bör se till att regionerna på ett tydligt sätt inkluderas genom förbättrad dialog och ökat stöd via länstrafikplanerna.

40. Åtgärder i vägsystemet, 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 motionerna

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 58 och

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 5 och
avslår motionerna

2021/22:191 av Alireza Akhondi (C),

2021/22:776 av Johan Hultberg (M) yrkande 1,

2021/22:1177 av Anne-Li Sjölund (C),

2021/22:1311 av Isak From och Helén Pettersson (båda S) yrkandena 1 och 2,

2021/22:2212 av Jörgen Berglund m.fl. (M),

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 7 och 8 samt

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 6.

Ställningstagande

Det finmaskiga vägnätet, både statens och det som förvaltas av vägsamfälligheter, måste ha en hållbar och bra standard. Jag kan tyvärr konstatera att statens mest finmaskiga och lågtrafikerade vägnät har en bristfällig standard och framkomlighet under stora delar av året. Jag anser därför att regeringen bör se till att det införs en lägsta godtagbar vägstandard på det finmaskiga statliga vägnätet.

41. Åtgärder i järnvägssystemet, punkt 14 (M)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 4 och 5,
bifaller delvis motion

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 37 och
avslår motionerna

2021/22:2451 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 19,

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 30, 31, 33 och 36,

2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 12,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 43,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 40 och 42,

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 22 i denna del och

2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 8.

Ställningstagande

Vi vill lyfta fram att det finns ett antal sträckor i det svenska järnvägsnätet där det ofta uppstår förseningar och trängsel. För att säkerställa flöden både för pendlare och för godstransporter bör regeringen tydligt identifiera dessa områden och ge Trafikverket i uppdrag att i en sammanhållen kontext prioritera arbetet med dessa.

Vidare vill vi framföra att regeringen som en del i arbetet med att stärka järnvägen långsiktigt bör verka för att det ska vara möjligt att köra tåg i 250 kilometer i timmen på sträckor över hela Sverige. Detta ska ses som en långsiktig vision för arbetet med att stärka svensk järnväg som helhet. Vi vill också framhålla att detta ska ske etappvis och där det är samhällsekonomiskt lönsamt.

42. Åtgärder i järnvägssystemet, punkt 14 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:2451 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 19 och

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 30, 31, 33, 36 och 37,
bifaller delvis motionerna

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 40 och

2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 5 och
avslår motionerna

2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 12,
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 43,
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 42,
2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 4,
2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 22 i denna del och
2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 8.

Ställningstagande

Vi kan tyvärr konstatera att järnvägsnätet inte har underhållits på ett tillfredsställande sätt på många år och att resultatet av detta är en kraftig underhållsskuld. Vår uppfattning är att betydligt mer medel måste avsättas till underhållsinsatser i järnvägssystemet. Vi vill peka på att det även behövs åtgärder för att öka kapaciteten. Som exempel kan nämnas längre stationer (driftsplatser), kortare blocksträckor på vissa sträckor, utbyggnad till dubbelspår eller fyrspår och högre hastighet på vissa sträckor. Vi anser vidare att underhållet måste prioriteras till de tyngsta godsstråken, som utgör stommen i järnvägsgodstrafiken. Vi vill även lyfta fram att kontaktledningsfel är särskilt allvarliga eftersom de ger väldigt många förseningsminuter per tillfälle. Enligt Trafikverket uppstår över 1 000 kontaktledningsfel varje år och orsakar cirka 6 000 förseningsstimmar. Genomgripande åtgärder är nödvändiga i den befintliga infrastrukturen för att säkerställa tågens elförsörjning och därmed minska driftsstoppen. Som ett första steg anser vi att kontaktledningssystemet behöver förstärkas för att förhindra nedrivna kontaktledningar och andra förekommande fel.

Vi kan konstatera att det behövs fler dubbelspårsträckor som inte är lika störningskänsliga som enkelspårsträckor. Vi anser vidare att det finns behov av snabbare tåg för att öka attraktiviteten och stärka tåget som transportmedel. Vi vill framhålla att vid en ökning av hastigheten till 250 kilometer i timmen, med dagens spår och genom traditionell byggteknik, kan man generera största möjliga nytta till en rimlig investeringskostnad. Vi anser därför att regeringen bör utreda kostnaden för alternativen 250 kilometer i timmen, eller 320 kilometer i timmen på aktuella sträckningar, innan beslut tas vid om- eller utbyggnad till fyrspår.

Vi anser att regeringen bör vidta åtgärder i linje med vad vi har framfört.

43. Åtgärder i järnvägssystemet, punkt 14 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
 2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 40 och 42,
 bifaller delvis motion
 2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 30 och
 avslår motionerna
 2021/22:2451 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 19,
 2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 31, 33, 36 och 37,
 2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 12,
 2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 43,
 2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 4 och 5,
 2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 22 i denna del och
 2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 8.

Ställningstagande

Jag vill påminna om att Trafikverket har pekat ut ett stort antal järnvägssträckor där hastigheten behöver sänkas för att infrastrukturen är i dåligt skick. Det är ett av många exempel på hur det regionala och lokala järnvägsnätet har prioriterats ned, trots att flera av banorna är mycket viktiga ur ett regionalt utvecklingsperspektiv. Jag vill lyfta fram att en fungerande järnväg bl.a. bidrar till att förstora nuvarande arbetsmarknadsregioner och är en viktig tillgång för en allt rörligare befolkning. Dessa banor är i många fall också helt avgörande för näringslivets funktion och dess godstransporter. Jag anser att det måste vara prioriterat att den underhållsskuld som finns kopplat till den svenska järnvägen betalas tillbaka. Jag anser därför att regeringen behöver se till att det vidtas åtgärder för att minska underhållsskulden i järnvägssystemet. Vidare behöver regeringen vidta åtgärder så att Trafikverket prioriterar medel till järnvägsunderhåll när det gäller lokala banor.

44. Åtgärder i järnvägssystemet, punkt 14 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
 2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 12 och
 avslår motionerna
 2021/22:2451 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 19,
 2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 30, 31, 33, 36 och 37,
 2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 43,
 2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 40 och 42,

2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 4 och 5,
2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 22 i denna del och
2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 8.

Ställningstagande

De regionala banorna spelar en viktig roll i ett fungerande järnvägssystem. För att möjliggöra för hållbara godstransporter och kollektivtrafik behöver därför det regionala järnvägsnätet rustas upp och underhållas. Jag kan tyvärr konstatera att utvecklingen har gått åt motsatt håll under en längre tid, och att regionala banor i stället har tillåtits förfalla, för att sedan läggas ned. Jag menar att de regionala banornas potential bör förverkligas för att utveckla ett hållbart transportsystem i hela landet. Jag anser därför att regeringen bör se till att det regionala järnvägsnätet utvecklas och att ett moratorium för nedläggning av regionala banor bör införas.

45. Åtgärder i järnvägssystemet, punkt 14 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 43,
bifaller delvis motion

2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 4 och
avslår motionerna

2021/22:2451 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 19,
2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 30, 31, 33, 36 och 37,
2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 12,
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 40 och 42,
2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 5,
2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 22 i denna del och
2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 8.

Ställningstagande

Min utgångspunkt är att hela Sverige tjänar på tillväxt och de satsningar som görs på infrastruktur. Jag vill påminna om att både Storstockholms och västra Skånes arbetsmarknadsregioner har kunnat expandera kraftigt under senare år tack vare investeringar i infrastruktur. Det har också varit positivt för hela landets utveckling. Tyvärr har den västsvenska arbetsmarknadsregionen och

den västsvenska infrastrukturen inte utvecklats lika starkt. Detta exemplifieras tydligast av att den största kapacitetsbristen i hela Sverige på nuvarande järnvägsnät ligger på sträckan Alingsås–Göteborg, vilket starkt begränsar pendeltrafiken, fjärrtågen mellan Stockholm och Göteborg samt godstransporterna. Drygt 60 procent av godstransporterna från Göteborgs hamn till övriga Sverige går på Västra stambanan. Denna infrastrukturbrist i Västsverige är ett problem för hela landet och måste åtgärdas.

Jag anser därför att regeringen bör se till att investeringar i järnvägar fokuseras på att bygga bort kapacitetsbrister och därmed kraftigt öka utnyttjandegraden av järnvägen.

46. Åtgärder i järnvägssystemet, punkt 14 (MP)

av Emma Berginger (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 22 i denna del och avslår motionerna

2021/22:2451 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 19,

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 30, 31, 33, 36 och 37,

2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 12,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 43,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 40 och 42,

2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 4 och 5 samt

2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 8.

Ställningstagande

Jag vill slå fast att transportinfrastrukturen ska planeras på ett sådant sätt att klimatmålen nås. För att klara en hållbar omställning av transporterna krävs en styrning mot mer hållbara transporter. Jag vill därför framhålla att det måste bli enklare och billigare att resa med låg klimatpåverkan. Jag vill särskilt lyfta fram att det också kräver att Sveriges järnväg rustas upp och byggs ut i hela landet. Detta bör regeringen se till att det genomförs.

47. Särskilt om cykelinfrastruktur, punkt 15 (MP)

av Emma Berginger (MP).

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
2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 4–6.

Ställningstagande

Jag anser att bra cykelinfrastruktur är avgörande för en ökad cykling. Resurser till utbyggnad och underhåll av cykelinfrastruktur är också något som lyfts fram av cykelorganisationer som den viktigaste åtgärden för att öka andelen människor som cyklar. Den nationella transportinfrastrukturplanen är det viktigaste styrdokumentet för hur transportsystemet i Sverige ska utvecklas och underhållas. Jag kan tyvärr konstatera att cykelvägnätet ofta har en perifer och nedtonad roll i den nationella planen eftersom cykel bedöms vara en fråga som ska hanteras på kommunal eller möjligen regional nivå. Jag anser dock att det finns ett stort behov av att satsa mer på cykel i den nationella infrastrukturplanen. Ambitionerna att arbeta aktivt med att öka cykling ser väldigt olika ut i olika regioner. Jag anser att det bör vara av nationellt intresse att öka cykeltrafiken såväl för minskade utsläpp som för ökad folkhälsa, och staten bör därför ta ett större ansvar för att säkerställa att länsplaneupprättarna avsätter tillräckligt med medel i länsplanerna för investeringar i den regionala cykelinfrastrukturen. Jag anser därför att regeringen bör se till att öka investeringar i cykelinfrastruktur i den kommande nationella infrastrukturplanen, se till att tillräckligt med resurser avsätts i planen för att den aviserade statliga cykelpotten ska ge resultat i form av en kraftigt utbyggd cykelinfrastruktur och säkerställa att länsplaneupprättarna avsätter tillräckligt med medel i länsplanerna för investeringar i den regionala cykelinfrastrukturen.

48. Stambanor för höghastighetståg, punkt 16 (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 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 17,
2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 2 och
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 15,
bifaller delvis motionerna
2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 5 och
2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 5 och
avslår motionerna
2021/22:849 av Mats Green och Helena Bouveng (båda M),
2021/22:1052 av Monica Haider (S),
2021/22:1167 av Magnus Ek (C),
2021/22:1291 av Carina Ödebrink m.fl. (S),
2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 21 och 22,
2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 14,
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 47,
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 38,
2021/22:3871 av Johan Löfstrand (S) och
2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 22 i denna del.

Ställningstagande

Vi säger nej till höghastighetsjärnväg mot bakgrund av en prioritering av samhällsekonomisk och miljömässig nytta. Externa beräkningar pekar på en sammanlagd kostnad för projektet på mellan 350 och 400 miljarder kronor och projektet beräknas bli klimatneutralt tidigast 2050. Vinsterna när det gäller restid bedöms dessutom bli begränsade. Vi anser även att kopplingen till fyrstegsprincipen har brustit. Vi kan dock dessvärre konstatera att regeringen har valt att bortse från faktiska kostnader liksom kritiken från forskare, Trafikverket och Riksrevisionen. Det är mycket olyckligt. Vi vill understryka att behovet av infrastruktur runt om i landet är mycket stort och en satsning på höghastighetsjärnväg riskerar att tränga undan andra nödvändiga investeringar. Vi vill också påminna om att andra investeringar i befintligt järnvägssystem och nya spår innebär att tåg kommer att kunna färdas snabbare i framtiden, även utan höghastighetsjärnväg. Satsningarna på järnvägen bör i stället i första hand underlätta för arbetspendling och godstrafik. Detta stärker jobb och tillväxt i hela landet.

Vi anser att regeringen bör vidta åtgärder i linje med vad vi har anfört.

49. Stambanor för höghastighetståg, punkt 16 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 5 och

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 5, 21 och 22,
bifaller delvis motionerna

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 17,

2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 2 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 15 och
avslår motionerna

2021/22:849 av Mats Green och Helena Bouveng (båda M),

2021/22:1052 av Monica Haider (S),

2021/22:1167 av Magnus Ek (C),

2021/22:1291 av Carina Ödebrink m.fl. (S),

2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 14,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 47,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 38,

2021/22:3871 av Johan Löfstrand (S) och

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 22 i denna del.

Ställningstagande

Sverigeförhandlingen handlar om höghastighetståg, bostäder och anslutande infrastruktur. Vi har i ett tidigt skede varit skeptiska till satsningen. Vi vill dock framhålla att Sverige är i ett skriande behov av att investera i den befintliga infrastrukturen när det gäller flaskhalsar och underhåll. En satsning på höghastighetståg i nuläget är därför enligt oss orimlig i vårt glesbefolkade land och minskar dessutom utrymmet för andra viktiga investeringar inom vägtrafik, flyg och sjöfart – både regionalt och nationellt. Vi anser därför att Sverigeförhandlingen snarast ska avbrytas eller omförhandlas.

Den europeiska revisionsrätten, som är den europeiska motsvarigheten till svenska Riksrevisionen, har i en särskild rapport analyserat över 5 000 kilometer av Europas höghastighetsbanor, vilket motsvarar ca 50 procent av hela det europeiska höghastighetsnätet. Vi vill påminna om att kritiken från Europeiska revisionsrätten när det gäller den europeiska satsningen på höghastighetståg är omfattande. Vi anser att en teknikutveckling mot höghastighetståg generellt sett är positiv, men i likhet med den europeiska revisionsrätten anser vi bl.a. att kostnadseffektivitet bör tas med i beräkningen vid byggandet. Vi vill därför understryka att den europeiska revisionsrättens rapport bör beaktas vid utredningar och beräkningar av höghastighetsjärnväg i Sverige.

