



Infrastrukturplanering

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet ett antal frågor om planering, prioritering, finansiering och utformning av transportinfrastruktur med utgångspunkt i 187 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2014.

Utskottet lyfter särskilt fram den pågående utredningen om en utbyggnad av nya stambanor samt åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna, den s.k. Sverigeförhandlingen. Utskottet anser att det finns skäl för riksdagen att särskilt uppmärksamma en av de åtgärder som ingår i utredningsdirektiven, nämligen en östlig förbindelse som knyter samman trafikledningen runt Stockholms innerstad och som inte inkräktar på nationalstadsparken. Utskottet föreslår att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att pröva förutsättningarna för olika finansieringslösningar för en sådan förbindelse. Utskottet tillstyrker därmed ett motionsförslag om detta. Övriga motionsförslag om infrastrukturprojekt som ingår i Sverigeförhandlingens direktiv avstyrks. Utskottet anser att det är lämpligt att avvakta utfallet av förhandlaren uppdrag.

Även övriga motionsförslag som behandlas i betänkandet avstyrks. Utskottet anser att de frågor om prioritering av infrastrukturåtgärder som tas upp i motionsförslagen är väl uppmärksammade och ser med tillförsikt fram emot att regeringen återkommer med ett väl avvägt och motiverat förslag till prioriteringar inför riksdagens inriktningsbeslut för nästa planeringsperiod. Utskottet hänvisar vidare till att det bedrivs ett kontinuerligt utvecklingsarbete av de metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser som används i infrastrukturplaneringen. I fråga om finansiering anser utskottet att transportinfrastruktur som huvudregel bör finansieras med anslag, men att lån i Riksgäldskontoret kan godkännas under vissa förutsättningar. Vad gäller medfinansiering förutsätter utskottet att lämpliga principer och riktlinjer för detta tas fram inför kommande planeringsomgångar. Utskottet konstaterar också att finansieringsfrågor utgör en central del av Sverigeförhandlingens uppdrag. Även motionsförslag om fysisk planering av transportinfrastruktur och utformning av trafikmiljöer avstyrks med hänvisning till det arbete som bedrivs på området.

I betänkandet behandlas ett stort antal motionsförslag om bl.a. upprustning och utbyggnad av olika vägar och järnvägar i landet. Utskottet avstyrker dessa förslag med hänvisning till gällande praxis enligt vilken projekt för att vidmakthålla och utveckla transportinfrastruktur normalt sett inte avgörs av riksdagen.

I betänkandet finns tre reservationer och ett särskilt yttrande.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	9
Ärendet och dess beredning.....	9
Utskottets överväganden.....	10
Principer för prioritering av infrastrukturåtgärder	10
Samhällsekonomiska analyser i planeringen	20
Finansiering av infrastrukturåtgärder	24
Vissa frågor om fysisk planering.....	28
Sverigeförhandlingen	30
Särskilda infrastrukturåtgärder	34
Reservationer	52
1. Principer för prioritering av infrastrukturåtgärder, punkt 1 (V).....	52
2. Investeringsprojekt inom ramen för Sverigeförhandlingen, punkt 5 (M, C, FP, KD).....	53
3. Särskilt om en östlig förbindelse runt Stockholm, punkt 6 (S, MP, V)	56
Särskilt yttrande	58
Finansiering av infrastrukturåtgärder, punkt 3 (SD).....	58
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	59
Motioner från allmänna motionstiden 2014/15	59

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Principer för prioritering av infrastrukturåtgärder

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:163 av Håkan Svenneling m.fl. (V) yrkande 3,

2014/15:192 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 2 och 10,

2014/15:619 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M),

2014/15:847 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkandena 6, 7 och 9,

2014/15:1339 av Anders Åkesson (C),

2014/15:1350 av Kristina Yngwe (C) yrkandena 1–3,

2014/15:1785 av Per Åsling och Helena Lindahl (C),

2014/15:1985 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 7,

2014/15:2318 av Lars Hjälmered m.fl. (M) yrkande 1,

2014/15:2377 av Saila Quicklund (M) och

2014/15:2525 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 3.

Reservation 1 (V)

2. Samhällsekonomiska analyser i planeringen

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:272 av Anders Ahlgren och Daniel Bäckström (C),

2014/15:568 av Ola Johansson (C) yrkandena 1 och 2 samt

2014/15:2427 av Anders Åkesson (C) yrkande 2.

3. Finansiering av infrastrukturåtgärder

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:689 av Jan Ericson (M),

2014/15:1298 av Johnny Skalin (SD),

2014/15:1316 av Per Åsling och Anders Åkesson (C),

2014/15:2138 av Per Klarberg m.fl. (SD) och

2014/15:2427 av Anders Åkesson (C) yrkande 3.

4. Vissa frågor om fysisk planering

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:25 av Nina Lundström (FP) yrkande 6,

2014/15:553 av Annika Qarlsso och Fredrik Christensson (C)

yrkandena 1 och 2 samt

2014/15:2755 av Petter Löberg m.fl. (S).

5. Investeringsprojekt inom ramen för Sverigeförhandlingen

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:1850 av Hans Rothenberg m.fl. (M) yrkande 3,

2014/15:2317 av Lars Hjälmered m.fl. (M, C, FP, KD) yrkandena 3–7,

2014/15:2318 av Lars Hjälmered m.fl. (M) yrkande 21 och

2014/15:2587 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 1.

Reservation 2 (M, C, FP, KD)

6. Särskilt om en östlig förbindelse runt Stockholm

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att regeringen bör pröva förutsättningarna för olika finansieringslösningar för en östlig förbindelse som knyter samman trafiklederna runt Stockholm och som inte inkräktar på nationalstadsparken. Därmed bifaller riksdagen motion

2014/15:2317 av Lars Hjalmered m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 8.

Reservation 3 (S, MP, V)

7. Särskilda infrastrukturåtgärder

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:14 av Nina Lundström (FP),

2014/15:19 av Nina Lundström (FP),

2014/15:31 av Nina Lundström (FP) yrkande 1,

2014/15:73 av Magnus Persson (SD),

2014/15:110 av Edward Riedl (M),

2014/15:116 av Jenny Petersson (M),

2014/15:124 av Jan Lindholm (MP) yrkandena 1 och 2,

2014/15:125 av Jan Lindholm (MP),

2014/15:126 av Jan Lindholm (MP),

2014/15:162 av Jimmy Ståhl (SD),

2014/15:195 av Mats Persson (FP) yrkandena 1 och 2,

2014/15:199 av Roger Haddad (FP),

2014/15:209 av Torkild Strandberg (FP) yrkandena 1–3,

2014/15:234 av Cecilia Widegren (M),

2014/15:244 av Mattias Bäckström Johansson (SD),

2014/15:245 av Mattias Bäckström Johansson (SD),

2014/15:271 av Gunilla Nordgren m.fl. (M),

2014/15:275 av Fredrik Christensson (C),

2014/15:397 av Katarina Brännström och Johan Hultberg (M),

2014/15:407 av Maria Weimer (FP) yrkandena 1 och 2,

2014/15:457 av Boriana Åberg (M),

2014/15:537 av Kerstin Lundgren (C),

2014/15:540 av Kerstin Lundgren (C),

2014/15:571 av Kerstin Lundgren (C),

2014/15:593 av Jessica Polfjärd (M),

2014/15:599 av Lars Tysklind och Said Abdu (FP),

2014/15:612 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (M),

2014/15:613 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (M),

2014/15:649 av Patrick Reslow och Olof Lavesson (M),

2014/15:651 av Said Abdu (FP) yrkandena 1 och 2,

2014/15:677 av Said Abdu (FP),

2014/15:762 av Maria Andersson Willner m.fl. (S),

2014/15:776 av Bengt Eliasson (FP),

2014/15:788 av Emma Carlsson Löfdahl och Bengt Eliasson (FP),

2014/15:789 av Emma Carlsson Löfdahl och Bengt Eliasson (FP),
2014/15:790 av Bengt Eliasson och Emma Carlsson Löfdahl (FP),
2014/15:815 av Per-Ingvar Johnsson (C),
2014/15:835 av Boriana Åberg (M),
2014/15:862 av Lars-Axel Nordell (KD),
2014/15:901 av Tomas Tobé och Margareta B Kjellin (M),
2014/15:903 av Tomas Tobé (M),
2014/15:905 av Camilla Waltersson Grönvall (M),
2014/15:936 av Ingemar Nilsson och Anna-Caren Säterberg (S),
2014/15:947 av Patrik Engström (S),
2014/15:956 av Isak From och Helén Pettersson i Umeå (S) yrkandena
1–3,
2014/15:961 av Phia Andersson och Adnan Dibrani (S),
2014/15:963 av Patrik Björck m.fl. (S),
2014/15:972 av Catharina Elmsäter-Svärd (M) yrkandena 2 och 5,
2014/15:983 av Annika Qarlsso och Fredrik Christensson (C),
2014/15:1022 av Julia Kronlid (SD),
2014/15:1024 av Julia Kronlid (SD),
2014/15:1027 av Runar Filper och Patrik Jönsson (SD),
2014/15:1049 av Emma Carlsson Löfdahl (FP) yrkandena 1 och 2,
2014/15:1074 av Magnus Oscarsson (KD),
2014/15:1079 av Magnus Oscarsson (KD),
2014/15:1094 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 1,
2014/15:1125 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 5,
2014/15:1165 av Hans Ekström (S),
2014/15:1176 av Maria Strömkvist m.fl. (S),
2014/15:1194 av Peter Johnsson m.fl. (S),
2014/15:1201 av Hans Unander m.fl. (S),
2014/15:1211 av Lena Asplund (M),
2014/15:1214 av Lena Asplund (M),
2014/15:1221 av Sten Bergheden (M),
2014/15:1239 av Patrik Jönsson m.fl. (SD),
2014/15:1273 av Johnny Skalin (SD),
2014/15:1296 av Sten Bergheden (M) yrkande 1,
2014/15:1322 av Betty Malmberg m.fl. (M, FP, KD, C),
2014/15:1357 av Emil Källström m.fl. (C),
2014/15:1420 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkandena 1 och 2,
2014/15:1431 av Olle Thorell m.fl. (S),
2014/15:1433 av Susanne Eberstein och Anna-Caren Säterberg (S),
2014/15:1518 av Roland Utbult (KD),
2014/15:1523 av Lars-Axel Nordell (KD),
2014/15:1575 av Magnus Oscarsson (KD),
2014/15:1586 av Andreas Carlson (KD),
2014/15:1587 av Andreas Carlson (KD),
2014/15:1588 av Andreas Carlson (KD),

2014/15:1657 av Stina Bergström (MP) yrkandena 1 och 2,
2014/15:1658 av Stina Bergström och Jonas Eriksson (MP),
2014/15:1769 av Jessica Rosencrantz (M),
2014/15:1776 av Annie Lööf (C),
2014/15:1788 av Daniel Bäckström (C),
2014/15:1813 av Mats Green och Helena Bouveng (M),
2014/15:1814 av Carl-Oskar Bohlin och Ulf Berg (M),
2014/15:1855 av Hans Rothenberg m.fl. (M) yrkandena 1 och 2,
2014/15:1944 av Jasenko Omanovic m.fl. (S),
2014/15:1980 av Niclas Malmberg (MP) yrkandena 1–5,
2014/15:2015 av Lars Püss (M),
2014/15:2050 av Lars Eriksson m.fl. (S),
2014/15:2069 av Catharina Bråkenhielm m.fl. (S),
2014/15:2085 av Phia Andersson och Adnan Dibrani (S),
2014/15:2141 av Monica Green m.fl. (S),
2014/15:2155 av Annicka Engblom m.fl. (M),
2014/15:2161 av Monica Green m.fl. (S),
2014/15:2164 av Katarina Köhler och Kristina Nilsson (S),
2014/15:2167 av Katarina Köhler och Kristina Nilsson (S),
2014/15:2168 av Katarina Köhler m.fl. (S),
2014/15:2170 av Paula Holmqvist m.fl. (S),
2014/15:2175 av Peter Jeppsson och Magnus Manhammar (S),
2014/15:2179 av Monica Green m.fl. (S),
2014/15:2183 av Isak From m.fl. (S),
2014/15:2207 av Lars Eriksson (S),
2014/15:2213 av Jan R Andersson m.fl. (M),
2014/15:2220 av Jan R Andersson och Finn Bengtsson (M),
2014/15:2260 av Åsa Westlund m.fl. (S) yrkande 5,
2014/15:2273 av Sofia Fölster (M),
2014/15:2315 av Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (S),
2014/15:2332 av Saila Quicklund (M),
2014/15:2356 av Per Åsling (C),
2014/15:2463 av Jasenko Omanovic m.fl. (S),
2014/15:2472 av Eva Lohman (M),
2014/15:2486 av Mikael Jansson och David Lång (SD),
2014/15:2512 av Roger Hedlund (SD),
2014/15:2519 av Mikael Jansson och David Lång (SD) yrkandena 1 och 2,
2014/15:2545 av Helena Lindahl och Per Åsling (C) yrkandena 1 och 2,
2014/15:2584 av Jan R Andersson och Finn Bengtsson (M),
2014/15:2587 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 3,
2014/15:2601 av Patrik Jönsson och Josef Fransson (SD),
2014/15:2650 av Niklas Karlsson och Per-Arne Håkansson (S) yrkande 3,
2014/15:2738 av Helena Lindahl och Per Åsling (C),