Sedan 2000 har EU tillhandahållit 23,7 miljarder euro i medfinansiering för att stödja investeringar i höghastighetsbanor. Dessa investeringar har kritiserats av Europeiska revisionsrätten för att utgöra ett ineffektivt och osammanhängande lapptäcke av nationella höghastighetsbanor. För att skapa

ett sammanhängande höghastighetssystem för järnväg inom EU ska sammantaget över ca 10 000 nationella regler följas samt tekniska- och administrativa hinder lösas. Vi anser därför att regeringen bör verka för att EU är mer återhållsamt med att stödja medlemsstaternas höghastighetsjärnvägsprojekt och att regeringen bör följa utvecklingen av europeiskt höghastighetståg mer utförligt.

50. Stambanor för höghastighetståg, punkt 16 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 38 och avslår motionerna

2021/22:849 av Mats Green och Helena Bouveng (båda M),

2021/22:1052 av Monica Haider (S),

2021/22:1167 av Magnus Ek (C),

2021/22:1291 av Carina Ödebrink m.fl. (S),

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 5,

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 5, 21 och 22,

2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 14,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 47,

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 17,

2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 2,

2021/22:3871 av Johan Löfstrand (S),

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 15 och

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 22 i denna del.

Ställningstagande

Jag vill slå fast att en väl utbyggd infrastruktur knyter ihop Sverige och skapar förutsättningar för fler jobb och företag i hela landet. Det leder också till att möjligheten att ta en anställning längre ifrån bostaden ökar, vilket möjliggör för fler hållbara transporter och minskad klimatpåverkan och att nya jobb och bostäder kan växa fram. Snabbare tåg skapar dessutom möjlighet till enklare och effektivare pendling. Det handlar om modern och grön infrastruktur som knyter samman Sverige och som jag har en positiv inställning till. I dag räcker den svenska järnvägens kapacitet inte till, vare sig i norra eller i södra Sverige. En kraftig tillväxt i tågtrafiken har lett till högt kapacitetsutnyttjande och eftersatt underhåll samtidigt som järnvägen under lång tid varit i behov av

ytterligare förstärkningar vad gäller drift och underhåll. Jag vill påminna om att kapaciteten måste kraftigt förstärkas för att enbart vidmakthålla järnvägens andel av transportarbetet. Denna situation gör systemet mycket känsligt för störningar – både planerade, tekniska och väderbaserade. Mot den bakgrunden är jag positiv till nya stambanor. Nya stambanor med hög kapacitet och moderna tåg skapar också arbetsmarknadsförstoring i helt ny skala, vilket möjliggör tillväxt och stärker svensk konkurrenskraft. Jag vill dock framhålla att en satsning på nya stambanor i landet även måste inkludera att dessa och deras stationer länkas ihop med, och förstärker kapaciteten på, befintlig transportinfrastruktur så att tillgängligheten kommer hela det svenska transportsystemet till del. Satsningen får inte göras på bekostnad av underhåll och utbyggnad av befintliga vägar och järnvägar. Jag vill påminna om att det av januariavtalet också framgick att nya stambanor för hastighetståg ska färdigställas så att Stockholm, Göteborg, Malmö och regioner och städer längs med och i anslutning till banans sträckning bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer. I dag finansieras transportinfrastruktur via anslag, budget för budget, år för år. Men enligt min mening lämpar det sig inte för nya stambanor som är en investering av en typ som bara görs en gång per sekel. Gör man på det traditionella sättet riskerar höghastighetsbanorna att byggas i snigelfart, etappvis, med utebliven eller en enbart ringa positiv effekt på samhällsekonomin, i stället för som det sammanhängande projekt det är.

Mot bakgrund av vad jag har anfört bör regeringen se över möjligheterna att bygga nya stambanor för järnvägen.

51. Stambanor för höghastighetståg, punkt 16 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 14 och
avslår motionerna

2021/22:849 av Mats Green och Helena Bouveng (båda M),

2021/22:1052 av Monica Haider (S),

2021/22:1167 av Magnus Ek (C),

2021/22:1291 av Carina Ödebrink m.fl. (S),

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 5,

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 5, 21 och 22,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 47,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 38,

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 17,

2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 2,
 2021/22:3871 av Johan Löfstrand (S),
 2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 15 och
 2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 22 i denna del.

Ställningstagande

Jag vill framhålla att det krävs ett systemskifte inom infrastrukturen. För detta krävs ökade anslag till hållbara transportslag och införande av nya styrmedel. Transportinfrastrukturen ska planeras så att den verkar i enlighet med våra nationella klimat- och miljömål och ger människor möjlighet att färdas med hållbara transporter och företag möjlighet att frakta sina varor med en godstrafik som minimerar utsläppen. Jag anser att satsningen på nya stambanor för höghastighetståg bör lånefinansieras och att medel för investeringar och reinvesteringar inom järnvägen bör prioriteras i infrastrukturplaneringen.

Jag anser att regeringen bör återkomma med förslag på lånefinansiering av höghastighetsbanorna med egen budget.

52. Stambanor för höghastighetståg, punkt 16 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 47 och
 avslår motionerna

2021/22:849 av Mats Green och Helena Bouveng (båda M),

2021/22:1052 av Monica Haider (S),

2021/22:1167 av Magnus Ek (C),

2021/22:1291 av Carina Ödebrink m.fl. (S),

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 5,

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 5, 21 och 22,

2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 14,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 38,

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 17,

2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 2,

2021/22:3871 av Johan Löfstrand (S),

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 15 och

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 22 i denna del.

Ställningstagande

Jag är skeptisk till regeringens satsning på höghastighetsbanor. Skälet är att kalkylerna har en prognos på flera hundra miljarder kronor. Till detta tillkommer kostnader för kompletterande infrastruktur. Jag vill påminna om att den finmaskiga infrastrukturen för att knyta an till snabbspåren inte heller finns medräknad. Regeringen har dessutom angett att anslagsfinansiering ska råda och användas för utbyggnaden i den takt den ekonomiska utvecklingen tillåter. Jag kan därför konstatera att det därmed saknas långsiktig finansiering av höghastighetsbanorna. Avsaknaden av finansiering leder till att tillgängliga medel för underhåll av befintlig järnväg och lönsamma projekt riskerar att prioriteras bort. Jag vill också påminna om Riksrevisionens rapport om höghastighetsjärnvägen som tydligt belyser bristen på detaljerade problembeskrivningar i ett tidigt skede. Jag vill därför framhålla att min uppfattning är att höghastighetsbanor ska bedömas utifrån samma utgångspunkt som övriga infrastrukturprojekt.

Jag anser att regeringen bör vidta åtgärder i linje med vad jag har anfört.

53. Stambanor för höghastighetståg, punkt 16 (MP)

av Emma Berginger (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 22 i denna del och avslår motionerna

2021/22:849 av Mats Green och Helena Bouveng (båda M),

2021/22:1052 av Monica Haider (S),

2021/22:1167 av Magnus Ek (C),

2021/22:1291 av Carina Ödebrink m.fl. (S),

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 5,

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 5, 21 och 22,

2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 14,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 47,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 38,

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 17,

2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 2,

2021/22:3871 av Johan Löfstrand (S) och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 15.

Ställningstagande

Det måste bli enklare och billigare att resa med låg klimatpåverkan. Detta kräver en rad insatser och inte minst att Sveriges järnväg rustas upp och byggs ut i hela landet. Jag anser vidare att regeringen måste se till att nya stambanor för höghastighetståg färdigställs.

54. Enskilda vägar, punkt 17 (M, SD)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Patrik Jönsson (SD), Åsa Coenraads (M) och Stefan Plath (SD).

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 motionerna

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 44,

2021/22:3689 av Lars Hjälmered m.fl. (M) yrkande 26 och

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 4 och

avslår motionerna

2021/22:129 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2021/22:1187 av Daniel Bäckström (C),

2021/22:1266 av Mikael Dahlqvist m.fl. (S),

2021/22:1796 av Mikael Dahlqvist m.fl. (S),

2021/22:2167 av Pål Jonson (M),

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 11 och 12 samt

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 63.

Ställningstagande

I Sverige finns det 74 000 kilometer enskild väg med statligt stöd som tillsammans med 98 500 kilometer statlig väg och 42 300 kilometer kommunala vägar och gator bygger det för transporterna helt avgörande svenska vägnätet. De enskilda vägarna förvaltas av drygt 23 000 olika väghållare. Vi vill påminna om att enskilda människor och olika vägföreningar därmed gör stora insatser för näringsliv och pendling. Vi vill också peka på att de enskilda vägarna är en viktig förutsättning för råvarutransporter och för jord- och skogsbruk. Det finmaskiga vägnätet ska enligt vår uppfattning erbjuda en hållbar standard för bärighet, och väghållningen måste fungera året runt. Vi anser att det enskilda vägnätet långsiktigt behöver stärkas och att Sverige behöver en bättre planering i arbetet med att värna och utveckla det enskilda vägnätet. Regeringen bör därför ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en nationell underhålls- och investeringsplan för de enskilda vägarna.

55. Enskilda vägar, punkt 17 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 63 och
avslår motionerna

2021/22:129 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2021/22:1187 av Daniel Bäckström (C),

2021/22:1266 av Mikael Dahlqvist m.fl. (S),

2021/22:1796 av Mikael Dahlqvist m.fl. (S),

2021/22:2167 av Pål Jonson (M),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 44,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 11 och 12,

2021/22:3689 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 26 och

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 4.

Ställningstagande

En väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd. De enskilda vägarna är en viktig del i detta. Det är de enskilda vägarna som möjliggör att mer än en miljon människor dagligen kan påbörja och avsluta sin resa till jobb och hem. De enskilda vägarna är också mycket betydelsefulla ur ett godstransportperspektiv. Jag vill i sammanhanget påminna om att det även är viktigt att de enskilda vägarna parallellt med statens och kommunernas vägsystem ges förutsättningar att klara av att rusta sig inför införandet av 74-tonslastbilar på de svenska vägnäten. Jag vill understryka att det finmaskiga vägnätet, både statens vägar och de som förvaltas av vägsamfälligheter, måste ha en hållbar och bra standard. En grund i detta är att de enskilda vägarna får rätt förutsättningar när det gäller statsbidrag för att upprätthålla och utveckla vägnätet. Jag anser därför att regeringen behöver se till att inom ramen för Trafikverkets resurser säkerställa att de samfälliga enskilda vägarnas 43 000 mil har en bra standard, rätt sträckning och rätt bärighet i relation till det system av statliga och kommunala vägar de utgör en del av i näringslivets totala behov av godsstråk med god bärighet.

56. Enskilda vägar, punkt 17 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 11 och 12 samt avslår motionerna

2021/22:129 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2021/22:1187 av Daniel Bäckström (C),

2021/22:1266 av Mikael Dahlgqvist m.fl. (S),

2021/22:1796 av Mikael Dahlgqvist m.fl. (S),

2021/22:2167 av Pål Jonson (M),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 44,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 63,

2021/22:3689 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 26 och

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 4.

Ställningstagande

En väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd. De enskilda vägarna är en viktig del i detta. Ansvariga för de enskilda vägarna är väghållarna, exempelvis enskilda markägare, vägföreningar eller samfälligheter. Jag kan konstatera att av dessa får en mindre del statsbidrag som ska bidra till att vägarna tillgodoser behoven och håller hög transportkvalitet. Jag anser att det är av stor vikt att de samfälliga enskilda vägnas standard säkerställs i förhållande till de statliga och kommunala vägarna. Jag vill påminna om att den nuvarande väglagen (1971:948) är från 1971. Den lagstiftningen bör ses över och moderniseras så att den anpassas efter dagens förutsättningar med ökat resande och transporter.

Jag anser att regeringen bör vidta åtgärder i linje med vad jag har anfört.

57. Statlig medfinansiering, punkt 19 (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 19 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:4340 av Maria Stockhaus m.fl. (M, KD) yrkandena 1 och 2 samt avslår motionerna

2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 8,

2021/22:1164 av Lars Thomsson (C),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 18 och 20,

2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 9,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 40,

2021/22:3417 av Emma Hult (MP) yrkande 40 och

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 32.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att Riksrevisionen i sin rapport om statlig medfinansiering av regional kollektivtrafik ytterligare en gång pekar på allvarliga brister i organiseringen av svensk infrastruktur. Riksrevisionen framhåller bl.a. att regeringen inte har säkerställt att den statliga medfinansieringen riktad till regional infrastruktur för kollektivtrafik inom storstadsavtalen har stämt överens med riksdagens transportpolitiska mål och att det finns brister i de förutsättningar regeringen har skapat och de beslutsunderlag som tagits fram för storstadsavtalen samt i statens insyn och kontroll vid genomförandet av åtgärderna. Vi delar Riksrevisionens kritik i nämnda delar. Vi tror att forskning och utveckling kommer att minska utsläppen från alla trafikslag och vill därför att samhällsekonomisk lönsamhet ska styra infrastrukturpolitiken i betydligt högre utsträckning än i dag. Vi anser att det är samhällsekonomiskt klokt att prioritera arbetet med att stärka hållbara gods- och pendlingsflöden samt att förstärka arbetet med att binda ihop alla färdslag genom hela Sverige. Vi har tyvärr noterat att regeringen skyller på tidigare regeringar och regionernas oförmåga att leverera tillfredsställande underlag. Vi anser att Sverige behöver en infrastrukturpolitik som inte ställer färdslag mot varandra och som sätter samhällsnyttan främst – en politik som bejakar den snabba utvecklingen mot fossilfria transporter inom alla färdslag och inte begränsar samhällsnyttan genom att enbart prioritera spårbunden trafik. Mot denna bakgrund anser vi att regeringen bör se till att samhällsekonomisk och miljömässig lönsamhet är vägledande i valet av infrastrukturprojekt vid statlig medfinansiering av regional kollektivtrafik och att utgångspunkten vid statlig medfinansiering av regional kollektivtrafik är ett effektivt och hållbart transportsystem som inkluderar alla trafikslag.

58. Statlig medfinansiering, punkt 19 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 18 och 20 samt avslår motionerna

2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 8,

2021/22:1164 av Lars Thomsson (C),

2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 9,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 40,

2021/22:3417 av Emma Hult (MP) yrkande 40,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 32 och

2021/22:4340 av Maria Stockhaus m.fl. (M, KD) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att många kommuner har en ansträngd ekonomi, och standarden på de kommunala vägarna i förhållande till de statliga vägarna skiljer sig därför åt. Vi är medvetna om att skillnaderna också kommer att öka när kommuner får ökade kostnader. Vi föreslår därför ett riktat stöd till kommuner för att rusta upp vägar.

Vi anser vidare att det är positivt att kommuner kan söka stöd för att stärka kollektivtrafiken men också exempelvis satsa på att främja ökad cykling. Däremot är vi tveksamma till s.k. motprestationer i form av bostadsbyggande. Vi anser i stället att ett avtal bör riktas mot mer realistiska trafikåtgärder som förbättrar framkomligheten i städerna. Vi vill vara återhållsamma med stöd och s.k. subventionerat bostadsbyggande, till förmån för direkta stöd för upprustning av kommunala vägar.

Vi anser att regeringen bör vidta åtgärder i linje med vad vi har anfört.

59. Statlig medfinansiering, punkt 19 (V, MP)

av Jens Holm (V) och Emma Berginger (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 8 och
2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 9 och
avslår motionerna
2021/22:1164 av Lars Thomsson (C),
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 18 och 20,
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 40,
2021/22:3417 av Emma Hult (MP) yrkande 40,
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 32 och
2021/22:4340 av Maria Stockhaus m.fl. (M, KD) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Vi vill lyfta fram att det tydligt framkommer av Riksrevisionens rapport om statlig medfinansiering av kollektivtrafik att steg 1- och steg 2-åtgärder vidtas i alltför låg utsträckning för att åtgärda brister i infrastrukturen. Vi anser att det försvårar Sveriges möjligheter att effektivt uppnå ett transportsystem som är klimat- och miljömässigt hållbart. Det resulterar också i att potentiella satsningar på bl.a. cykel uteblir. Vi kan konstatera att det i dag saknas 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. Vi vill därför peka på att det finns hinder för att Trafikverket ska kunna tillämpa fyrstegsprincipen på ett adekvat sätt. Förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. begränsar möjligheten att medfinansiera cykelåtgärder och beteendepåverkande åtgärder. Även förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket sätter begränsningar och skulle behöva kompletteras med skrivningar som anger att Trafikverket ska arbeta med åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur. Vi anser mot denna bakgrund att regeringen bör se till att ändra förordningen om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. för att öka Trafikverkets möjligheter att medfinansiera steg 1- och steg 2-åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipen samt att se över förordningen med instruktion för Trafikverket.

60. Statlig medfinansiering, punkt 19 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 32 och
avslår motionerna

2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 8,

2021/22:1164 av Lars Thomsson (C),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 18 och 20,

2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 9,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 40,

2021/22:3417 av Emma Hult (MP) yrkande 40 och

2021/22:4340 av Maria Stockhaus m.fl. (M, KD) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att de ekonomiska stöd som i dag finns tillgängliga, bl.a. stadsmiljöavtal, tyvärr inte är anpassade för hamnar och då särskilt inte för små och medelstora hamnar. Samtidigt kan jag konstatera att det krävs kapital för att kunna investera i anläggningar och teknik samt infrastruktur som gör det enklare att t.ex. tillhandahålla fartyg med landansluten el och underlätta intermodala lösningar på kaj. Jag anser därför att det bör bli enklare för hamnarna, oaktat ägarskap, att söka dessa stöd. Regeringen bör därför se över formerna för stadsmiljöavtal så att även hamnarna kan söka stödet.

61. Statlig medfinansiering, punkt 19 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 40 och
avslår motionerna

2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 8,

2021/22:1164 av Lars Thomsson (C),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 18 och 20,

2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 9,

2021/22:3417 av Emma Hult (MP) yrkande 40,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 32 och

2021/22:4340 av Maria Stockhaus m.fl. (M, KD) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Jag anser att det bör utredas om det kan finnas större möjligheter än i dag att använda driftsmedel för färjor till finansiering av broar. Jag anser även att möjligheten till medfinansiering för att underlätta ett längre åtagande och delfinansiering bör utredas. Detta kräver självfallet en längre tidshorisont än de 20–25 år som tillämpas i dag.

Jag anser att regeringen bör vidta åtgärder i linje med vad jag har anfört.

62. Övrig finansiering av transportinfrastruktur, punkt 20 (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 20 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 4, 9 och 23 samt avslår motionerna

2021/22:1634 av Per Åsling (C),

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1, 19 och 29,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 46,

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 11,

2021/22:3500 av Niels Paarup-Petersen och Jonny Cato (båda C) yrkande 2,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 1 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 18 och 19.

Ställningstagande

Infrastruktursatsningar är ofta omfattande och resurskrävande. Det krävs därför tydliga prioriteringar mellan de projekt som efterfrågas. Vi vill påminna om att erfarenheterna från när det offentliga och privata samverkar vid utbyggnad och drift av infrastruktur är större i länder som t.ex. Norge, Storbritannien och Australien än i Sverige. Vi anser att det för svenskt vidkommande behövs större erfarenhet för att på allvar kunna utvärdera och jämföra ifall exempelvis produktiviteten kan öka och livscykelkostnaderna kan sänkas för investeringar med alternativa finansieringslösningar. Vi anser dock att det är viktigt att slå fast att alternativa finansieringslösningar endast kan komma i fråga om de medför samma eller högre kostnadseffektivitet jämfört med anslagsfinansiering. Regeringen bör vidta åtgärder i linje med vad vi har framfört.

Vi vill vidare påminna om att det är viktigt att infrastrukturprojekt inte avbryts på grund av att innevarande års pengar har tagit slut för att sedan

återupptas nästkommande budgetår. Detta innebär att projekt blir försenade och ofta dyrare än planerat. Regeringen bör därför, i linje med riksdagens tillkännagivande i samband med att infrastrukturpropositionen behandlades av riksdagen i juni 2021, se till att anslagskrediten på 10 procent behålls.

Vi kan avslutningsvis konstatera att Sverige, om man tar hänsyn till folkmängd och yta, får en femtedel så mycket stöd till infrastrukturprojekt från EU som Danmark får. Detta är enligt vår mening oacceptabelt och regeringen bör därför skyndsamt intensifiera arbetet med att söka EU- medel för infrastrukturprojekt.

63. Övrig finansiering av transportinfrastruktur, punkt 20 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1, 19 och 29 samt

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 46 och

avslår motionerna

2021/22:1634 av Per Åsling (C),

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 11,

2021/22:3500 av Niels Paarup-Petersen och Jonny Cato (båda C) yrkande 2,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 1,

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 4, 9 och 23 samt

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 18 och 19.

Ställningstagande

Vi anser att den befintliga näringslivspotten, eller marknadspotten, ska stärkas utöver den ordinarie budgetramen. Marknadspotten syftar till att snabbt kunna nyttjas för att bygga bort uppkomna flaskhalsar som står i vägen för betydande investeringar inom näringslivet. Vi vill påminna om att förslaget ligger i linje med vad som lyfts fram av Näringslivets Transportråd.

Vi vill framhålla att EU-kommissionens satsningar på järnvägsinfrastruktur kan vara positiva, men vi vill också samtidigt påminna om att mål kan nås på olika sätt. Mål för den europeiska järnvägsinfrastrukturen i sin helhet ska vara realistiska och ekonomiskt förankrade, och lagstiftningsförslag bör vara mer transparenta för att generera en långsiktig trovärdighet, såväl mot investerare som mot EU-medborgare. Vi är i grunden kritiska till att svenska skattemedel går till andra länders infrastruktur. Medlen bör i stället gå till att stärka den svenska infrastrukturen. Vi har därför tidigare motsatt oss och fortsätter att

motsätta oss att EU ökar sin budget till bl.a. infrastruktur. Vi anser därför att regeringen bör se till att Sverige upphör med att rikta svenska skattemedel via EU till andra länders infrastruktur.

Infrastrukturen är under ständig utveckling, och därför är huvudregeln att finansiera satsningar med direktanslag. Vi har tagit del av att det finns förslag om att höghastighetsjärnvägen i stället ska lånefinansieras. Detta skulle, menar vi, tränga undan andra viktiga satsningar för lång tid framöver. Dessutom måste även en höghastighetsjärnväg underhållas, varför större framtida underhållsresurser måste tas i anspråk. Vi anser att den befintliga järnvägen måste rustas upp innan en höghastighetsjärnväg byggs, och att alla infrastrukturinvesteringar bör göras med direktanslag.

Vi anser att regeringen bör vidta åtgärder i linje med vad vi har framfört.

64. Övrig finansiering av transportinfrastruktur, punkt 20 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 1 och
avslår motionerna

2021/22:1634 av Per Åsling (C),

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1, 19 och 29,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 46,

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 11,

2021/22:3500 av Niels Paarup-Petersen och Jonny Cato (båda C) yrkande 2,

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 4, 9 och 23 samt

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 18 och 19.

Ställningstagande

I dagsläget finansieras den absolut största delen av all infrastruktur över statsbudgeten. Det har genom åren skapats en infrastrukturelskuld på omkring 300 miljarder kronor, eftersom statens reformutrymme är begränsat. Jag anser därför att det är nödvändigt att hitta nya finansieringsvägar för infrastruktur för att genomföra nödvändiga investeringar i Sveriges infrastruktur – och arbeta av den upparbetade infrastrukturelskuden. Jag har tagit del av att både svenska och utländska investerare, bl.a. pensionsfonder, har visat intresse för långsiktiga investeringar i Sverige. I många länder som är jämförbara med Sverige finansieras också sedan länge viktiga samhällseliga infrastrukturprojekt i s.k. offentlig-privat samverkan (OPS). OPS-finansiering öppnar

enligt min mening 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 och genererar samhällsnytta samtidigt som kostnaden för statskassan minskar. Jag anser därför att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att identifiera ett antal projekt från nuvarande nationella trafikslagsövergripande infrastrukturplan som är lämpliga att hantera med extern medfinansiering. Jag anser vidare att regeringen ska vidta åtgärder så att privat kapital och pensionsfonder ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige.

65. Övrig finansiering av transportinfrastruktur, punkt 20 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 11 och avslår motionerna

2021/22:1634 av Per Åsling (C),

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1, 19 och 29,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 46,

2021/22:3500 av Niels Paarup-Petersen och Jonny Cato (båda C) yrkande 2,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 1,

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 4, 9 och 23 samt

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 18 och 19.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att den intensiva privatbilismen i större städer är ett betydligt större hot mot miljön än vad biltrafik på landsbygder är. Jag vill dock påminna om att transporters miljö- och klimatpåverkan i större städer kan åtgärdas med hjälp av t.ex. trängselavgifter och stora satsningar på en förbättrad kollektiv- och cykeltrafik. Jag ser därför behov av ytterligare åtgärder för att stärka trängselavgifter som styrmedel. Jag anser att kommuner och regioner själva bör få avgöra om de vill införa trängselavgifter och hur intäkterna ska användas. Jag anser därför att regeringen senast 2022 bör återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om hur intäkterna från trängselavgifter ska användas.

66. Övrig finansiering av transportinfrastruktur, punkt 20 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 18 och 19 samt avslår motionerna

2021/22:1634 av Per Åsling (C),

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1, 19 och 29,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 46,

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 11,

2021/22:3500 av Niels Paarup-Petersen och Jonny Cato (båda C) yrkande 2,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 1 och

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 4, 9 och 23.

Ställningstagande

Det finns flera infrastrukturprojekt som är samhällsekonomiskt lönsamma men som aldrig kommer med i de regionala och nationella infrastrukturplanerna. Jag anser att lagstiftningen bör ändras så att kommuner i samverkan med Trafikverket kan ta beslut om s.k. bompeng, dvs. en avgift som tas ut av trafikanter för att finansiera enskilda trafikprojekt. På det sättet får kommunerna bättre förutsättningar att vara med och medfinansiera enskilda projekt som annars riskerar att inte bli av trots att dessa projekt kan vara av stor betydelse för den enskilda kommunens näringslivs- och bostadsutveckling.

Det blir allt vanligare att kommuner och regioner är med och medfinansierar enskilda infrastruktursatsningar. Jag anser att det är positivt eftersom det påskyndar upprustningen av infrastrukturen vilket gynnar både medborgarna och näringslivet. Jag är medveten om att ett problem för många kommuner är de alldeles för korta avskrivningstiderna för dessa samverkansprojekt. Som exempel kan jag nämna att när en bro uppförs görs det för användning under 50 till 100 år men avtalen med Trafikverket gör att den måste skrivas av på ca 25 år. Detta gör att kommunerna har svårt att vara med på en del projekt som de anser är viktiga. Jag anser därför att det bör göras en översyn av avskrivningsvillkoren för samarbetsavtal om infrastrukturprojekt med Trafikverket.

Jag anser att regeringen bör vidta åtgärder i linje med vad jag har anfört.

67. Brukaravgifter, punkt 21 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 21 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 64 och
avslår motionerna

2021/22:484 av Michael Rubbestad och Patrik Jönsson (båda SD) yrkande 3,
2021/22:2041 av Johnny Skalin (SD),

2021/22:3037 av Dennis Dioukarev och Jimmy Ståhl (båda SD) och
2021/22:3266 av Betty Malmberg (M) yrkandena 2–4.

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 skrivs ut och skickas med posten. Därtill skickas fakturan med en postdistributör som kritiserats för sin opålitliga postgång. Om fakturan inte betalas i tid är påminnelseavgiften 500 kronor. Jag anser att förutsättningarna för att automatisera Transportstyrelsens hantering av trängsel- och vägavgifter borde ses över. Enligt min mening vore det mer logiskt att Transportstyrelsen utreder automatiserade system för faktureringsavgift – antingen att trängselavgifterna ackumuleras per fordon till dess att beloppet överstiger en viss större summa och först då fakturerar eller att den årliga summan belastar fordonsägarens skattekonto.

Jag anser att regeringen bör vidta åtgärder i linje med vad jag har anfört.

68. Kostnadskontroll i infrastrukturprojekt, punkt 23 (S, C, MP)

av Anders Åkesson (C), Teres Lindberg (S), Denis Begic (S), Jasenko Omanovic (S), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S) och Emma Berginger (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 23 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:4371 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 3,
2021/22:4375 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 3,
2021/22:4380 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 3 och
2021/22:4382 av Maria Stockhaus m.fl. (M, L) yrkande 1.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis understryka att det är av stor vikt att de medel staten tilldelar infrastrukturuområdet används effektivt och på bästa sätt. Vi delar därför utskottsmajoritetens uppfattning om vikten av bra kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar. Vi vill i sammanhanget betona betydelsen av att Trafikverket på ett systematiskt sätt arbetar med att förbättra sina kostnadsprognoser, bl.a. genom att dra erfarenheter från genomförda projekt. Vi vill dock peka på att regeringen har bedrivit ett aktivt arbete och gett Trafikverket flera uppdrag för att motverka kostnadsökningar i infrastrukturinvesteringar. Vi vill bl.a. lyfta fram att regeringen i oktober 2020 gav Trafikverket i uppdrag att analysera kostnadsutvecklingen vid upphandling och genomförande av investeringsprojekt. Uppdraget innefattade även att Trafikverket skulle upprätta en handlingsplan med ett åtgärdsprogram för att minska kostnadsöverskridanden i investeringsverksamheten. Vi vill också påminna om det som infrastrukturminister Tomas Eneroth har lyft fram om vikten av att Trafikverket fortsätter att utveckla och förbättra metoder för projektering, planering och kalkyler i syfte att åstadkomma en god kostnadskontroll. Infrastrukturministern har vidare framhållit att regeringen följer det arbete som pågår noga och inte utesluter ytterligare åtgärder för förbättrad kostnadskontroll. Mot denna bakgrund kan vi konstatera att det pågår ett aktivt utvecklingsarbete på området och att frågan är väl uppmärksammas av regeringen. Vi anser därmed inte att det finns anledning att rikta ett tillkännagivande till regeringen på området och anser att motionsförslagen bör avstyrkas.