2014/15:2747 av Roger Hedlund (SD),
2014/15:2754 av Johan Löfstrand m.fl. (S),
2014/15:2762 av Fredrik Eriksson (SD),
2014/15:2778 av Roger Hedlund (SD),
2014/15:2799 av Olle Thorell m.fl. (S),
2014/15:2800 av Peter Persson m.fl. (S),
2014/15:2825 av Thomas Strand m.fl. (S),
2014/15:2864 av Pyyri Niemi m.fl. (S) yrkande 1 och
2014/15:2914 av Mikael Jansson (SD).

Stockholm den 26 mars 2015

På trafikutskottets vägnar

Karin Svensson Smith

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Tony Wiklander (SD), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S) och Lars Tysklind (FP).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas 187 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2014. En förteckning över de förslag som behandlas finns i bilagan.

I samband med beredningen av ärendet anordnade utskottet den 12 februari 2015 ett seminarium om samhällsekonomiska analyser inom transportsektorn. Vid seminariet deltog representanter för Riksrevisionen, Trafikverket, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Kungliga Tekniska högskolan (KTH) och Näringslivets transportråd. Därutöver informerades utskottet den 17 mars 2015 av företrädare för Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) och den 19 mars 2015 av Sverigeförhandlingen om infrastrukturellerade frågor.

I sammanhanget kan också nämnas att utskottet tidigare under innevarande riksmöte behandlat frågor om Förbifart Stockholm (bet. 2014/15:TU1) och cykelfrågor (bet. 2014/15:TU5). Utskottet kommer senare under våren att behandla motionsyrkanden om järnvägs- och kollektivtrafikfrågor.

Utskottets överväganden

Principer för prioritering av infrastrukturåtgärder

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om principerna för prioritering av infrastrukturåtgärder. Utskottet hänvisar till att de frågor om prioriteringar som tas upp i motionsförslagen är väl uppmärksammade. Utskottet ser också med tillförsikt fram emot att regeringen återkommer med ett väl avvägt och motiverat förslag till prioriteringar inför riksdagens inriktningsbeslut för nästa planeringsperiod.

Jämför reservation 1 (V).

Bakgrund

Transportpolitikens mål

I enlighet med riksdagens beslut är det övergripande målet för transportpolitiken att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål: tillgänglighet, och om ett hänsynsmål: säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU4, rskr. 2008/09:257 och prop. 2013/14:1 utg.omr. 22, bet. 2013/14:TU1, rskr. 2013/14:131).

Planeringssystemet

Beslut om vilka transportinfrastrukturåtgärder som staten ska vidta fattas genom en s.k. ekonomisk planeringsprocess. Från och med planeringsperioden 2014–2025 tillämpas den modell för ekonomisk planering av transportinfrastruktur som presenterades i propositionen Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257). Modellen omfattar inriktningsplanering, långsiktig åtgärdsplanering samt planering av genomförande av åtgärder på kort och medellång sikt.

Enligt modellen bör den långsiktiga inriktningen av infrastrukturplaneringen omprövas ungefär en gång per mandatperiod. Inriktningsplaneringen avslutas med att riksdagen beslutar om en ekonomisk ram och inriktningen inför en kommande planeringsperiod på minst tio år. Som grund för riksdagens inriktningsbeslut presenterar regeringen en infrastrukturproposition, som i sin tur baseras på underlag från bl.a. Trafikverket.

Utifrån de förutsättningar som riksdagens inriktningsbeslut ger genomförs en långsiktig åtgärdsplanering. Den utmynnar i att regeringen fastställer en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet samt ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för den aktuella perioden. Som underlag för beslutet utarbetas ett förslag till en nationell plan av Trafikverket och förslag till länsplaner av respektive länsplaneupprättare, dvs. ett regionalt samverkansorgan, ett självstyrelseorgan eller länsstyrelsen.

Wilka åtgärder i den nationella planen som ska få genomföras är föremål för årliga beslut. Baserat på förslag från Trafikverket fattar regeringen ett beslut om vilka åtgärder som får byggstartas de närmast följande tre åren (år 1–3) och ett beslut om vilka åtgärder som bör förberedas för byggstart de därpå följande tre åren (år 4–6). De åtgärder som Trafikverket föreslår för byggstart år 1–3 ska vara färdigutredda med avseende på genomförande, kostnader och finansiering. För att regeringen ska ges bättre möjligheter att ta ställning till Trafikverkets förslag bör dessa enligt modellen remitteras till Trafikanalys. Uppgiften för Trafikanalys bör i första hand vara att granska de samhällsekonomiska kalkyler, kostnadsberäkningar, planeringsunderlag och, i förekommande fall, analyser av alternativa finansieringslösningar som ligger till grund för Trafikverkets förslag.

Vid sidan av den ekonomiska planeringen finns en process för fysisk planering av vägar och järnvägar där frågor kring lokalisering, utformning och miljöpåverkan hanteras. Givet att nödvändiga avgöranden enligt tillämpliga regelverk finns kan Trafikverket fatta beslut om byggstart för de åtgärder som ingår i regeringens beslut för år 1–3.

Planeringsperioden 2014–2025

För planeringsperioden 2014–2025 uppgår den ekonomiska ramen som riksdagen har fastställt till 522 miljarder kronor i 2013 års prisnivå, varav 86 miljarder kronor till drift och underhåll av och reinvestering i statliga järnvägar, 155 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar och 281 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet. Riksdagen har vidare beslutat att den s.k. planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter, ska uppgå till 53 miljarder kronor för perioden 2010–2025 i 2013 års prisnivå (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119).

Av det fastställelsebeslut för planeringsperioden 2014–2025 som regeringen fattade den 3 april 2014 framgår att av den ekonomiska ramen om 522 miljarder kronor ska 34,9 miljarder kronor gå till de länsplaner som de regionala planupprättarna därefter har fastställt. Vidare framgår att till den ekonomiska ramen kommer ytterligare 85 miljarder kronor som möjliggörs genom intäkter från trängselskatt, avgifter och bidrag.

Vid behandlingen av budgetpropositionen för 2015 fattade riksdagen beslut om en ytterligare satsning om 500 miljoner kronor per år under perioden 2015–2018 utöver vad som följer av den fastställda nationella planen (prop. 2014/15:1, utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:85).

Motionerna

I kommittémotion 2014/15:163 av Håkan Svenneling m.fl. (V) poängteras vikten av en väl fungerande infrastruktur i hela landet (yrkande 3). Motionärerna anser att de lågtrafikerade järnvägarna ska värnas, även om de inte alltid används i dag. När det gäller vägar vill motionärerna prioritera underhåll av bärighet och tjälsäkring.

Jonas Sjöstedt m.fl. (V) anser att det finns ett behov av ytterligare styrmedel och investeringar för att stimulera godstransporter på järnvägen och föreslår i partimotion 2014/15:192 att regeringen bör återkomma med en översyn av lämpliga åtgärder för att öka andelen godstransporter på järnvägen (yrkande 2). Den gällande tolvåriga planen är enligt motionärerna såväl när det gäller den ekonomiska ramen som innehållsmässigt otillräcklig för att möjliggöra en nödvändig överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Vidare anser motionärerna att det är viktigt med god service, hög tillgänglighet, trygghet och en trevlig atmosfär för att öka det kollektiva resandet, varför Trafikverket bör ges ett speciellt uppdrag att bygga bort otrygga miljöer i anslutning till tågstationer, såsom mörka tunnlar eller passager, för att på så sätt öka tryggheten (yrkande 10).

Cecilie Tenfjord-Toftby (M) framhåller i motion 2014/15:619 behovet av en gemensam nordisk strategi för att utveckla transportinfrastrukturen till havs och på land. En gemensam nordisk infrastrukturplan, som framför allt bör ha fokus på järnvägen, kommer enligt motionären att vara till glädje för arbetsmarknaden och för att Norden ska stå sig i konkurrensen på världsmarknaden. Vidare anser motionären att det finns anledning att överväga att ge relevanta institutioner såsom Nordforsk och Nordisk energiforskning i uppdrag att ta fram en långsiktig gemensam nordisk satsning på forskning och innovation inom transportområdet.

I kommittémotion 2014/15:847 av Emma Wallrup m.fl. (V) framförs att nästkommande infrastrukturplan bör vara inriktad på klimatmål, övriga miljö kvalitetsmål och ett transportsnålt samhälle (yrkande 9). Vidare föreslår motionärerna att Trafikanalys ges i uppdrag att presentera statistik för godstransporter i städerna (yrkande 6). Genom att tillgängliggöra bättre statistik för godstransporter skulle kommunernas möjligheter att delfinansiera distributionscentraler och att på andra sätt ge stöd för samordnade godstransporter förbättras. Motionärerna anser även att Trafikverket bör ges i uppdrag att föreslå åtgärder för att stärka viktiga omlastningsnoder och utöka möjligheterna för omlastning av gods till järnväg (yrkande 7). Möjligheterna för omlastning behöver enligt motionärerna byggas ut i takt med att mer godstransporter förs över på järnväg.

Anders Åkesson (C) anser att det är viktigt att ha ett jämställdhetsperspektiv vid planeringen av infrastruktur och föreslår i motion 2014/15:1339 att kvinnor, män och grupper med olika funktionsnedsättningar ges samma tillträde till planerings- och beslutsfattande forum.

I motion 2014/15:1350 framhåller Kristina Yngwe (C) vikten av att säkerställa att planerad och prognostiserad infrastrukturutveckling i omgivande länder ges tillräcklig tyngd när kapacitetsbehovet i det svenska transportsystemet beräknas. Detta bör enligt motionären säkerställas i kommande utredningsrutiner och utredningsdirektiv (yrkande 1). Vidare anser motionären att det måste säkerställas att den kommande beredningen av den nationella planen för 2018–2029, inklusive den ansvariga myndighetens utredningar, tar hänsyn till kommande kapacitetsbehov med anledning av bl.a. Fehmarn Bält-förbindelsen (yrkande 2) samt att planansvariga regionala myndigheter bör få i uppdrag att beräkna kommande kapacitetsbehov med anledning av bl.a. Fehmarn Bält-förbindelsen (yrkande 3).

Per Åsling och Helena Lindahl (båda C) föreslår i motion 2014/15:1785 att Trafikverket ges i uppdrag att tillsammans med näringslivet och övriga berörda myndigheter undersöka behovet av att anpassa infrastrukturen till turistresmål som är starkt säsongsbundna. Motionärerna vänder sig mot att de statliga anslagen för regional transportinfrastruktur i alltför hög utsträckning fördelas utifrån befolkningsstorlek och medelbelastning över året, utan hänsyn till att befintlig infrastruktur och kollektiva transportmedel sällan är tillräckligt flexibla för att klara stora variationer i antalet besökare över året.