69. Utvärdering av planering och upphandling, punkt 24 (S, C, V, MP)

av Jens Holm (V), Anders Åkesson (C), Teres Lindberg (S), Denis Begic (S), Jasenko Omanovic (S), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S) och Emma Berginger (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 24 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:4371 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 1,
2021/22:4380 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 2 och
2021/22:4382 av Maria Stockhaus m.fl. (M, L) yrkande 2.

Ställningstagande

Vi vill understryka att det är av stor vikt att de medel staten tilldelar infrastrukturområdet används effektivt och på bästa sätt. Vi delar därför utskottsmajoritetens uppfattning om vikten av bra planering och upphandling av infrastrukturinvesteringar. Vi vill också peka på att regeringen har bedrivit ett aktivt arbete för att åstadkomma produktivitet och effektivitet i upphandling av transportinfrastruktur. Regeringen har gett Trafikverket flera uppdrag för att nå en ökad effektivisering och kostnadskontroll. Vi vill också påminna om att utveckling av system, processer och rutiner pågår kontinuerligt i Trafikverkets verksamhet, däribland också sådant som är förknippat med styrning av kostnader och förutsättningar för en god effektivitet och produktivitet. Vi vill också lyfta fram det som infrastrukturminister Tomas Eneroth underströk i en interpellationsdebatt hösten 2021 om att det är viktigt att Trafikverket fortsätter att utveckla och förbättra metoder för projektering, planering och kalkyler. Infrastrukturministern framhöll att regeringen följer det arbete som pågår noga och inte utesluter ytterligare åtgärder för förbättrad kostnadskontroll.

Mot den bakgrunden anser vi att frågor om planering och upphandling av infrastrukturprojekt är väl uppmärksammade och bedömer därmed att riksdagen inte behöver rikta ett tillkännagivande till regeringen. Motionerna 2021/22:4371 (SD) yrkande 1, 2021/22:4380 (KD) yrkande 2 och 2021/22:4382 (M, L) yrkande 2 avstyrks därmed.

70. Övriga frågor om upphandling i infrastrukturprojekt, punkt 25 (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 25 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 16 och
avslår motionerna
2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 20,
2021/22:2369 av Lars Püss (M),
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 28,
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 2,
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 22,
2021/22:4371 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 2,
2021/22:4375 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2 och

2021/22:4380 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 1 och 4.

Ställningstagande

Vi kan tyvärr konstatera att de flesta större infrastrukturprojekt och underhålls- arbeten blir dyrare än planerat och därtill kraftigt försenade. Detta är något som politiken inte ska vare sig acceptera eller vänja sig vid. Vi vill slå fast att ordning och reda ska gälla vid upphandling och genomförande av infrastrukturprojekt, dvs. projekt ska hålla budget och färdigställas inom avtalad tid. Vi anser därför att regeringen bör vidta kraftfulla åtgärder för att verkställa detta.

71. Övriga frågor om upphandling i infrastrukturprojekt, punkt 25 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 25 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 28 och

2021/22:4371 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 2,

bifaller delvis motionerna

2021/22:4375 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2 och

2021/22:4380 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 4 och

avslår motionerna

2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 20,

2021/22:2369 av Lars Püss (M),

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 2,

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 16,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 22 och

2021/22:4380 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 1.

Ställningstagande

Vi anser att nya vägar ska byggas snabbt och inte under lång tid. Detta ska gälla även renovering och underhåll. Vi anser därför att högre krav på kortast möjliga tid för byggande- och underhåll bör vara en parameter vid upphandling av projekt som orsakar stora besvär för trafiken. Ett problem med vägarbeten och skyltning om sänkt fart när det inte finns vägarbetare på plats, är att förare ökar farten även vid vägarbeten där personal finns och det skapas en olycksrisk. För att undvika detta anser vi att påbörjade vägarbeten ska

slutföras snabbt och vid arbetsdagens slut ska de skyltar som varnar för pågående vägarbete tas bort.

I granskningsrapporten Kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar kritiserar Riksrevisionen såväl regeringen som Trafikverket för bristande transparens. Vi vill peka på att denna bristande transparens försvårar inte bara riksdagens arbete med dessa frågor utan också leder till svårigheter för medierna och allmänheten att följa upp hur skattemedel används och prioriteras. Vi anser därför att regeringen bör se till att transparensen gentemot riksdagen och allmänheten ökar genom att Trafikverket tar fram en offentlig sammanställning av hur kostnader, nyttor och innehåll i objekten förändrats mellan de nationella infrastrukturplanerna.

72. Övriga frågor om upphandling i infrastrukturprojekt, punkt 25 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 25 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 2 och avslår motionerna

2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 20,

2021/22:2369 av Lars Püss (M),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 28,

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 16,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 22,

2021/22:4371 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 2,

2021/22:4375 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2 och

2021/22:4380 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 1 och 4.

Ställningstagande

Jag vill understryka att varje investerad krona i infrastruktur ska göra så stor samhällsnytta som möjligt. För att det ska vara möjligt är det centralt att göra analyser för varje enskilt projekt i syfte att jämföra vilken metod som är den mest lämpliga. Jag anser därför att regeringen bör se till att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg gör en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet.

73. Övriga frågor om upphandling i infrastrukturprojekt, punkt 25 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 25 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 20 och

2021/22:4375 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2,

bifaller delvis motionerna

2021/22:4371 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 2 och

2021/22:4380 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 4 och
avslår motionerna

2021/22:2369 av Lars Püss (M),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 28,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 2,

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 16,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 22 och

2021/22:4380 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 1.

Ställningstagande

Enligt min uppfattning finns det brister i transparensen när det gäller kostnadsökningar inom ramen för infrastrukturplaneringen, inte minst när det gäller allmänhetens insyn. För att öka transparensen anser jag att Trafikverket ska bedriva ett mer systematiskt arbete för att förhindra onödiga kostnadsökningar. När kostnadsökningar ändå sker anser jag att Trafikverket ska informera regeringen och allmänheten om detta. Jag vill därför att regeringen vidtar åtgärder för att Trafikverket ska driva ett mer systematiskt arbete för att förhindra onödiga kostnadsökningar i samband med förslag till ny nationell infrastrukturplan och på ett öppet och transparent sätt sammanställa och publicera vilka förändringar som skett sedan föregående plan när det gäller kostnadsbedömningar, nyttor och innehåll för projekten.

Jag anser vidare att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att se över sina riktlinjer för upphandlingar, även hos eventuella underleverantörer, så att upphandlingarna garanterar bra arbetsvillkor för den berörda personalen och inte leder till social dumpning.

74. Övriga frågor om upphandling i infrastrukturprojekt, punkt 25 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 25 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:4380 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 1 och 4, bifaller delvis motionerna

2021/22:4371 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 2 och

2021/22:4375 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2 och avslår motionerna

2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 20,

2021/22:2369 av Lars Püss (M),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 28,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 2,

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 16 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 22.

Ställningstagande

Jag vill påminna om att Riksrevisionen återkommande har uppmärksammat de brister som finns i Trafikverkets upphandlingar av transportinfrastruktur. Det är därför viktigt att det skyndsamt kommer till stånd ett nytt sätt för myndigheten att arbeta. Jag menar därför att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utveckla effektivare sätt att upphandla sina projekt i syfte att sänka planeringskostnaderna och stärka funktionerna för tillstånds- och leveranskontroll samt uppföljning vid upphandling av väg- och järnvägsunderhåll. Jag vill även att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att återkommande redovisa de kostnadsavvikelser som uppstår och att myndigheten vid dessa redovisningar även redovisar orsaken till avvikelserna.

75. Vissa organisatoriska frågor, punkt 28 (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 28 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 12 och avslår motionerna

2021/22:352 av Hampus Hagman (KD),

2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 19,

2021/22:2951 av Patrik Jönsson m.fl. (SD),

2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 3 och

2021/22:3560 av Lars Beckman (M).

Ställningstagande

Vi anser att det bör tillsättas ett transportpolitiskt råd som utifrån ett transportpolitiskt ramverk granskar och utvärderar infrastrukturpolitiken. Vi anser att det transportpolitiska ramverket ska bygga på en princip om att de sammanlagda infrastruktuursatsningar som beslutas om inför varje ny nationell trafikslagsövergripande infrastrukturplan ska uppvisa en gemensam samhällsekonomisk effektivitet. Vi anser vidare att det transportpolitiska rådet ska utvärdera hur regeringen har skött infrastrukturarbetet i stort och vilka större projekt som regeringen har valt och på vilka grunder dessa val har gjorts.

Vi vill också framhålla att antalet statliga myndigheter för infrastruktur behöver ses över. Trafikverket skapades i sin nuvarande form för tio år sedan i syfte att förbättra samordningen mellan olika infrastrukturprojekt. Vi vill i sammanhanget påminna om att förändringar sker mycket snabbt för en konkurrensutsatt infrastruktur som verkar på en global marknad och aktivt ställer om till fossilfria drivmedel. Vi anser därför att regeringen ska initiera en översyn av antalet statliga myndigheter för infrastruktur i syfte att stärka samordningen och effektiviteten mellan de olika trafikslagen.

76. Vissa organisatoriska frågor, punkt 28 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 28 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:2951 av Patrik Jönsson m.fl. (SD),

bifaller delvis motion

2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 3 och

avslår motionerna

2021/22:352 av Hampus Hagman (KD),

2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 19,
2021/22:3560 av Lars Beckman (M) och
2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 12.

Ställningstagande

Trafikverket bildades 2010 genom en sammanslagning av Vägverket och Banverket. Vi anser att det nu är dags att granska om sammanslagningen har varit optimal för verksamheten och om skattebetalarna har fått den förstärkning och utveckling av väg och järnväg som kan förväntas, eller om sammanslagningen i stället har lett till försämringar och ökade kostnader. Vi kan konstatera att antalet anställda på Trafikverket har ökat drastiskt sedan myndigheten bildades. Enligt Trafikverkets årsredovisning var det totala antalet anställda 6 806 år 2010, för att sedan ha ökat till 9 948 år 2020. Detta är en ökning med hela 46 procent. Bara mellan 2019 och 2020 ökade personalstyrkan med 545 personer. Vi vill också peka på att det efter sammanslagningen av Vägverket och Banverket är svårare att hitta nödvändig kompetens eftersom Trafikverket inte längre bedriver underhåll och investeringar och reinvesteringar i egen regi. Vi anser därför att regeringen bör tillsätta en utredning som får i uppdrag att se över om det är mest ändamålsenligt att gå tillbaka till den tidigare ordningen med ett vägverk och ett banverk, eller om verksamheten även framöver ska vara sammanslagen i ett trafikverk.

77. Vissa organisatoriska frågor, punkt 28 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 28 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 19 och
2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 3,
bifaller delvis motion

2021/22:2951 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) och
avslår motionerna

2021/22:352 av Hampus Hagman (KD),
2021/22:3560 av Lars Beckman (M) och
2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 12.

Ställningstagande

Sammanslagningen av Banverket och Vägverket till Trafikverket hade kunnat ge fördelar genom en överblick, ett systemtänk och en bred kompetens. Jag kan dessvärre konstatera att mycket av kompetensen och kunskapen om anläggningarna har försvunnit från myndigheten eftersom verksamheten i dag läggs ut på entreprenad. Jag anser därför att regeringen bör utvärdera sammanslagningen av Banverket och Vägverket och utreda om det vore lämpligare och effektivare att återigen dela Trafikverket i två enheter.

Vidare vill jag lyfta fram det som medierna uppmärksammade under sommaren 2021 om lönedumpning vid Trafikverkets upphandling av brovakter vid Hjulstabron utanför Enköping. Från nyhetsrapporteringen har det framkommit att brovakterna, som har arbetat under flera års tid, har fått en negativ löneutveckling eftersom lönen har sänkts vid varje upphandling. Jag har tagit del av att det funnits krav på kollektivavtal, men vilket kollektivavtal som ska gälla har inte specificerats, vilket tyvärr har lett till en helt orimlig situation för de anställda. Jag menar att den här typen av lönedumpning som en statlig myndighet utövar är helt oacceptabel. Jag anser därför att det finns skäl att ifrågasätta varför funktioner som kommer att finnas kvar under överskådlig tid upphandlas. Driften av Trafikverkets infrastruktur är en central och permanent funktion som enligt min uppfattning med fördel bör drivas i egen regi. I de fall upphandling av en verksamhet är befogad bör Trafikverket och andra statliga myndigheter säkerställa att det sker på ett sätt som inte leder till social dumpning utan garanterar bra arbetsvillkor för den berörda personalen. Jag anser därför att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att se över vilka funktioner som är ändamålsenliga att återta och driva i egen regi. En utgångspunkt för uppdraget ska vara att alla permanenta funktioner bör drivas av myndighetens egen personal och inte upphandlas.

78. Utvärderingar av infrastrukturarbetet, punkt 29 (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 29 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 10 och 11 samt

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 10 och

avslår motion

2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 1.

Ställningstagande

Vi vet ännu inte vilka effekter pandemin kommer att få för människors pendling. Vi vill dock framhålla att det vi redan nu kan se är att beredskapen när det gäller tillgång till munskydd och avstånd mellan människor initialt var otillräcklig för att stoppa smittspridningen. Vi anser att vi bör dra lärdom av pandemin både när det gäller smittskydd och när det gäller långsiktiga effekter på människors pendling. Vi anser därför att regeringen bör ge Trafikanalys i uppdrag att analysera förändrade pendlingsmönster och erfarenheter av smittspridning och dra relevanta slutsatser av detta. Vi kan också konstatera att pandemin har slagit hårt mot hela den svenska ekonomin och även mot transportsektorn. Vi anser därför att regeringen bör ge Trafikanalys i uppdrag att utvärdera de förväntade långsiktiga effekterna av pandemin för transportsektorn.

79. Utvärderingar av infrastrukturarbetet, punkt 29 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 29 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 1 och avslår motionerna

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 10 och 11 samt

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 10.

Ställningstagande

Ansvar för Sveriges infrastruktur och för att upphandla infrastrukturens underhåll och utbyggnad ligger i dag på flera olika myndigheter. Tyvärr verkar det inte finnas någon övergripande kunskap om infrastrukturen som system och dess effekter på samhället. Jag kan konstatera att det inte finns någon som har ansvar för att se till att infrastrukturen används, hålls ihop och byggs ut på det bästa och mest effektiva sättet för att uppfylla klimatmålen och de transportpolitiska målen. Jag anser att en helhet måste inkludera alla delar, järnväg, sjöfart inklusive hamnar och infrastrukturen runt dem, vägar, bredbandsutbyggnad och it, telefoni, postväsendet, omlastningsterminaler, distributionscentraler och transporten den sista biten fram till leverans. Jag menar att det krävs en överblick och en kontroll på systemnivå över infrastrukturen över hela landet för att kunna se till att det effektivaste, energisnålaste och klimatvänligaste transportalternativet alltid används. Jag anser därför att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att i samarbete

med relevanta myndigheter göra en kartläggning av statusen på, användningen av och potentialen i all infrastruktur över hela landet.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Skrivelse 2021/22:56

Regeringens skrivelse 2021/22:56 Riksrevisionens rapport om statlig medfinansiering av regional kollektivtrafik – Sverigeförhandlingens storstadsavtal.

Följdmotionen

2021/22:4340 av Maria Stockhaus m.fl. (M, KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att samhällsekonomisk och miljömässig lönsamhet ska vara vägledande i valet av infrastrukturprojekt vid statlig medfinansiering av regional kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett effektivt och hållbart transportsystem som inkluderar alla trafikslag vid statlig medfinansiering av regional kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.

Skrivelse 2021/22:80

Regeringens skrivelse 2021/22:80 Riksrevisionens rapport om kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar.

Följdmotionerna

2021/22:4371 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att övergripande utvärdera Trafikverkets arbete kring planering och upphandling med syfte att förbättra såväl kostnadskontrollen som effektiviteten och framdriften och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka transparensen gentemot riksdagen och allmänheten genom att ta fram en offentlig sammanställning av hur kostnader, nyttor och innehåll i objekten förändrats mellan de nationella planerna och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en utredning av Trafikverkets organisation med inriktning att få bättre

kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4375 av Jens Holm m.fl. (V):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen på nytt bör ta ställning till infrastrukturprojekt i nationell infrastrukturplan utifrån uppnåendet av viktiga samhällsmål, klimatmålet i synnerhet, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder för att Trafikverket ska driva ett mer systematiskt arbete för att förhindra onödiga kostnadsökningar samt när sådana ändå sker informera regering och allmänhet för att öka transparensen kring betydande kostnadsökningar och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda Trafikverkets organisation med inriktning att få bättre kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4380 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör få i uppdrag att utveckla effektivare sätt att upphandla sina projekt i syfte att sänka planeringskostnaderna och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att övergripande utvärdera Trafikverkets planering och upphandling i syfte att öka effektivitet, framdrift och förbättrad kostnadskontroll och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda Trafikverkets organisation med inriktning att få bättre kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör få i uppdrag att återkommande redovisa de kostnadsavvikelser som uppstår samt att man vid dessa redovisningar även redovisar orsaken till avvikelserna, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2021/22:4382 av Maria Stockhaus m.fl. (M, L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda Trafikverkets organisation med inriktning att få bättre kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att övergripande utvärdera Trafikverkets planering och upphandling i

syfte att öka effektivitet, framdrift och förbättrad kostnadskontroll och tillkännager detta för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2021/22

2021/22:5 av Ingemar Kihlström (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en utbyggnad, ombyggnad till planskilda korsningar samt utökat underhåll för Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:10 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 infrastruktur samt länsvägarna och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökade investeringar i cykelinfrastruktur i kommande nationell infrastrukturplan och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillräckligt med resurser ska avsättas i nationell plan för att den aviserade statliga cykelpotten ska ge resultat i form av en kraftigt utbyggd cykelinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen behöver säkerställa att länsplaneupprättarna avsätter erforderliga medel i länsplanerna för investeringar i den regionala cykelinfrastrukturen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att ändra förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. för att öka Trafikverkets möjligheter att medfinansiera steg 1- och 2-åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipen samt att se över förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2021/22:21 av Emma Berginger (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att utveckla prognoserna för trafikens utveckling och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att utveckla de samhällsekonomiska kalkylerna och bedömningarna och tillkännager detta för regeringen.

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att tillämpa målstyrning snarare än prognosstyrning i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:37 av Aron Emilsson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en skyndsam översyn av Bohusbanans potentiella utbyggnad och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:129 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.

2021/22:191 av Alireza Akhondi (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en översyn av hur Trafikverket lever upp till sitt uppdrag att upprätthålla en god vägstandard i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:352 av Hampus Hagman (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett samlat ansvar för de statliga trafikverksamheterna i en myndighet förlagd till Västsverige och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:359 av Thomas Morell och Eric Palmqvist (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka tillgängligheten och tryggheten på landets rastplatser och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:370 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.

2021/22:375 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.

2021/22:402 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.

2021/22:403 av Anne Oskarsson och Mattias Bäckström Johansson (båda SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt utreda hur säkerheten på Ölandsbron kan förbättras och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att starta projekteringen av en ny bro eller tunnel från fastlandet till Öland och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:405 av Anne Oskarsson och Mattias Bäckström Johansson (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.

2021/22:471 av Michael Rubbestad och David Perez (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda upprättandet av en färjeförbindelse mellan Skokloster och Knivsta i Uppsala län och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:484 av Michael Rubbestad och Patrik Jönsson (båda SD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fordon vars påminnelseavgift och tilläggsavgift inte bokförts på Transportstyrelsens konto senast förfallodatum bör tas ur trafik och beläggas med körförbud till dess att betalning skett och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:491 av Fredrik Lindahl (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inleda en åtgärdsvalsstudie för att se över framkomlighetsbehovet för Norrortsleden och länsväg 265 och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja förhandlingar med staten och de berörda kommunerna om att hitta finansieringslösningar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:493 av Fredrik Lindahl (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att initiera en åtgärdsvalsstudie för E18 Stockholm Nordost med utgångspunkten kapacitets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja en förhandling med berörda parter kring finansieringen av kapacitets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:494 av Fredrik Lindahl och Markus Wiechel (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja en förhandling mellan staten, berörda kommuner och Region Stockholm för en samfinansiering och genomförande av projektet Östlig förbindelse och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:507 av Ann-Sofie Lifvenhage (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka infrastrukturen för transporter inom Mälardalen och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:509 av Ann-Sofie Lifvenhage m.fl. (M, C, KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt genomföra upprustningen av riksväg 55 med fokus på ökad trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:664 av Angelica Lundberg (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för en ny järnvägssträckning mellan Jönköping och Göteborg och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:711 av Martina Johansson (C):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning om hur lokal, regional och nationell planering av infrastruktur kan inkluderas i varandras planering och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:743 av Mikael Eskilandersson (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.

2021/22:776 av Johan Hultberg (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i kommande nationell plan för transportsystemet prioritera åtgärder för att förbättra det småskaliga vägnätet och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återkomma med en plan för hur landsbygdens infrastruktur kan förbättras och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:779 av Johan Hultberg (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla en metod för trafikmodellering av gränsöverskridande järnvägstransporter och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att bygga ut järnvägen mellan Göteborg och Oslo till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra den gränsöverskridande infrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:784 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.

2021/22:790 av Kerstin Lundgren (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att stärka och säkra förbindelserna E4 och E20 genom Södertälje med en motorvägstunnel förbi Södertälje kanal och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:838 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.

2021/22:843 av Sofia Westergren och Camilla Waltersson Grönvall (båda 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.

2021/22:849 av Mats Green och Helena Bouveng (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nya stambanor och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:871 av Saila Quicklund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ändrade beräkningsgrunder för infrastrukturmedel och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:893 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.

2021/22:900 av Patrik Jönsson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastrukturen kring Ystad hamn och E65 och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:901 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.

2021/22:902 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.

2021/22:903 av Patrick Reslow och Jörgen Grubb (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att bygga Öresundsmetron och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V):

19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att se över vilka funktioner som är ändamålsenliga att åta sig och driva i egen regi med huvudregeln att alla permanenta funktioner bör drivas av myndighetens egen personal och inte upphandlas och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att se över sina riktlinjer för

upphandlingar så att upphandlingarna garanterar bra arbetsvillkor för den berörda personalen, även hos eventuella underleverantörer, och inte leder till social dumpning och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:934 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.

2021/22:952 av Johan Andersson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för och prioritera byggandet av Ostlänken och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1023 av Fredrik Christensson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över bättre möjligheter att ersätta färjor med bro och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1024 av Fredrik Christensson och Annika Qarlsso (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.

2021/22:1030 av Magnus Oscarsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppgradera möjligheten att rusta upp länsväg 131 mellan Österbymo och Tranås i Trafikverkets planering och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1049 av Rikard Larsson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bättre ta till vara lokala och nationella perspektiv och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1052 av Monica Haider (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för nya stambanor för snabbtåg och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1105 av Ulrika Heindorff m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast färdigställa utbyggnaden av Västkustbanan med dubbelspår längs hela sträckningen och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1141 av Magnus Stuart (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en tidigarelagd utbyggnad av hela väg 55 till mötesfri 2+1-väg och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1164 av Lars Thomsson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska ändra sin praxis från maximal avbetalningstid till att motsvara verklig teknisk livslängd på gjord investering, för att kunna verkställa samhällsekonomiskt lönsamma projekt, och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1167 av Magnus Ek (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nya stambanor för snabbtåg och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1173 av Magnus Ek (C):

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

2021/22:1177 av Anne-Li Sjölund (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör säkerställa att vägarna fortsatt har en godtagbar standard så att hastighetssänkningar inte behöver förekomma och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1178 av Anne-Li Sjölund (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en sammanhållen satsning på dubbelspårsutbyggnad mellan Gävle och Härnösand, den s.k. Nya Ostkustbanan, och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1187 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.

2021/22:1193 av Peter Helander (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningar för investeringar utmed Dalabanan för att åstadkomma kortare restid och regionförstoring och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en särskild förhandlingsperson med syftet att tillsammans med Trafikverket, berörda regioner och intressenter arbeta för att söka finansieringslösningar för att genomföra en upprustning av Dalabanan i sin helhet, exempelvis via en lånefinansieringslösning där upplåning från de allmänna pensionsfonderna övervägs, och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1195 av Lars Thomsson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tillskapande av en reservhamn för att säkra en tillfredsställande tillgänglighet i linjetrafiken till Gotland och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1205 av Lars Thomsson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten behöver ta ansvar för att Gotland kan utvecklas i samma takt som övriga län infrastrukturmässigt, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2021/22:1233 av Jörgen Hellman m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att utveckla väg och järnvägen inom Fyrbodal och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1249 av Joakim Sandell m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att förverkliga en Öresundsmetro och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1266 av Mikael Dahlqvist m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att se över ersättningssystemet för enskilda vägar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1284 av Patrik Engström m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att utveckla väg och järnvägen i Dalarnas län och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1291 av Carina Ödebrink m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ett principbeslut om att bygga nya stambanor och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1307 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.

2021/22:1311 av Isak From och Helén Pettersson (båda 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.

2021/22:1325 av Kristina Nilsson och Anna-Belle Strömberg (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att lösa trafiksituationen i Örnsköldsvik så att luftkvaliteten och stadens utvecklingsmöjligheter säkerställs och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1334 av Carina Ödebrink 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.

2021/22:1385 av Jessika Roswall och Ulrika Karlsson (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för en utbyggnad av riksväg 55 inklusive Hjulstabron och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1389 av Larry Söder (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att väg 153 och 154 till Ullared prioriteras och om att se över hur vägarna kan upprustas till en dimensionering som motsvarar belastningen och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1402 av Emilia Töyrä m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för dubbelspår i Malmbanan och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1417 av Adnan Dibrani (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att förbättra vägstandarden på väg 153 och 154 och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1426 av Anna-Caren Säterberg och Kalle Olsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för trafiksäkra och bra underhållna vägar i hela landet och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1428 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en översyn av fördelningsmodellen mellan länstransportplanerna och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1520 av Camilla Brodin (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inleda en Arlandaförhandling för Sveriges tillväxtregion Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1544 av Magnus Manhammar (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för möjligheten till en snabb process för den fortsatta utredningen av en tunnelförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1554 av Heléne Björklund och Magnus Manhammar (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att utbyggnaden av E22 bör ske i längre och mer sammanhängande stråk och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1576 av Johnny Skalin (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ett dubbelspår till Sundsvall och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1596 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2021/22:1603 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.

2021/22:1604 av Helena Lindahl (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att säkerställa upphandling av en färja med kapacitet att trafikera sträckan mellan Umeå och Holmön året runt och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1619 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.

2021/22:1625 av Per Åsling (C):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att tilldela Jämtlands län höjda anslag, och därmed en rättvis och rimlig andel av resurserna, till vägar och järnvägar samt att se över införandet av en garanterad lägstanivå för vägar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1628 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.

2021/22:1631 av Helena Vilhelmsson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda brukarfinansiering på sträckan Oslo–Stockholm, samt att förstärka dialogen med Norges regering i ärendet och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1634 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.

2021/22:1635 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.

2021/22:1662 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.

2021/22:1675 av Johan Hultberg (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att förstärka järnvägen genom Dalsland och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att bygga ut södra Bohusbanan till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till en upprustning av norra Bohusbanan och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1681 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.

2021/22:1705 av Camilla Waltersson Grönvall (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att samordna insatser gällande skredsäkring vid byggande av ny slussled i Trollhättan och Lilla Edet och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1723 av Rasmus Ling (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av spårvägsinvesteringar i Skåne och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1724 av Rasmus Ling (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett förverkligande av en metro mellan Malmö och Köpenhamn och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1749 av Johan Hultberg (M):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra den gränsöverskridande infrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla en metod för trafikmodellering av gränsöverskridande järnvägstransporter och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1754 av Ida Karkiainen m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för gränsöverskridande järnvägstrafik och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1762 av Mikael Dahlgvist 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.