Karin Svensson Smith (MP) anser i motion 2014/15:1985 att staten bör ta det fulla ansvaret för cykelinfrastrukturen längs det nationella vägnätet samt för de nationella cykellederna (yrkande 7). Praxisen att Trafikverket i stora delar av landet kräver kommunal medfinansiering för cykelvägar längs det statliga vägnätet bör upphöra.

I kommittémotion 2014/15:2318 av Lars Hjälmered m.fl. (M) framhålls att utveckling och vidmakthållande av statens infrastruktur bör utgå från den fastställda ekonomiska ramen för planeringsperioden 2014–2025 om 522 miljarder kronor samt den tidigare regeringens fastställda prioritering för hur transportsystemet ska utvecklas under planeringsperioden (yrkande 1). I dessa beslut ingår bl.a. att byggandet av Förbifart Stockholm ska sättas igång 2014 och att arbetet med att anlägga de första delsträckorna för nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö ska påbörjas innan planeringsperioden löpt ut.

Frågan om att infrastrukturmedel fördelas baserat på länens befolkningsstorlek uppmärksammas även av Saila Quicklund (M) i motion 2014/15:2377 där det framförs att beräkningsgrunderna för fördelningen av medel till underhåll och investeringar i infrastruktur behöver ta större hänsyn till olika näringars behov. Motionären pekar på att sådana näringar som skogs- och jordbruk och även turism är starkt beroende av framkomliga vägar och att många år av bristande underhåll i grundförstärkning och beläggning skapar problem som är särskilt påtagliga i skogslänen.

Karin Svensson Smith (MP) lyfter i motion 2014/15:2525 fram behovet av ett etappmål för större hänsynstagande till grön infrastruktur (yrkande 3). Motionären framhåller att trafikplaneringen i städerna i allt större utsträckning bör utgå från yteffektiva transportstrategier, i syfte att frigöra arealer där dagvatten kan omhändertas och förhindras att överbelasta kloakvattenledningar eller att infiltrera dricksvattentäcker/-ledningar.

Utskottets ställningstagande

Prioriteringsmässiga utgångspunkter

De motionsförslag som behandlas under denna beslutspunkt rör alla i olika grad principerna för prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen. Några av yrkandena handlar om prioriteringsfrågor av övergripande natur. I motion 2014/15:847 (V) yrkande 9 föreslås att nästkommande infrastrukturplan bör vara inriktad på klimatmål, övriga miljökvalitetsmål och ett transportsnålt samhälle. Vikten av väl fungerande infrastruktur i hela landet poängteras i motion 2014/15:163 (V) yrkande 3. I motion 2014/15:1339 (C) betonas vikten av ett jämställdhetsperspektiv i planeringen av transportinfrastruktur.

Utskottet vill i sammanhanget inledningsvis peka på de komplexa frågor som måste hanteras inom ramen för den statliga infrastrukturplaneringen. Statens satsningar på transportinfrastruktur är ett av flera medel för att utveckla transportsystemet och uppnå transportpolitikens mål. I det ligger att tillgänglighet för medborgarna och näringslivet i hela landet ska främjas, samtidigt som hänsyn ska tas till säkerhet, miljö och hälsa.

Dessa målsättningar och restriktioner ska vara en utgångspunkt för planeringen av transportinfrastruktur och utskottet kan konstatera att detta är en uttalad ambition för den nu gällande nationella planen för planeringsperioden 2014–2025. Utskottet noterar vidare att regeringen i sitt fastställelsebeslut från den 3 april 2014 anger att inriktningen för den nu gällande nationella planen för planeringsperioden 2014–2025 är att skapa förutsättningar för ett kapacitetsstarkt, robust, säkert, tillgängligt och hållbart transportsystem som tillgodoser näringslivets och medborgarnas behov av arbetspendling och av godstransporter i alla delar av landet. Regeringen pekar i beslutet på att planens satsningar på forskning bör medverka till att förtydliga bilden av hur transportsystemet ska utformas för att bidra till jämställdhet när det gäller förutsättningarna för att använda systemet. Därtill har jämställdhet ingått som en del i de samlade effektbedömningarna för de investeringar på över 50 miljoner kronor som regeringen har pekat ut.

I samma beslut pekar regeringen även på att de regionala planupprättarnas dåvarande förslag till länsplaner visar på ambitioner att stärka näringslivets konkurrenskraft genom åtgärder för att öka arbetsmarknadsregionernas storlek och tillgängligheten i godstransportsystemet samt att stärka kollektivtrafiken för att förbättra tillgängligheten och minska klimatpåverkan.

Enligt vad utskottet har erfarit avser regeringen att under 2016 presentera en proposition med förslag till ny ekonomisk ram och vägledning för prioriteringar inför åtgärdsplaneringen för planeringsperioden 2018–2029. Utskottet ser med tillförsikt fram emot att regeringen återkommer med ett väl avvägt och motiverat förslag till prioriteringar inför riksdagens inriktningsbeslut för denna planeringsperiod.

Främjande av järnvägstransporter

I motionerna 2014/15:192 (V) yrkandena 2 och 10 och 2014/15:847 (V) yrkande 7 förespråkas ytterligare åtgärder för att främja såväl gods- som persontransporter med järnväg.

Inledningsvis kan utskottet konstatera att den ekonomiska ramen för underhåll av och reinvestering i statliga järnvägar i enlighet med riksdagens inriktningsbeslut för perioden 2014–2025 uppgår till 86 miljarder kronor. Denna verksamhet finansieras därutöver med intäkter från de banavgifter som Trafikverket tar ut. I den fastställda nationella planen uppskattas dessa intäkter uppgå till 22,8 miljarder kronor under planeringsperioden.

Utskottet vill också påminna om att det pågår ett omfattande utredningsarbete som syftar till att utveckla järnvägstransporterna. Exempelvis beslutade regeringen den 8 maj 2013 att en särskild utredare ska göra en översyn av järnvägens organisation (dir. 2013:46). Syftet med översynen är att föreslå förbättringar av järnvägssystemets organisation som på bästa sätt möter framtidens krav på ett effektivt och hållbart transportsystem. Utredningen, som har antagit namnet Utredningen om järnvägens organisation (N 2013:02), presenterade i december 2013 en nulägesbeskrivning av järnvägens organisation i delbetänkandet En enkel till framtiden? (SOU 2013:83). Enligt tilläggsdirektiv från den 19 december 2014 ska utredaren, i syfte att påskynda utvecklingen inom järnvägsunderhållet, delredovisa vissa frågor om byggande och underhåll av infrastrukturen senast den 31 mars 2015. Uppdraget ska slutredovisas senast den 23 december 2015.

Vad gäller underhåll av järnvägsinfrastruktur kan det vidare noteras att Trafikverket den 18 december 2014 fick två regeringsuppdrag om underhållsfrågor. Det första är att genomföra en analys av alternativa sätt att organisera Trafikverkets verksamhet inom järnvägsunderhåll. Det andra är att redogöra för utvecklingen och genomförandet av styrramverket för drift och underhåll av väg och järnväg. Båda dessa uppdrag ska redovisas senast den 31 mars 2015.

När det gäller investeringar i järnvägsinfrastruktur vill utskottet också framhålla Utredningen om utbyggnad av nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö samt om åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna (N 2014:04), som beskrivs närmare i avsnittet Sverigeförhandlingen.

Hållbara transporter i städer

Frågor om miljömässigt hållbara transporter i städer tas upp i ett par motionsyrkanden. I motion 2014/15:847 (V) yrkande 6 föreslås att Trafikanalys ges i uppdrag att presentera statistik för godstransporter i städerna i syfte att öka kommunernas möjligheter att ge stöd för samordnade godstransporter. I motion 2014/15:2525 (MP) yrkande 3 föreslås att starkare hänsyn tas till grön infrastruktur, bl.a. genom trafikplanering i städerna som i större utsträckning utgår från yteffektiva transportstrategier.

Vad gäller frågan om statistik kan utskottet konstatera att Trafikanalys inom ramen för sitt ansvar för Sveriges officiella statistik om transporter och kommunikationer varje kvartal presenterar statistik över svenskregistrerade tunga lastbilers inrikes och utrikes trafik. Trafikanalys för ingen särskild statistik över godstransporter i städer, men enligt vad utskottet har erfarit undersöker myndigheten för närvarande möjligheterna att genomföra riktade undersökningar om citylogistik. Möjligheter som prövats är bl.a. att använda branschregister över varudistribution eller att inkludera lätta lastbilar i datainsamlingen. Hittills har dock ingen insamlingsmetod hittats som inte samtidigt skulle öka uppgiftslämnarbördan.

I sammanhanget kan nämnas att Trafikanalys nyligen har publicerat rapporten Godstransporter i städer – scenarier för framtiden (rapport 2014:8). I rapporten analyseras hur möjliga utvecklingsvägar för citylogistik i större svenska städer kan påverka uppfyllandet av målen för transportpolitiken och vad de kan innebära för transportpolitiska utmaningar i tidsperspektivet fram till 2050. Med utgångspunkt i identifierade trender har två strategiska osäkerheter identifierats: mer eller mindre godstransporter i städer respektive snabbare eller långsiktigare teknisk utveckling.

När det gäller hänsyn till grön infrastruktur noterar utskottet att regeringen den 5 februari 2015 gav Naturvårdsverket i uppdrag att i samarbete med bl.a. länsstyrelserna och Trafikverket samordna arbetet med att utveckla en fungerande grön infrastruktur i svenska land-, vatten- och havsområden. Den 4 september 2014 fick Naturvårdsverket i uppdrag att i samarbete med bl.a. Trafikverket ta fram riktlinjer och en genomförandeplan för länsstyrelsernas arbete med samordning och utveckling av regionala handlingsplaner för grön infrastruktur. Arbetet ska bl.a. baseras på riktlinjer och en genomförandeplan som regeringen den 4 september 2014 gav Naturvårdsverket i uppdrag att till den 1 oktober 2015 ta fram för länsstyrelsernas arbete med samordning och utveckling av regionala handlingsplaner för grön infrastruktur. Uppdraget ska slutredovisas senast den 1 oktober 2017.

Utskottet vill även peka på att Trafikverket den 8 januari 2015 fick i uppdrag av regeringen att ta fram förslag till ramverk för stadsmiljöavtal med fokus på hållbara transporter i städer. Uppdraget är en följd av den extra satsning om 500 miljoner kronor per år under perioden 2015–2018 som riksdagen beslutade om vid behandlingen av budgetpropositionen för 2015 (prop. 2014/15:1 utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:85). Syftet med stadsmiljöavtalen är att skapa förutsättningar för att en större andel av

transporter i städer ska ske med kollektivtrafik, cykel eller gång och för hållbara transporter. Trafikverket överlämnade en delredovisning av uppdraget den 26 februari. Uppdraget ska slutredovisas senast den 20 maj 2015.

Särskilt om cykelinfrastruktur

I motion 2014/15:1985 (MP) yrkande 7 framförs att staten bör ta det fulla ansvaret för cykelinfrastrukturen längs det nationella vägnätet och för de nationella cykellederna. Praxisen att Trafikverket i stora delar av landet kräver kommunal medfinansiering för cykelvägar längs det statliga vägnätet bör upphöra.

Utskottet kan inledningsvis konstatera att ansvaret för cykelvägar är delat mellan stat, kommun och enskilda fastighetsägare. Cyklingsutredningen (N 2010:08) konstaterar i betänkandet Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cykelperspektiv (SOU 2012:70) att gränserna för ansvaret inte alltid är helt klara, men föreslår inga ändringar i dagens planeringssystem eller finansieringsprinciper.

Utskottet vill framhålla att under senare år har cykelinfrastrukturen lyfts fram i den statliga infrastrukturplaneringsprocessen. Enligt regeringens beslut den 3 april 2014 om fastställelse av definitiva ramar till länsplanerna satsas minst 3,4 miljarder kronor, dvs. minst 10 procent av länsplanerna, på åtgärder för att öka andelen gång- och cykelresor, vilket är i linje med planeringsdirektiven. Vidare framhåller regeringen att en stor del av satsningarna avsätts till statlig medfinansiering av kommunala vägar, vilket möjliggör att planeringen av cykeltrafik i större utsträckning hanteras på lokal och regional nivå.