2021/22:1784 av Viktor Wärnick (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast se över möjligheten till en utbyggnation av E4 mellan Söderhamn och Gävle och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1796 av Mikael Dahlgvist m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för hur enskilda vägar kan pekas ut som en del av vår krisberedskap och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1799 av Olle Thorell och Maria Strömkvist (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för Strömsholms kanal och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1831 av Annicka Engblom m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av 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.

2021/22:1889 av Lars Hjalmered (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fullskaletest med moderna transportlösningar i någon eller några av landets större städer och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för att underlätta fullskaletest av moderna transportlösningar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1904 av Lars Hjalmered m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om reformer för att stärka Göteborgs hamn och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1939 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 säkra konkurrenskraftiga logistikupplägg och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1948 av Lotta Olsson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda brukarfinansiering på sträckan Oslo–Stockholm samt att inleda dialog med Norges regering i ärendet och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2012 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn över hur infrastrukturen ser ut i hela landet och se över möjligheterna till mer jämlika förhållanden i infrastrukturen i hela landet och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2041 av Johnny Skalin (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att befria alla privatbilister från avgift på E4 i Sundsvall och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2046 av Lars Hjalmered (M):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta utveckla Fiskebäcks hamn och därmed den svenska fiskerinäringen och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2078 av Fredrik Christensson och Annika Qarlsson (båda C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att infrastruktur i form av kraftledningar ska samordnas med väg- och järnvägsdragningar för att minimera det totala markinträdet och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2109 av Gudrun Brunegård (KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta och vara delaktig i genomförandet av nödvändiga åtgärder för deelektrifiering av Stångådalsbanan och Tjustbanan, som pilotprojekt för att ta lärdom för liknande modeller i övriga Sverige, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i regleringsbrev till Trafikverket uppmana till aktiv samverkan med Region Östergötland och Region Kalmar län i planeringen för fossilfria transporter och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2112 av Lars Adaktusson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppmana regeringen att upprätta en åtgärdsplan för Dalabanan i syfte att öka dess kapacitet och standard så att turtätheten kan öka och restiden minska och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2118 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.

2021/22:2126 av Ulrika Heindorff m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en fast förbindelse och att resultatet av utredningen kring HH-förbindelse ska tas med i det fortsatta arbetet med en ny fast förbindelse mellan Sverige och Danmark och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2144 av Yasmine Bladelius 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 och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2167 av Pål Jonson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att förstärka stödet till det enskilda vägnätet och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2173 av Jan R Andersson (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten ska reglera sin infrastrukturens skuld till regioner som fått stå tillbaka i tilldelningen av infrastruktursatsningar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att statens infrastruktursatsningar i kommande nationella transportplan ska fördelas till regionerna utifrån desammas andel av landets totala befolkningsmängd och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2190 av Pål Jonson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stråket Stockholm–Oslo ska utpekas som en stomnätsskorridor för EU:s transeuropeiska transportnät (TEN-T) och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2202 av Jörgen Berglund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga dubbelspår Sundsvall–Gävle och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2203 av Jörgen Berglund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Förbifart Örnköldsvik ska ingå i den nationella vägtransportplanen och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2204 av Jörgen Berglund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2209 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.

2021/22:2210 av Jörgen Berglund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder för höjd trafiksäkerhet och hastighet på väg E14 i den nationella transportplanen bör få högre prioritet och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2211 av Jörgen Berglund m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen i nästa nationella transportplan behöver prioritera en modern järnväg längs hela Norrlandskusten och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2212 av Jörgen Berglund m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder för höjd trafiksäkerhet och bibehållen hastighet på vägnätet i norra Sverige i den nationella transportplanen bör få högre prioritet och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2227 av Erik Ottoson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snarast bör säkerställa full finansiering av Tvärförbindelse Södertörn så att projektet kan fortlöpa enligt plan och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2231 av Erik Ottoson (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att projektet Östlig förbindelse i Stockholms län genomförs och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att Södra länken i Stockholms län utrustas med erforderliga brandskyddsåtgärder för att minska behovet av att stänga anläggningen under rusningstrafik och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2273 av Bengt Eliasson (L):

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.

2021/22:2276 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.

2021/22:2295 av Lina Nordquist (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en förbindelse över Mälaren mellan Håbo kommun och Knivsta kommun och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2297 av Lina Nordquist (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förutsättningarna för en kompletterande järnvägslink mellan Uppsala och Enköping behöver utredas och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2304 av Nina Lundström (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta trafiksäkerhetshöjande åtgärder för väg 225 i Stockholms län och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2328 av Malin Danielsson m.fl. (L):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda åtgärder för Stockholms infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2329 av Malin Danielsson och Nina Lundström (båda L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möta den starka tillväxten på Södertörn, där Tvärförbindelse Södertörn, väg 225, en ny passage över Södertälje kanal samt Bytespunkt Flemingsberg är särskilt prioriterat, och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2347 av Robert Hannah (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen prioritera en modernisering av Kinnekullebanan och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2362 av Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra snabba tågförbindelser på sträckan Oslo–Köpenhamn och vidare söderut till en del av EU:s TEN-T-nätverk och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förutsättningarna för länken Oslo–Göteborg–Köpenhamn bör genomlysas när ett framtida nät av höghastighetsbanor i Sverige planeras och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förutsättningarna för dubbelspår på hela tågsträckan Oslo–Göteborg–Köpenhamn bör utredas och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2369 av Lars Püss (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kraftfullt utkräva ansvar av Trafikverket gällande att hålla budget i långt högre utsträckning och göra mer korrekta kostnadsberäkningar i stora infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2378 av Lars Püss m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att snarast färdigställa utbyggnaden av Väst kustbanan med dubbelspår längs hela sträckningen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att prioritera infrastruktursatsningar i Halland och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det angelägna i att reinvestera i Halmstad–Nässjö järnväg och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att ytterligare en fast förbindelse byggs mellan Skåne och Själland, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att E6:an byggs ut, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att väg 25 och 26 byggs ut, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att väg 153 och 154 byggs ut, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en prioritering av hamninfrastruktur i de halländska hamnarna av nationellt intresse bör göras och tillkännager detta för regeringen.

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av en välfungerande flygtrafik i sydvästra Sverige och av att arbetet med spårbunden trafik till Landvetter lyfts, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2021/22:2387 av Eric Palmqvist m.fl. (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om större fokus på industrins villkor i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2391 av Tobias Andersson m.fl. (SD):

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera upp industrins villkor inom infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2396 av Alexandra Anstrell (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snarast ska säkerställa full finansiering av Tvärförbindelse Södertörn så att trafikflödena på Södertörn snarast underlättas och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2423 av Ida Drougge (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av projektet Östlig förbindelse i Stockholms län och att staten bör medfinansiera detta, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2021/22:2431 av Eric Palmqvist m.fl. (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka infrastrukturen kopplad till gruvnäringens behov och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2432 av Eric Palmqvist m.fl. (SD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2446 av Ida Drougge (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten behöver ta sin del av ansvaret och planera för statlig medfinansiering av utbyggnaden av Spårväg City och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2449 av Eric Palmqvist m.fl. (SD):

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av välfungerande infrastruktur för besöksnäringen och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2451 av Eric Palmqvist m.fl. (SD):

19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rusta upp tåginfrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2455 av Martin Kinnunen m.fl. (SD):

28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över målet om en fossiloberoende fordonsflotta och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2488 av Alexandra Anstrell (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt installera sprinkler i Södra länken och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2490 av Alexandra Anstrell och Erik Ottoson (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till en Arlandaförhandling och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2647 av Josefin Malmqvist m.fl. (M):

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av infrastruktursatsningar i Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2699 av Ingela Nylund Watz m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en ny trafiklösning med bro eller tunnel över Saltsjö-Mälarsnittet i Södertälje och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2795 av Mikael Oscarsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur ombyggnationen av riksväg 282 på sträckan Uppsala–Almunge kan prioriteras och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2884 av Ulrika Karlsson och Jessika Roswall (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en vägfärja (frigående eller linfärja) mellan Skokloster i Håbo kommun och Västersjö i Knivsta kommun och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2946 av Ann-Sofie Alm (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta ett nordiskt ministerråd för infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2951 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en delning av Trafikverket till ett vägverk och ett banverk och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att omförhandla Sverigeförhandlingen och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2953 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.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverigeförhandlingen snarast bör avbrytas eller omförhandlas 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 sträckan Göteborg–Alingsås ska byggas ut till fyrspårig järnväg och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Södra stambanan snarast bör byggas ut till fyrspårig järnväg sträckan Lund–Hässleholm och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Hässleholm–Kristianstad bör byggas om till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Alvesta–Växjö bör byggas om till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Norrbottenbanans utbyggnad sträckan Luleå–Skellefteå ska påbörjas och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en upprustning av Ostkustbanan med dubbelspår för 250 kilometer i timmen och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en upprustning av Inlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om godstrafikens behov av upprustade bansträckor och tillkännager detta för regeringen.
18. 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.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska upphöra med att rikta svenska skattemedel via EU till andra länders infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vid utredningar och beräkningar av höghastighetsjärnväg i Sverige bör Europeiska revisionsrättens rapport beaktas och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att EU bör vara mer återhållsamt med att stödja medlemsstaternas höghastighetsjärnvägsprojekt och att regeringen mer utförligt bör följa utvecklingen av europeiskt höghastighetståg och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjligheten att transportera järnvägsvagnar med fartyg bör bibehållas och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en ny förbindelse mellan Sverige och Danmark och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett arbete bör inledas för förbättrade järnvägskommunikationer mellan Sverige och Norge och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett arbete bör inledas 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 kraftigt stärka underhållet av det befintliga järnvägssystemet och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka underhållet av kontaktledningssystemet för att förhindra nedrivna kontaktledningar och andra fel på kontaktledningsnätet och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera mer resurser till dubbelspårig järnväg och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge bättre förutsättningar för regionala järnvägsnät och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ha en positiv grundsyn på olika regioners önskemål om nya stationer och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda kostnaden för alternativen 250 kilometer i timmen, eller 320 kilometer i timmen på aktuella sträckningar, innan beslut tas vid ombyggnation eller utbyggnad till fyrspar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja hastigheten till 250 kilometer i timmen på de sträckningar som är mest lämpliga och tillkännager detta för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvecklingen av nya byggmetoder för järnväg bör öka och tillkännager detta för regeringen.
59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvecklingen inom sektorn förarlösa tåg bör uppmuntras och tillkännager detta för regeringen.
60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvecklingen angående maglevtåg bör bevakas och tillkännager detta för regeringen.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvecklingen angående hyperloop bör bevakas och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör göra en översyn av trafikflöden till och från hamnar och tillkännager detta för regeringen.
11. 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.

2021/22:2958 av Ann-Sofie Alm (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att skapa en större och gränslös arbetsmarknadsregion för Fyrbodals invånare med en dubbelspårig järnväg mellan Göteborg och Oslo och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2959 av Ann-Sofie Alm (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen särskilt ska beakta höjda väganslag till Dalslands och Bohusläns vägnät och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD):

18. 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.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en östlig förbindelse för att effektivisera trafikflödena i Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att omarbete stadsmiljöavtalen till förmån för att upprusta kommunala vägar och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att europavägarna i landet bör hålla lägst fyrfältsstandard och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vägarbeten ska slutföras snabbt och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärda brister på befintliga rastplatser och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten bör ta större ansvar för nätet av enskilda vägar och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en marknadspott för väginvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa tekniska testområden för utprovning av ny teknik och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3016 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.

2021/22:3018 av Staffan Eklöf och Eric Westroth (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda om staten kan ta över ansvaret helt och hållet för banan Halmstad–Nässjö och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3022 av Fredrik Lindahl m.fl. (SD):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att aktivt undvika framtida byggande av Horsstensleden och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3023 av Per Söderlund (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda brukarfinansiering på sträckan Oslo–Stockholm 2.55 samt att inleda dialog med Norges regering i ärendet och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3024 av Dennis Dioukarev och Jimmy Ståhl (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska föra samtal med Göteborgs stad om att muddra farleden till Fiskebäckshamn och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3027 av Dennis Dioukarev och Jimmy Ståhl (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheterna att bygga en kryssningskaj vid Röda sten och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3031 av Eric Westroth och Staffan Eklöf (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppdra till Trafikverket att prioritera trafiksäkerhetshöjande åtgärder och trafikframkomlighetsförbättringar av länsvägarna 153 och 154 och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3034 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut E6 till sexfilig motorväg Helsingborg–Malmö och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut E65 Ystad–Malmö till minst två-plus-två-väg och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tidigarelägga utbyggnaden av fyrspar mellan Hässleholm och Lund och tillkännager detta för regeringen.

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut Skånebanan till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut Ystadbanan till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut sträckan Lockarp–Trelleborg till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut sträckan Helsingborg–Maria till minst dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3035 av Ann-Christine From Utterstedt (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att bygga ytterligare en förbifart Västerås och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3036 av Dennis Dioukarev och Jimmy Ståhl (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en förbifart Göteborg och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3037 av Dennis Dioukarev och Jimmy Ståhl (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att nyttja brukaravgifter i stället för trängselskatt och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3040 av Roger Hedlund (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förutsättningar för en tidigareläggning av ett dubbelspår på Ostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3041 av Roger Hedlund (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förutsättningarna för en utbyggnad av Europaväg 16 och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3042 av Roger Hedlund (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förutsättningar för en utbyggnad av Europaväg 4 och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3051 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.

2021/22:3072 av Hans Ekström m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att brukarfinansiera en ny järnväg mellan Sverige och Norge och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3091 av Hans Ekström m.fl. (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att förbättra transportinfrastrukturen i Stockholm-Mälardalenregionen och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3106 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 regionens 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.

2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på en lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnationer och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör genomföra en översyn av lämpliga styrmedel, inklusive stadsmiljöavtal, för att stimulera samhällsplanering som minskar bilberoendet och tillkännager detta för regeringen.
7. 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.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör förtydliga för Trafikverket 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.
9. 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.

2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att i samarbete med relevanta myndigheter göra en kartläggning av statusen på, användningen av och potentialen i all infrastruktur över hela landet och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att skapa ett system där myndigheterna samverkar för att optimera infrastrukturen för bästa effektivitet med klimatmålen som främsta mål och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utvärdera sammanslagningen av Banverket och Vägverket och utreda huruvida det vore bättre och effektivare att återigen dela Trafikverket i två enheter och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att använda en målstyrd planering och verksamhet där klimatmålen är överordnade och utgör den styrande principen för framtidens infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att som komplement till dagens basprognoser utveckla målorienterade prognoser, där man utgår från att transportplaneringen ska styras mot ett mer transporteffektivt samhälle med minimalt med utsläpp från transporter, och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utveckla metodik och samverkansformer där man i samråd med regioner och kommuner kan identifiera tidigare beslutade objekt som inte uppfyller dagens krav i enlighet med klimat- och miljömål, även under planperioden, och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i uppdrag att utvärdera Trafikverkets modeller för samhällsekonomiska analyser samt ta fram bättre lämpade samhällsekonomiska analysmodeller och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att omförhandla i syfte att ta

bort de beslutade vägprojekt, i såväl befintlig nationell plan som kommande nationell plan, som bidrar till att det av riksdagen beslutade klimatmålet inte nås och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör genomföra en omprövning av projekt inför den kommande nationella planen för infrastruktur 2022–2033 med utgångspunkten att klimatmålet för transportsektorn ska nås, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillse att de samhällsekonomiska bedömningarna vid transportinfrastrukturplaneringen i mindre grad ska användas för att vikta klimatnyttan i monetära termer och mer söka de mest kostnadseffektiva alternativen för att utveckla tillgängligheten inom ramen för transportsektorns klimatmål till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2022 bör återkomma till riksdagen med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att nå fossilfria transporter senast 2030 och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det nationella målet för en fossilfri fordonsflotta senast 2030 ska genomföras och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med det första steget i fyrstegsprincipen, vilket består av att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör anta ett kompletterande etappmål för hållbar stadsutveckling innebärande att framtida trafikökningar ska ske genom andra trafikslag än biltrafik och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2022 bör återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om hur intäkterna från trängselavgifter ska användas och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2022 bör återkomma med förslag på lagstiftning som möjliggör för kommunerna att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnationer och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V):

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag som säkerställer att det regionala järnvägsnätet utvecklas och att ett moratorium mot nedläggning av regionala banor ska införas och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör prioritera järnvägsinvesteringar i infrastrukturplaneringen, särskilt i samband med industriinvesteringar som är en del av klimatomställningen, och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på lånefinansiering av höghastighetsbanorna med egen budget och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3238 av Viktor Wärnick (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utbyggnation av Ostkustbanan till dubbelspårig järnväg och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3242 av Peter Helander m.fl. (C):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en genomlysning av besöksnäringens infrastruktur och transportbehov och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska ta med besöksnäringen i sin nyttoutvärderingskalkyl och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3248 av Linda Modig m.fl. (C):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta samplanering av infrastrukturprojekt samt behovet av ett ministerråd för transportfrågor och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3249 av John Widegren (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra vägstandarden på Östergötlands landsbygd och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3265 av John Widegren (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur Skenäsfärjan och andra vägfärjor ska fungera bättre i framtiden och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3266 av Betty Malmberg (M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nivån på sen betalning för broavgifter bör ses över och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Transportstyrelsens metod för att kräva in förseningsavgifter gällande infrastruktur och trängselskatt borde vara densamma och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trängselskattens och broavgifternas förseningsavgift bör vara mer proportionerlig och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3277 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det nationella målet för en fossilfri fordonsflotta senast 2030 ska genomföras och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3294 av Nicklas Attefjord (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten ska respektera folkomröstningarna i Öckerö kommun och inte fortsätta projektera en fast förbindelse och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3309 av Jan Ericson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av maktförhållandena mellan kommun och Trafikverket i syfte att stärka kommunernas makt och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3358 av Kjell-Arne Ottosson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att gå vidare i arbetet med Oslo-Sthlm 2.55 och att regeringarna i de båda länderna gemensamt tar fram en avsiktsförklaring för att visa att projektet ska bli verklighet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2021/22:3359 av Kjell-Arne Ottosson (KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en utredning och projektering av nämnda vägsträcka påbörjas snarast och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åter låta sträckan Örebro–Riksgränsen komma med i stamnätet TEN-T, som en del av den nordiska triangeln, och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3376 av Viktor Wärnick (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkra och prioritera riksvägarna i Sveriges gles- och landsbygdsområden och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3378 av Helena Gellerman m.fl. (L):

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda utvecklingen av digitala lösningar för ett effektivare, mer trafiksäkert och klimatvänligt utnyttjande av infrastrukturen inom transportområdet och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda vilka data som är högst prioriterade för att underlätta effektiv planering av nya infrastrukturprojekt samt för infrastrukturens underhåll och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3380 av Arman Teimouri m.fl. (L):

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera godstransporter för att säkerställa företagens konkurrenskraft och jobben och för att säkra tillväxt i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en infrastruktur för utveckling och tillväxt i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att såväl samhällsekonomisk som klimatomfattig lönsamhet ska vara vägledande i valet av framtida investeringar i infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka samarbetet vad gäller infrastrukturplaneringen med våra nordiska grannländer och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regeringen i uppdrag att se över skyddet av transportsystemet mot olycksrisker orsakade av vandalisering, kriminalitet, sabotage och terrorhot och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftningen bör göras teknikneutral och inriktas på funktionalitet och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att transporter ska ses ur ett dörr-till-dörr-perspektiv där totaltid för en transport och resurseffektivitet är viktiga parametrar och tillkännager detta för regeringen.

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka godstrafikens betydelse vid prioritering av infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att väglagens regler om ansvaret för de samfällda enskilda vägarna bör ses över och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa de samfällda enskilda vägarnas standard i förhållande till de statliga och kommunala vägarna och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i större utsträckning använda geofencing för att kunna utnyttja vägnätet mer effektivt och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör ske en strategisk utbyggnad av infrastrukturen runt våra hamnar för att underlätta omlastning och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regeringen i uppdrag att utreda större möjligheter att använda driftsmedel för färjor till finansiering av broar och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att investeringar i järnvägar bör fokuseras på att bygga bort kapacitetsbrister och därmed kraftigt öka utnyttjandegraden av järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa den s.k. fyrstegsprincipens genomslag i samband med beslut om infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de planerade höghastighetsbanorna ska bedömas med samma utgångspunkt som övriga infraprojekt och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3417 av Emma Hult (MP):

36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kommuner ska ges möjlighet att införa s.k. transportplaner för ökad möjlighet att strukturerat planera för minskad negativ klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att investeringar i cykelinfrastruktur, spårvägar och annan kapacitetsstark kollektivtrafik ska fortsätta genom stadsmiljöavtalen och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3421 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.

2021/22:3425 av Borian Åberg m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att prioritera och tidigarelägga infrastruktursatsningar i Skåne och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att intäkterna från Öresundsbron ska finansiera framtida infrastrukturinvesteringar i Skåne och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en fast förbindelse och att resultatet av utredningen kring HH-förbindelse ska tas med i det fortsatta arbetet med en ny fast förbindelse mellan Sverige och Danmark 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, Väst kustbanan och Skånebanan och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utbyggnad av E6 och E22 till sexfiliga motorvägar och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en prioritering av hamninfrastruktur i de skånska hamnarna av nationellt intresse bör göras och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av alternativa järnvägsförbindelser till kontinenten via Trelleborgs hamn och tillkännager detta för regeringen.
10. 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.

2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Horsstensleden måste utgå ur planeringen och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbetet med Stockholmsförhandlingen måste följas upp samt att överväga en utökning av statens andel av investeringen i en fortsatt utbyggd tunnelbana och pendeltågstrafik i Stockholms län, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en transportväg för spårbunden godstrafik över Mälargränssnittet i Stockholms kommun bör inrymmas i den statliga planen för att öka kapaciteten och stärka systemets robusthet och flexibilitet och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om projektet Oslo–Stockholm 2.55, dvs. en anständig och genare järnväg mellan Oslo och Stockholm bör fullföljas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Stockholmsregionens andel av statens anslag för trafiksatsningar minst bör motsvara andelen i befolkning och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om gällande infrastruktur för Arlanda flygplats och Bromma och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3500 av Niels Paarup-Petersen och Jonny Cato (båda C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av Öresundsmetro och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Öresundsbrons överskott kan användas till regionala infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Öresundsmetro bör ingå i infrastrukturplaneringen i Sverigeförhandlingen och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3507 av Jonny Cato och Niels Paarup-Petersen (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det angelägna i att fortsätta arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3508 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.

2021/22:3511 av Annie Lööf m.fl. (C):

24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta för hållbara transporter, se över hur transportsystemet kan moderniseras och den fossilfria infrastrukturen byggas ut samt göra det enklare att införa trängselskatter för att finansiera utbyggd

kollektivtrafik och modern infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3554 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.

2021/22:3555 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en utbyggnad av E4:an mellan Gävle och Söderhamn och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3560 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.

2021/22:3640 av Pål Jonson m.fl. (M):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skydda hamnar, flygplatser och annan viktig egendom och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3645 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.

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ytterligare styrmedel och resultatfokuserad politik krävs 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 klimatpåverkan från transportsektorn ska minska genom främjande av ökad användning av klimateffektiva biodrivmedel, utökad elektrifiering och mer effektiva transportlösningar och tillkännager detta för regeringen.
8. 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.

2021/22:3667 av Niels Paarup-Petersen (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att skapa nya förbindelser över Öresund och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om gemensam finansiering av förbindelser över Öresund och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att identifiera ett antal projekt från nuvarande nationella infrastrukturplan som är lämpliga att hantera med extern medfinansiering samt att privat kapital och pensionsfonder bör ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar när det gäller väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken upphandlingsform som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta trygga och tillgängliga trafikmiljöer i planeringsarbetet för infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
25. 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.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över formerna för stadsmiljöavtal så att det stödet går att söka även för hamnarna och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till byggande av nya stambanor för järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
40. 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.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör anslå medel till järnvägsunderhåll avseende lokala banor och tillkännager detta för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att begreppet ”lägsta godtagbar vägstandard” bör införas och tillkännager detta för regeringen.
63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom ramen för Trafikverkets resurser säkerställa att de samfällda enskilda

vägarnas 43 000 mil ska ha en bra standard, rätt sträckning och rätt bärighet i relation till det system av statliga och kommunala vägar de utgör en del av i näringslivets totala behov av godsstråk med god bärighet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

64. 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.
65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för att främja autonomi och teknikutveckling inom transportsystemet och förbättra mobilitetstjänster över hela landet samt om att lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas på funktionalitet framför tekniskspecifika krav, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2021/22:3683 av Mikael Larsson m.fl. (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att analysera och utreda om regeringens transportpolitiska mål klarar kriser som slår hårt mot mobilitet och transporter och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa en lägsta nivå för transporter även under en kris och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att systemkritiska trafik- och säkerhetssystem fungerar även i en kris och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram beredskapsplaner för personalens återstart med fokus på behörighet och tillstånd och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C):

49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ytterligare politiska styrmedel behövs för att säkra efterlevnaden av transportsektorns utsläppsminskningmål till 2030 vilka bör inkludera ett brett spektrum av resultatinriktade lösningar för att främja ökad användning av klimateffektiva biodrivmedel, utökad elektrifiering och mer effektiva transportlösningar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2021/22:3686 av Martin Ådahl m.fl. (C):

14. 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.

2021/22:3689 av Lars Hjälmered m.fl. (M):

26. 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.

2021/22:3742 av Magnus Manhammar och Mattias Vepsä (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett hållbart och effektivt transportsystem och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en övergripande utredning av hela organisationen kring planering, projektering och upphandling av nybyggnation och underhåll av svensk infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
2. 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.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att framtida infrastrukturinvesteringar ska utgå från vad som gör mest nytta för jobb och tillväxt för att hela Sverige ska leva och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om möjlig alternativ finansiering och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett effektivt och hållbart transportsystem som inkluderar alla trafikslag och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om investeringar för att säkra effektiva flöden för passagerare och av gods och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att redovisa underhållsskuld inom befintlig plan och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om underfinansiering inom befintlig plan och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återinföra 10 procents anslagskredit för infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att analysera förändrade pendlingsmönster efter pandemin och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta ett trafikpolitiskt råd och tillkännager detta för regeringen.

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över antalet statliga myndigheter för infrastruktur i syfte att stärka samordningen och effektiviteten mellan de olika trafikslagen och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stärkt gemensam infrastrukturplanering med våra nordiska grannländer och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inkludera ny transportteknik i den framtida infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera infrastrukturlagstiftningen och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ordning i upphandlingsprocesserna avseende att projekt ska hålla budget och färdigställas inom avtalad tid och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säga nej till att bygga höghastighetsjärnväg och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige mer aktivt ska söka stöd för nationella infrastrukturprojekt från EU, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tågsatsningar som gynnar jobb och tillväxt och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säga nej till byggandet av höghastighetsjärnväg och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kapacitetsbrister på järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det ska gå att köra tåg i 250 kilometer i timmen på viktiga stråk i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta nästa steg i arbetet för att halvera restiden med tåg mellan Oslo och Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa infrastrukturen till och från Arlanda och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skydd av transportsystemet med anledning av det ökade terrorhotet och stärkt krisberedskap och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en nationell underhålls- och investeringsplan för de enskilda vägarna och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nivå för lägsta godtagbara vägstandard och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka det svenska vägnätet genom ökat stöd via länstrafikplanerna och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera planering av vägar 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 utvärdera pandemins effekter i syfte att säkerställa hur Sveriges transportsystem kan användas mer effektivt och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa en väl fungerande infrastruktur till och från hamnar och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om järnvägsfärjor och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3798 av Acko Ankarberg Johansson och Andreas Carlson (båda KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stödja teknikutveckling som ger transporter med lägre belastning på miljön, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att Jönköpings län har fungerande kommunikationer, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2021/22:3861 av Kristina Nilsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en snabbare utbyggnad av Nya Ostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3871 av Johan Löfstrand (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nya stambanor för snabbtåg och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att koldioxidvärderingen som utgör underlag för transportsektorns samhällsekonomiska kostnader bör utgå från EU-kommissionens rekommendation och Parisöverenskommelsens prissättning av koldioxid och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avbryta pågående arbete med Sverigeförhandlingens förslag om nya banor för höghastighetståg och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för förbindelsen Landskrona–Köpenhamn och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om lokala och regionala beslut om trafikantavgifter och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn över avskrivningsvillkoren för samarbetsavtal i infrastrukturprojekt med Trafikverket och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket för sina analyser av trafikbelastningar bör ta hänsyn till säsongsbaserade trafikflöden och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör stärka sina funktioner för tillstånds- och leveranskontroll samt uppföljning vid upphandling av väg- och järnvägsunderhållet och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att för kombiterminaler sträva efter horisontell överföring mellan lastbärare vid kortare stopp och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3883 av Lars Adaktusson m.fl. (KD):

31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett nordiskt ministerråd för trafik-, transport- och infrastrukturfrågor och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3919 av Linda Modig (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för investeringar i dubbelspår på Malmbanan och att projekt Malmporten fullföljs, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att genomföra trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder efter Europaväg E10 mellan Töre och Narvik och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3923 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.