Vidare vill utskottet peka på att enligt tilläggsdirektiv från den 17 juli 2014 ska den s.k. Sverigeförhandlingen (N 2014:04) analysera vissa frågor för att främja cykling (dir. 2014:113). Inom ramen för den del av uppdraget som handlar om nya stambanor för höghastighetståg ska förhandlingspersonen dels analysera möjligheterna att utnyttja stambanornas servicevägar som cykelbanor, dels vilka åtgärder som kan vidtas för att öka tillgängligheten för cyklister i anslutning till de stationer som etableras längs de nya stambanorna. Kopplat till åtgärder i storstäderna ska förhandlingspersonen identifiera och analysera åtgärder i infrastrukturen i Stockholms län, Västra Götalands län och Skåne län som kostnadseffektivt förbättrar tillgängligheten, framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister samt ingå överenskommelser med berörda kommuner, landsting och andra berörda aktörer i Stockholms län, Västra Götalands län samt Skåne län om sådana satsningar.

Internationellt perspektiv i infrastrukturplaneringen

Motionerna 2014/15:619 (M) och 2014/15:1350 (C) yrkandena 1–3 tar upp vikten av samverkan med och utblick mot omgivande länder när den svenska transportinfrastrukturen planeras.

Utskottet kan konstatera att i det beslut om fastställelse av den nationella planen som regeringen fattade den 3 april 2014 lyfts ett antal samarbeten mellan grannländerna i norra Europa i frågor som rör transporter och transportinfrastruktur fram. Kopplingar till infrastruktur i Norge och Danmark berörs särskilt. Dessutom lyfts utvecklingen med gränsöverskridande projekt inom EU fram, framför allt det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), gröna korridorer och inrättandet av internationella godskorridorer för ett europeiskt järnvägsnät.

När det gäller TEN-T vill utskottet peka på att regeringen den 20 februari 2015 tillstyrkte ett stort antal viktiga transportprojekt för vidare ansökan till EU-kommissionens fond för ett sammanlänkat Europa (Connecting Europe Facility), som ersätter tidigare regelverk om TEN-T-finansiering.

Av intresse i sammanhanget är också att Trafikanalys i rapporten Tillräcklig internationell utblick i svensk infrastrukturplanering? (rapport 2014:20) har analyserat den nationella plan för perioden 2014–2025 som Trafikverket har föreslagit och regeringen har fastställt i ljuset av potentiella förändringar i handelsmönster och framväxandet av internationella gränsöverskridande samarbeten. Även om huvudfokus i analysen inte har varit att fastställa om Trafikverkets förslag till plan är korrekt eller inte, anser Trafikanalys att det inte går att komma runt en uppenbar risk att det internationella perspektivet inte fått tillräckligt utrymme när objekten i planen har tagits fram, vilket kan vara till nackdel för de gränsöverskridande transporterna. Systematiken i beaktandet av det internationella perspektivet bör enligt Trafikanalys förbättras. Utskottet noterar denna kritik, men utgår samtidigt från att det pågår ett löpande arbete inom Regeringskansliet för att utveckla det internationella perspektivet i infrastrukturplaneringen.

Fördelning av medel till länsplanerna

I motionerna 2014/15:1785 (C) och 2014/15:2377 (M) tas principerna för fördelningen av statliga medel till länens planer för regional transportinfrastruktur upp, med fokus på de krav på vägars bärighet och den säsongsbundenhet som följer av näringslivsstrukturen i vissa delar av landet.

Utskottet kan konstatera att de förslag som länsplaneupprättarna tog fram under åtgärdsplaneringen för planeringsperioden 2014–2025 inte ledde till någon förändrad bedömning från regeringens sida om hur medlen bör fördelas. Regeringens fastställelsebeslut från den 3 april 2014 innebär att varje enskilt läns definitiva ekonomiska ram är oförändrad från 2014 fram till 2021 och att den sammantagna genomsnittliga årliga nivån för länen för planeringsperioden 2010–2021 förblir oförändrad från 2022 fram till 2025. Detta var i överensstämmelse med den preliminära fördelning som länsplaneupprättarna enligt direktiven för åtgärdsplaneringen hade att utgå från.

Utskottet noterar att Trafikanalys i rapporten Genomgång och granskning av förslagen till länsplaner för regional transportinfrastruktur 2014–2025

(Trafa PM 2014:1) gör bedömningen att länsplaneupprättarnas förslag till länsplaner inte är tillräckligt kompletta, tydliga eller transparenta för att det ska gå att avgöra om de åtgärder som föreslås är samhällsekonomiskt effektiva och långsiktigt hållbara. Trafikanalys rekommenderar att man antingen tydliggör i direktiven vad som ska redovisas eller att man tar fram mallar som länsplaneupprättarna kan eller ska använda som stöd när de upprättar planförslagen. Vidare konstaterar utskottet att regeringen i sitt fastställelsebeslut skriver att länsplaneupprättarnas redovisning av länsplanerna inte är enhetlig, vilket försvårar möjligheterna till en samlad överblick av satsningarna i länen. Den granskning av länsplanerna som Trafikanalys har gjort bör enligt regeringen vara en bra utgångspunkt för kommande planläggningar och för utformningen av länsplanerna.

Baserat på detta bedömer utskottet att det finns goda förutsättningar att inför den kommande planeringsperioden genom tydligare riktlinjer förbättra enhetligheten och kvaliteten på de beslutsunderlag som används vid fördelningen av medel till länsplanerna. Därmed bör även transparensen i fördelningen av medel till länsplanerna kunna öka.

I sammanhanget vill utskottet också påminna om att även den nationella planen för 2014–2025 innehåller åtgärder som ska bidra till att öka tillgängligheten utanför de högtrafikerade områdena. Ett syfte med den satsning på drift och underhåll som finns i planen är exempelvis att säkra och bibehålla de mindre trafikerade statliga vägarnas standard. Planen innehåller även vissa riktade åtgärder för att främja besöksnäringen, t.ex. statligt investeringsstöd till landningsbanan i Sälen.

Genomförande av den gällande nationella planen

I motion 2014/15:2318 (M) yrkande 1 framhålls att utveckling och vidmakthållande av statens infrastruktur bör utgå från den fastställda ekonomiska ramen för planeringsperioden 2014–2025 och från den tidigare regeringens fastställda prioritering för hur transportsystemet ska utvecklas under planeringsperioden, inklusive vad som sägs om Förbifart Stockholm och de första delsträckorna för nya stambanor för höghastighetståg.

Utskottet konstaterar att regeringens beslut den 3 april 2014 att fastställa den nationella planen innebär att Trafikverket har i uppdrag att bedriva det planeringsarbete som krävs för att genomföra de objekt som utpekats i planen för perioden 2014–2025. Vidare fattade regeringen den 22 december 2014 årligt beslut om vilka åtgärder som får byggstartas de närmast följande tre åren och om vilka åtgärder som bör förberedas för byggstart de därpå följande tre åren. När det gäller nya stambanor för höghastighetståg kan det noteras att ett nytt dubbelspår Järna–Linköping ingår bland de objekt som Trafikverket får byggstarta under perioden 2015–2017 och att nytt dubbelspår Mölnlycke–Bollebygd ingår bland de objekt som Trafikverket får förbereda för byggstart 2018–2020.

Vad gäller Förbifart Stockholm riktade riksdagen den 18 december 2014 ett tillkännagivande till regeringen om att återuppta byggandet senast den 1 januari 2015 och att genomföra det inom den tidsplan som ställts upp (bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86). Utskottet noterar att regeringen samma dag fattade beslut om ett sådant återupptagande av arbetet.

Sammanfattande bedömning

Utskottet finner sammanfattningsvis att de prioriteringsfrågor som tas upp i ovan nämnda motionsförslag är väl uppmärksammade. Utskottet avstyrker därför motionerna 2014/15:163 (V) yrkande 3, 2014/15:192 (V) yrkandena 2 och 10, 2014/15:619 (M), 2014/15:847 (V) yrkandena 6, 7 och 9, 2014/15:1339 (C), 2014/15:1350 (C) yrkandena 1–3, 2014/15:1785 (C), 2014/15:1985 (MP) yrkande 7, 2014/15:2318 (M) yrkande 1, 2014/15:2377 (M) och 2014/15:2525 (MP) yrkande 3.

Samhällsekonomiska analyser i planeringen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om ändrade beräkningsmetoder i lönsamhetskalkylerna för infrastrukturåtgärder. Utskottet hänvisar till att det bedrivs ett kontinuerligt utvecklingsarbete av de metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser som används i infrastrukturplaneringen.

Bakgrund

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

Som bas för de samhällsekonomiska analyserna tar Trafikverket fram trafikprognoser som visar hur den framtida utvecklingen av trafiken och den framtida efterfrågan på resor och godstransporter kan 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 ansvaret för att utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet, inklusive efterkalkylering och successiv kalkylering. Trafikanalys ska kontinuerligt följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser och följa den internationella modellutvecklingen på området.

De kalkylvärden och principer för samhällsekonomisk analys som tillämpas i transportsektorns samhällsekonomiska analyser tas fram och rekommenderas av Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyler och analysmetoder (Asek). I Asek ingår representanter från Trafikverket (som leder gruppens arbete), Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Naturvårdsverket, Energimyndigheten, trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting, Vinnova och Trafikanalys (adjungerad). Beslut om att tillämpa Aseks rekommendationer i Trafikverkets analyser tas av Trafikverket.

Motionerna

Anders Ahlgren och Daniel Bäckström (båda C) påtalar i motion 2014/15:272 behovet av att ta fram beräkningsätt som inte automatiskt prioriterar bort landsortens exportindustri och besöksnäringens behov av transporter till förmån för utveckling av befintliga befolkningscentrum. Motionärerna pekar på att godstransporter och regional utveckling prioriteras lägre än persontransporter i de samhällsekonomiska kalkyler som Trafikverket använder för att prioritera mellan olika objekt. Detta sätt att sortera prioriteringarna ger enligt motionärerna alltid befintliga befolkningscentra ett försprång i förhållande till utveckling av näringslivets behov av transporter och främjande av utveckling av helt nya geografiska satsningar.

I motion 2014/15:568 av Ola Johansson (C) argumenteras för att den nettonuvärdeskvot som används vid prioritering av vägprojekt innebär att vissa viktiga vägprojekt på ett orättvist sätt kan slås ut eller få en felaktigt låg prioritering. Motionären anser att det är problematiskt att ett vägprojekt kan belastas med betydande kostnader för antikvariska utredningar och utgrävningar, och föreslår därför att nettonuvärdeskvoten för vägar endast ska belastas med anläggningskostnader (yrkande 1). Vidare anser motionären att nettonuvärdeskvoten inte fullt ut tar hänsyn till behovet av att tillgängliggöra arbetsplatser och kommersiella centrum som ligger utanför större samlade bebyggelseområden, såsom storstadsregioner och kommuncentra. Ett skäl till detta är enligt motionären att vägprojekt prioriteras var för sig även i fall då den samlade nyttan av flera projekt borde vara avgörande. Nettonuvärdeskvoten för vägar bör därför breddas i syfte att spegla samhällsnyttan i kombinerade väginvesteringar (yrkande 2).

Anders Åkesson (C) anför i motion 2014/15:2427 att utvecklingsarbetet med kalkylmodeller och samlade effektbedömningar av godstransporter bör

intensifieras för att ge mer rättvisande lönsamhetskalkyler av investeringar i infrastruktur (yrkande 2). Motionären anser att de samhällsekonomiska kalkylmodeller som ligger till grund för investeringsbeslut behöver utvecklas så att de exempelvis även beaktar den framtida potentialen i ett projekt och på ett rättvisande sätt speglar dess betydelse för näringslivets och Sveriges konkurrenskraft.

Utskottets ställningstagande

Att samhällsekonomisk effektivitet är ett viktigt kriterium för åtgärder som vidtas i transportsystemet, samtidigt som även fördelningspolitiska aspekter ska vägas in, framgår av det övergripande målet för transportpolitiken. Utskottet kan inledningsvis konstatera att det inom transportsektorn i allmänhet, och i infrastrukturplaneringen i synnerhet, 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 noterar också att i jämförelse med många andra samhällsområden är de samhällsekonomiska metoder, verktyg och modeller som används i planeringen av transportinfrastruktur väl utvecklade.

Det finns dock ett behov av metodutveckling. Utskottet vill i detta sammanhang framhålla att Trafikverket bedriver ett kontinuerligt utvecklingsarbete i fråga om de samhällsekonomiska metoder, verktyg, effektsamband och effektmodeller som används i infrastrukturplaneringen. I april 2014 presenterade Trafikverket rapporten Trafikverkets plan för utveckling av samhällsekonomiska metoder och verktyg, effektsamband och effektmodeller inom transportområdet. Rapporten är avsedd att fungera som ett underlag för prioriteringsbeslut inom myndighetens verksamhet. Trafikverket påtalar att rätt använda fungerar verktygen i huvudsak relativt väl redan i dag, men att det finns en stor förbättringspotential. Det finns exempelvis förslag om att utveckla mer heltäckande effektsamband och effektmodeller, bl.a. inom sjö- och luftfartsområdena, effektmodeller för enklare analyser i tidiga skeden i planeringsprocessen, verktyg för samhällsekonomisk utvärdering av järnvägsunderhåll och regionala modeller för godstransporter. Utskottet vill även lyfta fram att Trafikanalys årligen redovisar sitt uppdrag att kontinuerligt följa Trafikverkets utvecklingsarbete, senast i rapporten Trafikverkets arbete med modeller för samhällsekonomiska analyser 2013 (rapport 2014:3). De strukturer för metodutveckling och kvalitetssäkring som finns på området bör enligt utskottets bedömning ge goda förutsättningar för en kontinuerlig förbättring av beslutsunderlagen.

Utskottet vill även påminna om att Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) bedriver transportekonomisk forskning om bl.a. samhällsekonomiska kalkyler och prissättning av infrastruktur. I november 2014 redovisade VTI resultat och slutsatser från ett regleringsuppdrag om trafikens samhällsekonomiska kostnader

(VTI rapport 836). Uppdraget omfattade alla trafikslag och såväl person- som godstransporter. Av redovisningen framgår att det finns ett fortsatt behov av att ta fram och uppdatera kunskapsunderlaget på området, inte minst i fråga om sjöfart och luftfart men även i fråga om hur kostnaderna varierar beroende på vilka delar av väg- och järnvägsinfrastrukturen som används. Den 8 januari 2015 gav regeringen VTI i uppdrag att fortsätta det påbörjade arbetet med att ta fram och uppdatera kunskapsunderlag om trafikens samhällsekonomiska kostnader. Uppdraget ska slutredovisas senast den 1 november 2016. Denna forskning bör enligt utskottets bedömning kunna bidra till fördjupad kunskap och bättre helhetssyn, som på sikt även bör kunna komma infrastrukturplaneringen till del.

Utskottet vill i sammanhanget också lyfta fram att Trafikutskottet den 12 februari 2015 anordnade ett seminarium om samhällsekonomiska analyser inom transportsektorn. Utgångspunkten för seminariet var rapporten Hållbara analyser? – Om samhällsekonomiska analyser inom transportsektorn med särskild hänsyn till hållbar utveckling (2014/15:RFR2). Rapporten togs fram hösten 2014 av Trafikutskottets arbetsgrupp för forskningsfrågor. Syftet med rapporten är att fördjupa kunskapen om analyserna i relation till hållbar utveckling och hur metoderna används samt att spegla det utvecklingsarbete som pågår. Rapporten visar att det såväl inom forskningen som på de ansvariga myndigheterna pågår ett arbete med att utveckla och förbättra de samhällsekonomiska analysmetoderna i syfte att fånga hållbar utveckling. Det gäller både hur metoderna ska tillämpas, hur man får fram värden och hur resultaten ska presenteras. Försök görs att förmedla forskningsresultat till praktiker och att anpassa metoderna så att de kommer in i beslutsprocesserna på ett bra sätt. Baserat på ovanstående underlag menar Trafikutskottets forskningsgrupp bl.a. att det kan vara relevant att ställa frågan om tiden är mogen för att gemensamt definiera och operationalisera vad hållbar utveckling kan stå för i transportplaneringen. Gruppen vill även betona vikten av att analyserna är tillgängliga och transparenta.

Sammanfattningsvis anser utskottet att det är angeläget med en kontinuerlig utveckling av de samhällsekonomiska metoder och modeller som används i infrastrukturplaneringen. Baserat på ovanstående bedömer utskottet att det pågår ett sådant arbete. Utskottet avstyrker därför motionerna 2014/15:272 (C), 2014/15:568 (C) yrkandena 1 och 2 och 2014/15:2427 (C) yrkande 2.

Finansiering av infrastrukturåtgärder

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om alternativ finansiering av infrastrukturåtgärder. Utskottet bedömer att transportinfrastruktur som huvudregel bör finansieras med anslag, men att lån i Riksgäldskontoret kan godkännas under vissa förutsättningar. Vad gäller medfinansiering förutsätter utskottet att lämpliga principer och riktlinjer för detta tas fram inför kommande planeringsomgångar. Utskottet konstaterar också att finansieringsfrågor utgör en central del av den pågående s.k. Sverigeförhandlingen.

Jämför särskilt yttrande (SD).

Bakgrund

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

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

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

Motionerna

Jan Ericson (M) framför i motion 2014/15:689 att redovisningsprincipen för infrastrukturinvesteringar bör ses över, så att nya större väg- och järnvägsprojekt bokförs som en investering i stället för som en kostnad. Om avskrivningstiden kopplas till projektets livslängd bör avskrivningar kunna

göras under många års tid, varför den årliga kostnaden för avskrivningar blir mycket låg. Motiven till en sådan ändring skulle enligt motionären vara att budgetutrymmet aldrig kommer att vara tillräckligt för alla de samhällsekonomiskt lönsamma infrastrukturinvesteringar som behövs runt om i landet då allt måste rymmas under utgiftstaket.

I motion 2014/15:1298 föreslår Johnny Skalin (SD) att alla privatbilar befrias från avgift på E4 i Sundsvall. Beslutet att avgiftsbelägga bron måste enligt motionären anses vara ytterst provokativt i ett läge där skattebetalarna lokalt, trots att Europavägarna i huvudsak är statens ansvar, var med och finansierade brobygget.

I motion 2014/15:1316 tar Per Åsling och Anders Åkesson (båda C) upp möjligheten att finansiera viktiga infrastrukturprojekt i offentlig-privat samverkan (OPS) och föreslår att Trafikverket ges i uppdrag att identifiera 10–15 större OPS-projekt. Det skulle kunna röra sig om en järnväg, en utbyggd hamn eller en motorvägssträcka. Motionärerna påtalar att svenska och utländska investerare, bl.a. pensionsfonder, har visat intresse för långsiktiga investeringar som kan ge avkastning till pensionskapitalet och att staten nu behöver hitta långsiktiga och sunda spelregler för att det externa kapitalet ska kunna bidra.

Per Klarberg m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2014/15:2138 att de stora investeringar och det underhåll som behövs inom järnvägen delvis bör finansieras med järnvägsobligationer. Motionärerna pekar på att satsningar på järnvägsunderhåll och järnvägsinvesteringar står högt upp på allas önskelista samtidigt som järnvägsobligationer skulle kunna ge en säkrare avkastning för t.ex. pensionsfonder och privatpersoner än vad man har i dag.

Frågan om medfinansiering tas även upp av Anders Åkesson (C) i motion 2014/15:2427, där det framförs att Trafikverket bör ges i uppdrag att identifiera 10–15 objekt i den nu gällande infrastrukturplanen som kan hanteras med extern medfinansiering (yrkande 3). Därmed skulle medel kunna frigöras i investeringsbudgeten. Motionären pekar på det nya EU-harmoniserade signalsystemet för järnvägen (ERTMS), upprustning av järnvägens kraftförsörjningssystem och förstärkningsåtgärder på järnvägen till Riksgränsen som åtgärder som skulle kunna vara aktuella för medfinansiering.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid flera tillfällen behandlat motionsförslag om att som huvudregel lånefinansiera infrastrukturinvesteringar i stället för att anslagsfinansiera och direktavskriva dem, senast i betänkandet Transportsystemets inriktning (bet. 2012/13:TU2). Utskottet ställde sig där bakom utgångspunkten att den övervägande delen av utgifterna för utvecklingen av transportinfrastrukturen bör finansieras med anslag, men att lån i Riksgäldskontoret kan utgöra finansiering av investeringsutgifter under förutsättning att de slutliga kostnaderna inte beräknas komma att belasta statsbudgeten eller den offentliga sektorns finansiella sparande. Utskottet tog

i sammanhanget avstånd från en övergång till generell lånefinansiering som innebär att kostnaderna inte syns inom utskottets utgiftsområde 22 Kommunikationer men likväl inskränker det finansiella utrymmet i statsbudgeten samtidigt som transparensen i budgetberedningen eroderas.

I betänkandet Åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2025 m.m. (bet. 2013/14:TU20) stod utskottet fast vid denna ståndpunkt och ansåg att det av detta följer att inte heller offentlig-privat samverkan (OPS) i form av extern lånefinansiering (dvs. utanför Riksgäldskontoret) som huvudregel bör användas vid utbyggnaden av infrastruktur. Utskottet lyfte fram att det är otvivelaktigt att staten lånar billigare än ett privat bolag och att kapitalkostnaderna för staten skulle öka vid ett val av OPS som finansieringsform.

Utskottet ställer sig alltjämt bakom dessa ståndpunkter, samtidigt som det bör nämnas att offentlig-privat samverkan kring byggande och drift av infrastruktur kan innebära effektivitetsvinster.

När det gäller frågan om extern finansiering av investeringar i statlig infrastruktur vill utskottet påminna om att riksdagen i december 2012 beslutade om ett tillkännagivande om att tydliga principer för medfinansiering bör utarbetas (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Utskottet framhöll i betänkandet att investeringar och underhåll av vägar och järnvägar enligt grundprincipen är ett statligt åtagande och att det därför inte är rimligt att vältra över kostnaderna för detta ansvar på kommuner och regioner. Utskottet ansåg vidare att det kan vara väl berättigat med medfinansiering från näringslivet vid investeringar som huvudsakligen kommer näringslivet till nytta och att tydliga riktlinjer bör utvecklas för detta. Riksdagen beslutade i juni 2014 om ytterligare ett tillkännagivande om att ett tydligare regelverk bör utarbetas för kommunal medfinansiering (bet. 2013/14:TU20, rskr. 2013/14:374). Utskottet noterar att regeringen anser att riksdagens tillkännagivanden är omhändertagna genom de riktlinjer för arbetet med medfinansiering genom bidrag som framgår av det uppdrag att ta fram ett förslag till nationell plan för planeringsperioden 2014–2025 som Trafikverket fick den 20 december 2012. Utskottet förutsätter att lämpliga principer och riktlinjer för medfinansiering på motsvarande vis kommer att tydliggöras även inför kommande planeringsomgångar.

Utskottet vill i sammanhanget peka på att den nya modellen för ekonomisk planering ökar förutsättningarna för transparens i frågor om medfinansiering. I synnerhet vill utskottet lyfta fram att regeringen numera, i enlighet med vad som aviserades i infrastrukturpropositionen om planeringsperioden 2014–2025 (prop. 2012/13:25), låter eventuella ekonomiska åtaganden för staten som följer av att Trafikverket eller någon annan statlig myndighet ingår medfinansieringsavtal omfattas av de beställningsbemyndiganden som regeringen begär av riksdagen.

På tal om extern finansiering förtjänar även möjligheten till finansiering från EU att nämnas. Utskottet noterar med tillfredsställelse att regeringen den 20 februari 2015 tillstyrkte ett stort antal viktiga transportprojekt för vidare

ansökan till EU-kommissionens fond för ett sammanlänkat Europa (Connecting Europe Facility).