2021/22:3925 av Helena Lindahl och Linda Modig (båda C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör titta på finansieringslösningar för Norrbottenbanans förverkligande, exempelvis genom att staten, via Riksgälden, lånar upp hela den summa som banan beräknas kosta, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att ge bolaget Norrbottenbanan AB i uppdrag att tillsammans med Trafikverket ansvara för samt genomföra projektet fullt ut och att återbetalning sker på samma sätt som upplägget med Botniabanen – en återbetalningsmodell där infrastrukturbudgeten under en viss tid belastas med en årligt återkommande summa – och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör intensifiera sitt arbete gällande Norrbottenbanan och snarast ge klartecken till Trafikverket att forcera planarbetet för hela sträckan för att i sin tur möjliggöra kortast möjliga byggtid – detta för att nyttorna ska falla ut tidigt och matcha de gigantiska investeringar som görs i norr – och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3929 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, samt hur den akuta kapacitetsbristen i järnvägssystemet kan lösas och bidra till den globala klimatomställningen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2021/22:3996 av Joar Forssell m.fl. (L):

23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa hinder för gränsöverskridande infrastruktur i EU och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3997 av Jakob Olofsgård m.fl. (L):

68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafikinvesteringar i utsatta områden och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4044 av Mikael Damsgaard (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda utbyggnaden av E18 mellan Köping och Västjädra till motorvägsstandard och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4045 av Mikael Damsgaard (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera förstärkningar av Bergslagspendeln och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4046 av Mikael Damsgaard (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att så snart som möjligt anpassa Hjulstabron för att större fartyg ska kunna passera och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4047 av Mikael Damsgaard (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om järnvägen sträckan Stockholm–Västerås–Oslo och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fyrspår på Mälarbanan och dubbelspår mellan Kolbäck och Hovsta och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP):

20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planering av transportsystemet ska styras efter klimatmål, inte prognos, och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge ett särskilt uppdrag till Trafikverket och andra berörda myndigheter att arbeta för ett mer transportsnålt samhälle samt att ta fram en plan för ökad transporteffektivitet och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägen ska rustas upp och byggas ut i hela landet samt att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas och tillkännager detta för regeringen och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder/regeländringar och ökade statliga investeringar för

överflyttning av långväga godstransporter från väg till järnväg och sjöfart och tillkännager detta för regeringen.

52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla och stärka statliga stöd för kommunala åtgärder för klimatsmart stads- och trafikplanering genom stadsmiljöavtalen och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4110 av Rasmus Ling m.fl. (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra järnvägsinfrastrukturen mellan Sverige, Danmark, Norge och Finland och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en konkurrenskraftig infrastruktur för basindustrin och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna i syfte att värdera industrins och godsflödets betydelse rätt och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör anslå medel till järnvägsunderhåll avseende viktiga lokala och regionala industrispår och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4185 av Andreas Carlson (KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta ombyggnationen av riksväg 26/47 och prioritera ombyggnationen av sträckan Mullsjö–Slättäng och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera ombyggnationen av riksväg 26/47 sträckan Månseryd–Hedenstorp och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4188 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.

2021/22:4197 av Elisabeth Falkhaven m.fl. (MP):

30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera energiförsörjningen av transportsektorn så att inhemskt producerad förnybar energi kan användas i kris och krig, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera energiförsörjningen av transportsektorn så att inhemskt producerad förnybar energi och inhemskt producerat förnybart bränsle kan användas i kris och krig och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L):

44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta överflyttning av godstransporter från väg till fartyg och järnväg och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga nya industrispår och tillkännager detta för regeringen.
74. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättrad transporteffektivitet genom medveten samhällsplanering är ett av verktygen för att möjliggöra klimatneutralitet i transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4207 av Axel Hallberg och Lorentz Tovatt (båda MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett negativt mål för biltrafik för att reducera biltrafiken till nödvändiga nivåer för att uppnå målet om att minska transportsektorns utsläpp med 70 procent till 2030 och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4219 av Camilla Brodin m.fl. (KD):

16. 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.
17. 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.

BILAGA 2

Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 18

Motion	Motionärer	Yrkanden
18. Övriga särskilda infrastrukturåtgärder		
2021/22:5	Ingemar Kihlström (KD)	
2021/22:10	Ingemar Kihlström (KD)	
2021/22:37	Aron Emilsson (SD)	
2021/22:370	Jörgen Grubb (SD)	
2021/22:375	Staffan Eklöf (SD)	
2021/22:402	Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD)	1 och 2
2021/22:403	Anne Oskarsson och Mattias Bäckström Johansson (båda SD)	1 och 2
2021/22:405	Anne Oskarsson och Mattias Bäckström Johansson (båda SD)	
2021/22:471	Michael Rubbestad och David Perez (båda SD)	
2021/22:491	Fredrik Lindahl (SD)	1 och 2
2021/22:493	Fredrik Lindahl (SD)	1 och 2
2021/22:494	Fredrik Lindahl och Markus Wiechel (båda SD)	
2021/22:507	Ann-Sofie Lifvenhage (M)	
2021/22:509	Ann-Sofie Lifvenhage m.fl. (M, C, KD)	
2021/22:664	Angelica Lundberg (SD)	
2021/22:743	Mikael Eskilandersson (SD)	
2021/22:779	Johan Hultberg (M)	2
2021/22:784	Ulrika Heie och Annika Qarlsson (båda C)	
2021/22:790	Kerstin Lundgren (C)	
2021/22:838	Hanna Westerén (S)	
2021/22:843	Sofia Westergren och Camilla Waltersson Grönvall (båda M)	
2021/22:893	Saila Quicklund (M)	
2021/22:900	Patrik Jönsson (SD)	
2021/22:901	Patrik Jönsson (SD)	
2021/22:902	Patrik Jönsson (SD)	
2021/22:903	Patrick Reslow och Jörgen Grubb (båda SD)	
2021/22:934	Pia Nilsson m.fl. (S)	

2021/22:952	Johan Andersson m.fl. (S)	
2021/22:1023	Fredrik Christensson (C)	
2021/22:1024	Fredrik Christensson och Annika Qarlsson (båda C)	
2021/22:1030	Magnus Oscarsson (KD)	
2021/22:1105	Ulrika Heindorff m.fl. (M)	
2021/22:1141	Magnus Stuart (M)	
2021/22:1173	Magnus Ek (C)	
2021/22:1178	Anne-Li Sjölund (C)	
2021/22:1193	Peter Helander (C)	1 och 2
2021/22:1195	Lars Thomsson (C)	
2021/22:1205	Lars Thomsson (C)	
2021/22:1233	Jörgen Hellman m.fl. (S)	
2021/22:1249	Joakim Sandell m.fl. (S)	
2021/22:1284	Patrik Engström m.fl. (S)	
2021/22:1307	Jörgen Hellman m.fl. (S)	
2021/22:1325	Kristina Nilsson och Anna-Belle Strömberg (båda S)	
2021/22:1334	Carina Ödebrink m.fl. (S)	
2021/22:1385	Jessika Roswall och Ulrika Karlsson (båda M)	
2021/22:1389	Larry Söder (KD)	
2021/22:1402	Emilia Töyrä m.fl. (S)	
2021/22:1417	Adnan Dibrani (S)	
2021/22:1520	Camilla Brodin (KD)	
2021/22:1544	Magnus Manhammar (S)	
2021/22:1554	Heléne Björklund och Magnus Manhammar (båda S)	
2021/22:1576	Johnny Skalin (SD)	
2021/22:1603	Helena Lindahl och Peter Helander (båda C)	
2021/22:1604	Helena Lindahl (C)	
2021/22:1625	Per Åsling (C)	4
2021/22:1631	Helena Vilhelmsson (C)	
2021/22:1635	Per Åsling (C)	
2021/22:1662	Magnus Manhammar och Heléne Björklund i denna del (båda S)	
2021/22:1675	Johan Hultberg (M)	1–3

2021/22:1681	Heléne Björklund och Magnus Manhammar (båda S)	
2021/22:1705	Camilla Waltersson Grönvall (M)	
2021/22:1723	Rasmus Ling (MP)	
2021/22:1724	Rasmus Ling (MP)	
2021/22:1762	Mikael Dahlqvist m.fl. (S)	
2021/22:1784	Viktor Wärnick (M)	
2021/22:1799	Olle Thorell och Maria Strömkvist (båda S)	
2021/22:1831	Annicka Engblom m.fl. (M)	1 och 2
2021/22:1904	Lars Hjälmared m.fl. (M)	1
2021/22:1939	Lars Hjälmared (M)	1
2021/22:1948	Lotta Olsson (M)	
2021/22:2046	Lars Hjälmared (M)	3
2021/22:2109	Gudrun Brunegård (KD)	1 och 2
2021/22:2112	Lars Adaktusson (KD)	
2021/22:2126	Ulrika Heindorff m.fl. (M)	
2021/22:2144	Yasmine Bladelius m.fl. (S)	
2021/22:2202	Jörgen Berglund (M)	
2021/22:2203	Jörgen Berglund (M)	
2021/22:2204	Jörgen Berglund (M)	
2021/22:2209	Jörgen Berglund (M)	
2021/22:2210	Jörgen Berglund (M)	
2021/22:2211	Jörgen Berglund m.fl. (M)	
2021/22:2227	Erik Ottoson (M)	
2021/22:2231	Erik Ottoson (M)	1 och 2
2021/22:2273	Bengt Eliasson (L)	
2021/22:2276	Bengt Eliasson (L)	
2021/22:2295	Lina Nordquist (L)	
2021/22:2297	Lina Nordquist (L)	
2021/22:2304	Nina Lundström (L)	
2021/22:2328	Malin Danielsson m.fl. (L)	3
2021/22:2329	Malin Danielsson och Nina Lundström (båda L)	
2021/22:2347	Robert Hannah (L)	
2021/22:2362	Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L)	2 och 3
2021/22:2378	Lars Püss m.fl. (M)	1–8 och 10

2021/22:2396	Alexandra Anstrell (M)	
2021/22:2423	Ida Drougge (M)	
2021/22:2446	Ida Drougge (M)	
2021/22:2488	Alexandra Anstrell (M)	
2021/22:2490	Alexandra Anstrell och Erik Ottoson (båda M)	
2021/22:2647	Josefin Malmqvist m.fl. (M)	13
2021/22:2699	Ingela Nylund Watz m.fl. (S)	
2021/22:2795	Mikael Oscarsson (KD)	
2021/22:2884	Ulrika Karlsson och Jessika Roswall (båda M)	
2021/22:2953	Patrik Jönsson m.fl. (SD)	6–14, 25, 27 och 28
2021/22:2954	Jimmy Ståhl m.fl. (SD)	11
2021/22:2958	Ann-Sofie Alm (M)	
2021/22:2959	Ann-Sofie Alm (M)	
2021/22:2968	Thomas Morell m.fl. (SD)	19 och 23
2021/22:3016	Runar Filper (SD)	
2021/22:3018	Staffan Eklöf och Eric Westroth (båda SD)	
2021/22:3022	Fredrik Lindahl m.fl. (SD)	9
2021/22:3023	Per Söderlund (SD)	
2021/22:3024	Dennis Dioukarev och Jimmy Ståhl (båda SD)	
2021/22:3027	Dennis Dioukarev och Jimmy Ståhl (båda SD)	
2021/22:3031	Eric Westroth och Staffan Eklöf (båda SD)	
2021/22:3034	Patrik Jönsson m.fl. (SD)	1–7
2021/22:3035	Ann-Christine From Utterstedt (SD)	
2021/22:3036	Dennis Dioukarev och Jimmy Ståhl (båda SD)	
2021/22:3040	Roger Hedlund (SD)	
2021/22:3041	Roger Hedlund (SD)	
2021/22:3042	Roger Hedlund (SD)	
2021/22:3051	Kjell Jansson (M)	
2021/22:3072	Hans Ekström m.fl. (S)	
2021/22:3091	Hans Ekström m.fl. (S)	1
2021/22:3106	Cecilia Widegren (M)	1 och 2
2021/22:3238	Viktor Wärnick (M)	
2021/22:3249	John Widegren (M)	
2021/22:3265	John Widegren (M)	
2021/22:3294	Nicklas Attefjord (MP)	1

2021/22:3358	Kjell-Arne Ottosson (KD)	
2021/22:3359	Kjell-Arne Ottosson (KD)	1
2021/22:3376	Viktor Wärnick (M)	
2021/22:3421	Emma Hult och Elisabeth Falkhaven (båda MP)	
2021/22:3425	Boriana Åberg m.fl. (M)	1–6
2021/22:3497	Kerstin Lundgren m.fl. (C)	10–15
2021/22:3500	Niels Paarup-Petersen och Jonny Cato (båda C)	1 och 3
2021/22:3507	Jonny Cato och Niels Paarup-Petersen (båda C)	
2021/22:3508	Jonny Cato m.fl. (C)	
2021/22:3554	Lars Beckman (M)	
2021/22:3555	Lars Beckman (M)	
2021/22:3645	Noria Manouchi (M)	
2021/22:3667	Niels Paarup-Petersen (C)	1 och 2
2021/22:3752	Maria Stockhaus m.fl. (M)	11
2021/22:3754	Maria Stockhaus m.fl. (M)	3
2021/22:3798	Acko Ankarberg Johansson och Andreas Carlson (båda KD)	2
2021/22:3861	Kristina Nilsson m.fl. (S)	
2021/22:3879	Magnus Jacobsson m.fl. (KD)	17
2021/22:3919	Linda Modig (C)	1 och 2
2021/22:3923	Kristina Yngwe (C)	
2021/22:3925	Helena Lindahl och Linda Modig (båda C)	1–3
2021/22:3929	Per Åsling m.fl. (C)	
2021/22:4044	Mikael Damsgaard (M)	
2021/22:4045	Mikael Damsgaard (M)	
2021/22:4046	Mikael Damsgaard (M)	
2021/22:4047	Mikael Damsgaard (M)	1 och 2
2021/22:4110	Rasmus Ling m.fl. (MP)	1
2021/22:4185	Andreas Carlson (KD)	1 och 2
2021/22:4188	Andreas Carlson (KD)	