När det gäller tillämpningen av olika alternativa finansieringslösningar i allmänhet vill utskottet framhålla att finansieringsfrågor utgör en central del av direktiven till Utredningen om utbyggnad av nya stambanor samt åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna (N 2014:04), som beskrivs närmare i avsnittet Sverigeförhandlingen. Förhandlingspersonen ska identifiera, analysera och föreslå alternativa finansieringskällor som inte belastar statens offentliga finanser och som inte förutsätter finansiering från EU-budgeten. I uppdraget ingår att analysera och föreslå övergripande principer för finansiering av nya stambanor. I den mån förslaget skiljer sig från gällande principer för finansiering av transportinfrastruktur ska detta motiveras särskilt. Förhandlingspersonen ska även ingå överenskommelser med berörda kommuner och andra aktörer om bl.a. finansiering av spår och stationer där stambanorna ansluter till respektive stad samt pröva förutsättningarna för en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige, med ett betydande inslag av medfinansiering från näringsliv, kommuner och landsting. Vad gäller åtgärder i storstäderna ska förhandlingspersonen bl.a. analysera och pröva möjliga finansieringslösningar för en östlig förbindelse i Stockholm. Om det med hänsyn till överenskomna åtgärder finns behov av justeringar i trängselskatten ska sådana justeringar ingå i överenskommelserna. Inom ramen för uppdraget ska förhandlingspersonen föreslå lagändringar som tydliggör hur markvärdesökning som uppstår genom investeringar i infrastruktur kan ligga till grund för kostnadsdelning i samband med exploateringsavtal (dir. 2014:106). Förhandlingspersonen har följaktligen ett brett mandat att pröva och föreslå finansieringslösningar. Utskottet anser att det är lämpligt att avvakta resultatet av utredningen innan riksdagen tar ytterligare initiativ på området.

När det avslutningsvis gäller frågan om avgiftsuttaget på bron på E4:an i Sundsvall, som tas upp i motion 2014/15:1298 (SD), kan utskottet konstatera att det är en tillämpning av den tidigare nämnda principen att lån i Riksgäldskontoret kan godkännas om de slutliga kostnaderna inte ska belasta statsbudgeten eller den offentliga sektorns finansiella sparande. Kapitalkostnaderna ska i detta fall i stället finansieras med inkomster från infrastrukturavgifter. Utöver att godkänna lånefinansieringen av broarna i Sundsvall och Motala har riksdagen även antagit lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg (prop. 2013/14:25, bet. 2013/14:TU8, rskr. 2013/14:147). Vid sin behandling av ärendet konstaterade utskottet att avgiftsuttaget på broarna i Sundsvall och Motala är en följd av att riksdagen har godkänt att broarna delvis finansieras med lån. Eftersom en förutsättning i riksdagsbeslutet är att lånen ska betalas tillbaka med avgifter måste sådana tas ut i enlighet med de rättsprinciper som gäller för distinktionen mellan avgift och skatt. Även de EU-rättsliga bestämmelserna om beräkning av infrastrukturavgifter för tunga fordon måste följas. Av detta följer att en avgift endast ska motsvara kostnaden för det som tillhandahålls och att en

fordonskategori, t.ex. lastbilar, inte får belastas med kostnader som är hänförliga till en annan kategori. Utskottet kan konstatera att dessa förutsättningar fortfarande gäller och att avgiftsbefrielse för personbilar skulle kräva att de kostnader som är hänförliga till detta kollektiv finansieras på något annat sätt.

Mot bakgrund av ovanstående avstyrker utskottet motionerna 2014/15:689 (M), 2014/15:1298 (SD), 2014/15:1316 (C), 2014/15:2138 (SD) och 2014/15:2427 (C) yrkande 3.

Vissa frågor om fysisk planering

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om fysisk planering av transportinfrastruktur och utformning av trafikmiljöer, med hänvisning till det arbete som bedrivs på området.

Motionerna

I motion 2014/15:25 tar Nina Lundström (FP) upp behovet av lagstiftning som gör det möjligt att planera och anlägga cykelstråk (yrkande 6). Närmare bestämt föreslår motionären en ändring i anläggningslagen med innebörden att kommunerna ska få tillgång till enskild mark eller väg när detta krävs för att anlägga sammanhängande cykelleder. Förslaget motiveras med att cykelstråk riskerar att försenas och fördröjas till följd av problem med markåtkomst, vilket i sin tur beror på att väglagens bestämmelser om markinlösen inte är tillämpliga på cykelvägar.

Annika Qarlsso och Fredrik Christensson (båda C) tar i motion 2014/15:553 upp frågan om en effektiv användning av mark. Motionärerna vill att infrastruktur i form av kraftledningar ska samordnas med väg- och järnvägsdragningar för att minimera det totala markintrånget (yrkande 1). Statliga myndigheter, som Trafikverket, och affärsbolag, som Svenska kraftnät, ska vara skyldiga att samordna sina infrastrukturprojekt. Vidare anser motionärerna att planeringen av all infrastruktur för alla aktörer på marknaden måste samordnas regionalt för att säkerställa en effektiv markanvändning (yrkande 2). Det måste finnas en regional instans som i ett tidigt skede har ansvar och befogenheter att reglera vilka alternativ till teknikval och dragningar som är möjliga för de olika projekten.

I motion 2014/15:2755 av Petter Löberg m.fl. (S) föreslås en översyn av förutsättningarna för en nationell standardisering av ledstråk och övergångsställen. Motionärerna menar att det i landets kommuner ofta bedrivs ett ambitiöst arbete med att förbättra tillgängligheten för personer med synnedsättning, men att lösningarna varierar. Det är problematiskt då det är mycket viktigt för personer med synnedsättning att miljöerna är likartade, i synnerhet när de befinner sig i nya miljöer.

Utskottets ställningstagande

Inom tätbebyggda områden är ofta tillgången till mark som kan tas i anspråk för t.ex. en utbyggnad av infrastrukturen i många fall begränsad och det finns inte sällan motstridiga intressen om hur tillgänglig mark ska nyttjas. Motion 2014/15:553 (C) yrkandena 1 och 2 tar upp behovet av en samordning mellan aktörer vid planering av kraftledningar och transportinfrastruktur i syfte att minimera det totala markintränet.

Utskottet anser att det är av stor vikt att mark används effektivt och vill här påminna om att regeringen i åtgärdsplanen för 2014–2025 angett att Trafikverket och de regionalt tillväxtansvariga myndigheterna tillsammans bör formulera förslag på åtgärder för att förbättra samordningen mellan de berörda aktörerna inom områdena tillväxt och samhällsplanering. Vidare vill utskottet framhålla att Trafikverket redan i dag har ett ansvar för att underlätta utbyggnaden av annan infrastruktur i anslutning till vägar och järnvägar.

En annan fråga kopplad till tillgången till mark tas upp i motion 2014/15:25 (FP) yrkande 6 där motionärerna efterfrågar en översyn av anläggningslagen (1973:1149) för att underlätta för kommuner att få tillgång till enskild mark eller väg när så krävs för att kunna bygga sammanhängande cykelleder. Ett förslag med denna innebörd finns i Lantmäteriets rapport Översyn av anläggningslagen (LMV-rapport 2002:9). Vissa av förslagen i Lantmäteriets rapport behandlas i propositionen Förenklingar i anläggningslagen (prop. 2014/15:71) som beslutades den 12 mars 2015. Utskottet kan dock konstatera att det av propositionen framgår att regeringen anser att det nu aktuella förslaget inte ger anledning till någon åtgärd. Utskottet vill i sammanhanget påminna om att det nyligen har behandlat frågor om att främja ökad cykling (bet. 2014/15:TU5) och då föreslagit ett tillkännagivande till regeringen om att ta fram en nationell cykelstrategi som bl.a. beaktar vikten av en sammanhängande cykelinfrastruktur.

En fråga som rör den fysiska utformningen av infrastruktur behandlas i motion 2014/15:2755 (S) där offentliga miljöer för personer med funktionsnedsättning, närmare bestämt ledstråk och övergångsställen, uppmärksammas. Det kan i sammanhanget vara på sin plats att erinra om att utskottet under 2013 genomförde en uppföljning av tillgängligheten i transportsystemet för personer med funktionsnedsättning. Uppföljningen presenteras i rapporten Hela resan hela året! (2013/14:RFR5) som bl.a. belyser utformningen av ledstråk på plattformar och i stationsbyggnader som nyttjas av tågresenärer som har någon form av synnedsättning. Rapporten påvisar ett antal brister på detta område och det konstateras att det saknas nationella riktlinjer för hur sådana ledstråk bör utformas. Trafikutskottet behandlade uppföljningsrapporten i betänkande 2013/14:TU1 och framhöll där bl.a. vikten av att det fortsatta utvecklingsarbetet inom området utgår från att hela resan ska fungera och att det är nödvändigt att förbättra återrapporteringen av vad som är tillgängligt och vad som inte är tillgängligt och att tillsynen inom området behöver stärkas och förtydligas.

Vad gäller utformningen av övergångsställen för synskadade vill utskottet påpeka att ansvaret i första hand ligger på kommunal nivå och att frågan sålunda inte regleras genom statliga aktörers försorg. Utskottet är införstått med att det är svårt att utforma en enhetlig nationell standard för övergångsställen eftersom lokala förhållanden och förutsättningar varierar stort inom tätortsområdena. Enligt vad utskottet har erfårit erbjuder dock Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) sina medlemmar vägledning i arbetet med offentliga trafikmiljöer genom riktlinjer och rekommendationer som publiceras i VGU (Vägars och gators utformning) och som utarbetats i samråd med Trafikverket. VGU är till sitt innehåll visserligen inte bindande för kommunerna men tillmäts likväl stor vikt vid arbetet med att skapa ändamålsenliga och säkra trafikmiljöer i tätorter.

Sammanfattningsvis bedömer utskottet att de frågor som väcks i motionerna om olika aspekter av fysisk planering och utformning av infrastruktur har beaktats i det arbete som bedrivs på området och därför avstyrker utskottet motionerna 2014/15:25 (FP) yrkande 6, 2014/15:553 (C) yrkandena 1 och 2 och 2014/15:2755 (S).

Sverigeförhandlingen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att den bör pröva förutsättningarna för olika finansieringslösningar för en östlig förbindelse som knyter samman trafiklederna runt Stockholm och som inte inkräktar på nationalstadsparken. Riksdagen bifaller därmed ett motionsförslag om detta. I övrigt avslår riksdagen resterande motionsförslag om infrastrukturprojekt som ingår i den s.k. Sverigeförhandlingens direktiv. Utskottet konstaterar att Sverigeförhandlingens arbete pågår och anser att det är lämpligt att avvakta utfallet av detta.

Jämför reservationerna 2 (M, C, FP, KD) och 3 (S, MP, V).

Bakgrund

Regeringen beslutade den 1 juli 2014 att tillsätta en särskild utredare, som ska fungera som en förhandlingsperson, för att ta fram förslag till principer för finansiering samt förslag till en utbyggnadsstrategi för nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö (dir. 2014:106). Utredningen tog ursprungligen namnet Sverigebygget, men har bytt namn till Sverigeförhandlingen (N 2014:04).

I förhandlingspersonens uppdrag ingår att genomföra förhandlingar med berörda aktörer om lösningar för spår och stationer där stambanorna angör till respektive stad. Förhandlingspersonen ska även ingå överenskommelser med berörda kommuner och landsting och med andra berörda aktörer i Stockholms

län, Västra Götalands län och Skåne län om åtgärder som förbättrar tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och som bidrar till ett ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna i dessa län. Förhandlingspersonen ska dessutom pröva förutsättningarna för en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige med ett betydande inslag av medfinansiering från näringsliv, kommuner och regioner.

Uppdragets syfte är dels att möjliggöra ett snabbt genomförande av nya stambanor på ett sätt som maximerar deras samhällsekonomiska lönsamhet, dels identifiera kostnadseffektiva åtgärder som leder till en förbättrad tillgänglighet och ett ökat bostadsbyggande i framför allt storstäderna med fokus på resurseffektivitet, hållbarhet och förtätning. I uppdraget ingår också att identifiera, analysera och föreslå alternativa finansieringskällor som inte belastar statens budget eller förutsätter finansiering genom EU.

Konsekvenserna av förslagen, inklusive miljökonsekvenser, ska analyseras och förslag till överenskommelser om stationer och lokala anslutningar ska tas fram med närmast berörda aktörer i Stockholms län, Västra Götalands län och Skåne län samt med övriga berörda aktörer längs de nya stambanorna. Trafikverket ska enligt direktiven bistå förhandlingen med nödvändigt underlag.

Den 17 juli 2014 beslutade regeringen att utvidga förhandlingspersonens uppdrag (dir. 2014:113). Utöver vad som framgår av de ursprungliga direktiven ska förhandlingspersonen dels analysera vissa frågor för att främja cykling, dels genomföra de uppgifter som den i förtid avslutade 2013 års Stockholmsförhandling (N 2013:01) inte slutfört.

Förhandlingspersonen ska lämna delredovisningar senast den 1 juni 2015, den 31 december 2015 och den 1 juni 2016 och slutredovisa sitt uppdrag senast den 31 december 2017.

Motionerna

Hans Rothenberg m.fl. (M) föreslår i motion 2014/15:1850 att den förhandlingsperson som tillsattes av alliansregeringen får fortsatt mandat att arbeta för att skapa förutsättningar för fler bostäder och järnvägs- och vägsatsningar i storstadsregionerna och i andra berörda regioner genom överenskommelser mellan staten, kommuner och regioner (yrkande 3).

I kommittémotion 2014/15:2317 av Lars Hjälmered m.fl. (M, C, FP, KD) betonas hur viktigt fungerande kommunikationer är för jobb och hållbar tillväxt i hela landet. Kommittémotionen innehåller flera yrkanden som tar fasta på infrastrukturåtgärder som motionärerna bedömer är angelägna för landets utvecklingsmöjligheter. Motionärerna efterlyser nya stambanor för höghastighetståg på sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö (yrkande 3) i syfte att främja ett ökat tågresande och på så sätt bidra till mindre koldioxidutsläpp från trafiken. Detta skulle avsevärt förkorta restiderna mellan Stockholm och Malmö och mellan Stockholm och Göteborg. Nya stambanor skulle också avlasta det befintliga järnvägssystemet som i högre grad skulle

kunna användas för gods- och regional pendeltågstrafik. Motionärerna uppmanar också regeringen att pröva förutsättningarna för att bygga ytterligare en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark (yrkande 4). Vad gäller norra Sverige anser motionärerna att det är angeläget att regeringen undersöker vilka förutsättningar som finns för att bygga ut järnvägen i denna del av landet med ett betydande inslag av medfinansiering från näringsliv, kommuner och regioner (yrkande 5). I fråga om satsningar i storstadsregionerna anser motionärerna att det är angeläget att bygga ut infrastrukturen och kollektivtrafiken i Stockholm, Göteborg och Malmö för att främja bostadsbyggandet (yrkande 6). För huvudstadens del yrkar motionärerna även på en uppföljning av Stockholmsöverenskommelsen om utbyggd tunnelbana och fler bostäder genom att förhandlingar om fler tunnelbanelinjer och annan spårbunden trafik initieras (yrkande 7). I anslutning till detta understryker motionärerna behovet av en östlig förbindelse i huvudstaden som knyter samman trafikförbindelsen utan att inkräkta på nationalstadsparken (yrkande 8).

Även i kommittémotion 2014/15:2318 anför Lars Hjärmered m.fl. (M) att uppdraget för den förhandlingsperson som utsetts för att pröva förutsättningarna för utbyggd infrastruktur, kollektivtrafik och bostadsbyggande inom ramarna för Sverigebygget bör fortlöpa (yrkande 21).

I partimotion 2014/15:2587 yrkande 1 lyfter Annie Lööf m.fl. (C) fram behovet av vägar, järnvägar och fler bostäder i hela landet för att på så sätt skapa bättre förutsättningar för jobb och tillväxt i framtiden. Åtgärder av detta slag kommer också att underlätta för människor att bo och arbeta i hela Sverige och stärka arbetet för en hållbar utveckling. Motionärerna hänvisar i sammanhanget till det uppdrag som den förhandlingsperson som alliansregeringen tillsatte fick i juli 2014.

Utskottets ställningstagande

Investeringsprojekt inom ramen för Sverigeförhandlingen

Sverige står i dag inför ett antal betydande utmaningar på transportområdet, inte minst vad gäller järnvägens infrastruktur. Utskottet vill påminna om att järnvägstrafiken ökat under senare år samtidigt som behovet av satsningar på drift och underhåll gör sig allt mer påmind. Investeringar i ny infrastruktur kommer också att vara nödvändiga för att möta morgondagens transportbehov, särskilt mot bakgrund av en kraftigt växande befolkning i framför allt storstadsregionerna. Ett robust och effektivt transportsystem med god kapacitet är enligt utskottets mening en förutsättning för jobb och hållbar utveckling i hela landet. Ett effektivt och modernt transportsystem bidrar också till att Sverige kan bli ett mer miljömässigt hållbart samhälle.

I den s.k. Sverigeförhandlingen som den föregående regeringen initierade ingår ett antal projekt som enligt utskottets mening har stor betydelse för landets utvecklingsmöjligheter. Det gäller inte minst det av Socialdemokraterna och Miljöpartiet länge efterfrågade byggandet av nya

stambanor för höghastighetståg som kommer att knyta ihop landets regioner och förbättra förutsättningarna för nya arbetstillfällen och tillväxt i Sverige.

I Sverigeförhandlingen ingår även satsningar av mer regional karaktär. Sveriges tre storstadsregioner expanderar kraftigt, vilket utskottet finner glädjande eftersom det bidrar till tillväxten i hela landet. Samtidigt brottas dessa regioner med stora utmaningar i fråga om tillgång till bostäder och infrastruktur som i flera avseenden är otillräcklig. För att den positiva utvecklingen ska kunna säkras långsiktigt krävs därför enligt utskottet en utbyggd infrastruktur och satsningar på kollektivtrafik i berörda områden för bättre tillgänglighet. För Stockholmsregionens vidkommande anges i Sverigeförhandlingens direktiv bl.a. att satsningar på tunnelbana och annan spårbunden infrastruktur bör övervägas för att avlasta regionens ansträngda trafiksystem och stödja den förtätning och tillväxt som förutses. Utskottet noterar med tillfredsställelse att regeringen den 18 december 2014 aviserade ett tilläggsuppdrag till Sverigeförhandlingen om att hitta möjligheter att förverkliga en ny tunnelbanesträckning till Liljeholmen i Stockholm. Regeringen aviserade samtidigt ett uppdrag till Trafikverket att utreda hur Förbifart Stockholm kan anpassas för kollektivtrafik och hur närmiljöproblem som buller och lokala luftföroreningar kan förebyggas. Enligt vad utskottet fått kännedom om bereds uppdragen för närvarande inom Regeringskansliet.

Vad gäller infrastrukturensatsningar i övriga delar av landet kan utskottet med tillfredsställelse konstatera att regeringen i budgetpropositionen för 2015 aviserat att byggstart av Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå ska genomföras inom ramen för nästkommande infrastrukturplan. Det är ett projekt som är av stor betydelse för det svenska näringslivet och i synnerhet för vår basindustri, liksom för det regionala resandet mellan de norrländska kuststäderna. Utskottet välkomnar även att infrastrukturministern så sent som i februari 2015 tog upp frågan om en ny fast förbindelse över Öresund med sin danske motsvarighet, även om utskottet tyvärr tvingas konstatera att intresset på dansk sida för ett sådant projekt är svalt. I anslutning till detta noterade dock infrastrukturministern att det finns möjlighet att utveckla kapaciteten på den befintliga bron.

Att de föreslagna satsningarna kan finansieras på ett ansvarsfullt sätt är en central utgångspunkt och viktig förutsättning för Sverigeförhandlingens arbete. Som framgår av direktiven kan finansieringen komma såväl från staten, berörda kommuner och landsting som från brukaravgifter och privata investerare. Vårt att lyfta fram är även att förhandlingspersonen ska prioritera kostnadseffektiva åtgärder som ger största möjliga samhällsekonomiska nytta.

Ovanstående projekt som diskuteras inom ramen för Sverigeförhandlingen är framsynta och framåtblickande. Utskottet konstaterar med belåtenhet att arbetet med Sverigeförhandlingen pågår utifrån beslutade direktiv och ser därmed inga skäl till initiativ från riksdagens sida utan anser att det är lämpligt att avvakta utfallet av förhandlaren's uppdrag.

Utskottet avstyrker därför motionerna 2014/15:1850 (M) yrkande 3, 2014/15:2317 (M, C, FP, KD) yrkandena 3–7, 2014/15:2318 (M) yrkande 21 och 2014/15:2587 (C) yrkande 1.

Särskilt om en östlig förbindelse runt Stockholm

Oaktat vad som sägs ovan anser utskottet att det finns skäl att från riksdagens sida särskilt uppmärksamma en av de åtgärder som ingår i Sverigeförhandlingens direktiv. Det gäller uppdraget att pröva en finansieringslösning av en östlig förbindelse som knyter samman trafiklederna kring Stockholm och som inte inkräktar på nationalstadsparken.

En östlig förbindelse som knyter samman trafikledsringen runt Stockholms innerstad skulle kunna förbättra tillgängligheten i Stockholmsregionens östra delar. Även belastningen på de befintliga trafiklederna över det s.k. Saltsjö–Mälarsnittet skulle därmed kunna minska. För att en sådan förbindelse ska kunna bli verklighet behöver olika finansieringslösningar analyseras. Det är därför angeläget att pröva olika finansieringslösningar för en investering i en sådan förbindelse.

Utskottet menar att det finns skäl att tvivla på regeringens ambitioner att låta Sverigeförhandlingen genomföra denna del av förhandlingsdirektiven, inte minst mot bakgrund av hur regeringen har hanterat viktiga infrastrukturprojekt som Förbifart Stockholm. Utskottet föreslår därför att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att pröva förutsättningarna för olika finansieringslösningar för en östlig förbindelse som knyter samman trafiklederna kring Stockholm och som inte inkräktar på nationalstadsparken.

Med hänsyn till det som anförts ovan tillstyrker utskottet motion 2014/15:2317 (M, C, FP, KD) yrkande 8.

Särskilda infrastrukturåtgärder

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bl.a. enskilda infrastrukturprojekt i landet. Utskottet hänvisar till gällande praxis enligt vilken projekt för att vidmakthålla och utveckla transportinfrastruktur normalt sett inte avgörs av riksdagen, utan inom ramen för åtgärdsplaneringen.

Motionerna

Under den allmänna motionstiden hösten 2014 har ett stort antal motioner väckts om olika infrastrukturprojekt, främst väg- och järnvägssträckningar i landet. Det handlar bl.a. om upprustningar och utbyggnader samt anläggande av nya väg-, järnvägs- och broförbindelser. Ett flertal förslag har också väckts

om att standarden på olika delar av transportinfrastruktur bör förbättras, bl.a. om utbyggnad av fyrfältsvägar, motorvägar och anläggande av dubbelspår och snabbtågbanor. Motionärerna lämnar i flertalet fall konkreta förslag på sträckningar och olika projekt, men det finns också motionsförslag som mer allmänt pläderar för satsningar på transportinfrastruktur i vissa regioner eller landsdelar. En sammanställning av samtliga dessa 149 yrkanden redovisas nedan fördelat på väg- och järnvägsprojekt samt förslag som gäller vissa delar av sjöfartens infrastruktur och förslag som främst gäller regionala insatser rörande flera trafikslag.

Vägprojekt

2014/15:14 av Nina Lundström (FP)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vidta åtgärder för väg 225 i Stockholms län.
2014/15:73 av Magnus Persson (SD)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att omgående bygga ut sträckan Gualöv till Fjälkinge.
2014/15:162 av Jimmy Ståhl (SD)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda bygget av en låg, snabböppnande bro i den nya Hisingsbron.
2014/15:234 av Cecilia Widegren (M)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att hela E20 ska vara en del av stomnätet inom TEN (transeuropeiska nät).
2014/15:540 av Kerstin Lundgren (C)	Riksdagen tillkännager för regeringen vad som anförs i motionen om en bro mellan Oaxen och Mörkö.
2014/15:571 av Kerstin Lundgren (C)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för att minska bullret från E4/E20 genom Södertälje och Stockholms län.
2014/15:613 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av E18 mellan Västerås och Köping.
2014/15:762 av Maria Andersson Willner m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en utbyggnad av E20 genom Västra Götalandsregionen.

- 2014/15:788 av Emma Carlsson Löfdahl och Bengt Eliasson (båda FP)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheterna att bygga ut riksväg 26.
- 2014/15:790 av Emma Carlsson Löfdahl och Bengt Eliasson (båda FP)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheterna att bygga ut väg 153.
- 2014/15:905 av Camilla Waltersson Grönvall (M)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att åtgärda s.k. flaskhalsar i trafiken för att på så sätt uppnå största möjliga nytta av gjorda infrastruktursatsningar.
- 2014/15:947 av Patrik Engström (S)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att riksväg 68 från Avesta och norrut förs in i de framtida vägtrafikplanerna.
- 2014/15:972 av Catharina Elmsäter-Svärd (M) yrk. 5
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en östlig förbindelse i Stockholm bör projekteras och färdigställas.
- 2014/15:1022 av Julia Kronlid (SD)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnad av Europaväg 18.
- 2014/15:1024 av Julia Kronlid (SD)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnad av Europaväg 20.
- 2014/15:1049 av Emma Carlsson Löfdahl (FP) yrk. 1
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att riksväg 40, sträckan mellan Borås och Jönköping, i sin helhet bör kunna byggas om till motorväg.
- 2014/15:1049 av Emma Carlsson Löfdahl (FP) yrk. 2
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att den fortsatta sträckningen av riksväg 40 från Nässjö till Västervik bör kunna byggas om till två-plus-ett-väg.
- 2014/15:1079 av Magnus Oscarsson (KD)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att prioritera en upprustning av länsväg 131 mellan Österbymo och Tranås.

2014/15:1176 av Maria Strömkvist m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar i bl.a. Europaväg 16 Gävle–Malung–Oslo och riksväg 50 Bergslagsdiagonalen.
2014/15:1296 av Sten Bergheden (M) yrk. 1	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en ny bro över Göta Älv bör få en höjd av minst 19 meter för att sjöfarten i Vänern och Göta älv ska kunna fortsätta utvecklas.
2014/15:1322 av Betty Malmberg m.fl. (M, C, FP, KD)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fullfölja projekt Förbifart Söderköping, som ingår i den nationella transportplanen för 2014-2025, och att inte senarelägga detta.
2014/15:1433 av Susanne Eberstein och Anna-Caren Säterberg (båda S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en upprustning av E14.
2014/15:1518 av Roland Utbult (KD)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av upprustning av väg 161, 162 och 171 i Bohuslän.
2014/15:1586 av Andreas Carlson (KD)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att säkerställa att tidigareläggningen av ombyggnationen av riksväg 26/47 på sträckan Mullsjö–Jönköping prioriteras och inte fördröjs.
2014/15:1588 av Andreas Carlson (KD)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om riksväg 40 mellan Jönköping och Ulricehamn.
2014/15:1769 av Jessica Rosencrantz (M)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga en östlig förbindelse.
2014/15:2155 av Annicka Engblom m.fl. (M)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av E22.

- 2014/15:2164 av Katarina Köhler och Kristina Nilsson (båda S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en omdragning av E4:an genom Västerbotten och Västernorrland.
- 2014/15:2167 av Katarina Köhler och Kristina Nilsson (båda S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en omdragning av E4:an genom Västerbotten och Västernorrland.
- 2014/15:2179 av Monica Green m.fl. (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga ut E20 till fyrfältsväg.
- 2014/15:2601 av Patrik Jönsson och Josef Fransson (SD) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att snarast påbörja projekteringen för att bygga ut E20 till motorväg eller mötesfri två-plus-två-väg genom Västra Götaland.
- 2014/15:2747 av Roger Hedlund (SD) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för ytterligare investeringar i Europaväg 16 mellan Gävle och Oslo.
- 2014/15:2778 av Roger Hedlund (SD) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för ytterligare investeringar i Europaväg 4 i Gävleborgs län.
- 2014/15:2799 av Olle Thorell m.fl. (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för motorvägsstandard på sträckan Köping–Västjädra.

Järnvägsprojekt

- 2014/15:110 av Edvard Riedl (M) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att fortsätta arbetet med att få till stånd en finansieringslösning för Norrbottenabanan.
- 2014/15:124 av Jan Lindholm (MP) yrk. 1 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att öka kapaciteten för godstransporter på järnväg i Bergslagen.

- 2014/15:124 av Jan Lindholm (MP) yrk. 2
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att öka kapaciteten för persontransporter på järnväg i Bergslagen.
- 2014/15:125 av Jan Lindholm (MP)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet att ge det planerade dubbelspåret mellan Falun och Borlänge hög prioritet.
- 2014/15:126 av Jan Lindholm (MP)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av järnvägstrafik till Sälen.
- 2014/15:244 av Mattias Bäckström Johansson (SD)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inleda en satsning på Sydostkustbanan.
- 2014/15:271 av Gunilla Nordgren m.fl. (M)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en järnvägsförbindelse mellan flygplatserna Malmö Airport och Köpenhamn Kastrup bör arbetas in i den långsiktiga strategiska infrastrukturplaneringen
- 2014/15:275 av Fredrik Christensson (C)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över behovet av att förbättra järnvägen på Bohusbanan.
- 2014/15:407 av Maria Weimer (FP) yrk. 1
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för att förbättra möjligheterna att pendla med tåg mellan Uppsala och Stockholm.
- 2014/15:407 av Maria Weimer (FP) yrk. 2
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheterna för ett fyrspår för tågtrafik mellan Uppsala och Stockholm.
- 2014/15:537 av Kerstin Lundgren (C)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att rusta upp Ostkustbanan och dess tvärbanor.
- 2014/15:649 av Patrik Reslow och Olof Lavesson (båda M)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en metroförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn.
- 2014/15:776 av Bengt Eliasson (FP)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda framtiden för järnvägslinjen Varberg–Borås, Viskadalsbanan.

- 2014/15:789 av Emma Carlsson Löfdahl och Bengt Eliasson (båda FP)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om framtiden för järnvägslinjen Nässjö–Halmstad.
- 2014/15:815 av Per-Ingvar Johansson (C)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av dubbelspår på järnvägssträckan Hässleholm–Kristianstad.
- 2014/15:862 av Lars-Axel Nordell (KD)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten till höghastighetståg mellan Stockholm och Oslo.
- 2014/15:901 av Tomas Tobé och Margareta B Kjellin (M)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att investeringar i Ostkustbanan bör övervägas.
- 2014/15:936 av Ingemar Nilsson och Anna-Caren Säterberg (båda S)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en upprustning av Mittbanan.
- 2014/15:961 av Phia Andersson och Adnan Dibrani (båda S)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en upprustning av järnvägen mellan Varberg och Herrljunga.
- 2014/15:963 av Patrik Björck m.fl. (S)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att öka spårkapaciteten på Västra stambanan.
- 2014/15:972 av Catharina Elmsäter-Svärd (M) yrk.2
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att nya stambanor för höghastighetståg bör byggas mellan Stockholm och Malmö och mellan Stockholm och Göteborg.
- 2014/15:983 av Annika Carlsson och Fredrik Christensson (båda C)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fullfölja det påbörjade samarbetet med den norska regeringen och ta nästa steg i arbetet med att få till stånd korridoren Oslo–Göteborg–Köpenhamn.

- 2014/15:1027 av Runar Filper och Patrik Jönsson (båda SD) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda hur en effektivisering och utbyggnad av dubbelspår för höghastighetståg på järnvägssträckan Stockholm–Oslo skulle kunna reducera restiden till ned mot tre timmar.
- 2014/15:1074 av Magnus Oscarsson (KD) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att rusta upp Stångådalsbanan.
- 2014/15:1125 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrk. 5 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att investera i infrastruktur kopplat till gruvnäringen.
- 2014/15:1165 av Hans Ekström (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att rusta upp TGOJ-banan och därmed bättre möjliggöra transporter från Bergslagen.
- 2014/15:1201 av Hans Unander m.fl. (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för investeringar i järnvägar i Dalarnas län.
- 2014/15:1211 av Lena Asplund (M) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand.
- 2014/15:1214 av Lena Asplund (M) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Ådalsbanan mellan Västerasby och Långsele.
- 2014/15:1221 av Sten Bergheden (M) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om hela Kinnekullebanans upprustning och elektrifiering.
- 2014/15:1273 av Johnny Skalin (SD) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förbereda för att bygga ett dubbelspår till Sundsvall.
- 2014/15:1357 av Emil Källström m.fl. (C) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten till järnvägsinvesteringar på sträckan Västerasby–Långsele för att möjliggöra gods- och persontrafik längs sträckan Umeå–Sollefteå–Östersund–Trondheim.

- 2014/15:1431 av Olle Thorell m.fl. (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga en ny mötesstation på järnvägssträckan Västerås–Fagersta.
- 2014/15:1523 av Lars-Axel Nordell (KD) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda behovet av fler avlastnings- och omledningsmöjligheter i det svenska järnvägsnätet och då inte minst analysera Inlandsbanans strategiska betydelse och behov av ökad kapacitet.
- 2014/15:1575 av Magnus Oscarsson (KD) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om dragningen av en framtida Götalandsbana.
- 2014/15:1587 av Andreas Carlson (KD) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fortsätta planera för snabbtåg mellan Stockholm och Göteborg, via Jönköping.
- 2014/15:1657 av Stina Bergström (MP) yrk. 1 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att rusta upp och öppna Inlandsbanan mellan Mora och Persberg.
- 2014/15:1657 av Stina Bergström (MP) yrk. 2 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga ett spår från Hagfors ut till Inlandsbanan.
- 2014/15:1658 av Stina Bergström och Jonas Eriksson (båda MP) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en åtgärdsvalsstudie för kollektiva persontransporter på sträckan Oslo–Karlstad–Örebro–Stockholm.
- 2014/15:1788 av Daniel Bäckström (C) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ta initiativ till att utveckla det svensk-norska samarbetet för planläggning och projektering av ett konkurrenskraftigt järnvägsnät över gränsen sträckan Oslo–Karlstad–Stockholm.
- 2014/15:1813 av Mats Green och Helena Bouveng (båda M) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nya stambanor för höghastighetståg.

- 2014/15:1855 av Hans Rothenberg m.fl. (M) yrk. 1
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att söka en samsyn mellan regeringarna i Danmark och Norge om att förverkliga ambitionerna att skapa en gemensam höghastighetstågförbindelse Oslo–Göteborg–Malmö/Köpenhamn.
- 2014/15:1855 av Hans Rothenberg m.fl. (M) yrk. 2
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheterna att även bygga ut de återstående enkelspårssträckorna till dubbelspår på den konventionella tågsträckan från Oslo till Köpenhamn.
- 2014/15:1980 av Niclas Malmberg (MP) yrk. 1
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fyrspårsutbyggnad på Ostkustbanan, för att bl.a. möjliggöra tågstopp i Alsike och Bergsbrunna.
- 2014/15:1980 av Niclas Malmberg (MP) yrk. 2
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utökad kapacitet på Dalabanan, för att bl.a. möjliggöra tågstopp i Vittinge, Järlåsa, Vänge och Librobäck.
- 2014/15:1980 av Niclas Malmberg (MP) yrk. 3
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökad kapacitet på Mälärbanan, för att bl.a. möjliggöra tågstopp i Grillby.
- 2014/15:1980 av Niclas Malmberg (MP) yrk. 4
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera ny järnväg mellan Enköping och Uppsala framför ökad kapacitet på befintlig väg.
- 2014/15:1980 av Niclas Malmberg (MP) yrk. 5
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behov av statsbidrag för att samfinansiera spårtrafik i Uppsala stad.
- 2014/15:2015 av Lars Püss (M)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om dubbelspår mellan Helsingborg och Ängelholm.
- 2014/15:2050 av Lars Eriksson m.fl. (S)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen betona vikten av att bygga fyrspår på sträckan TomtebodavKallhäll.

- 2014/15:2069 av Catharina Bråkenhielm m.fl. (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att utveckla trafiken på Bohusbanan och rusta upp Bohusbanans norra del.
- 2014/15:2085 av Phia Andersson och Adnan Dibrani (båda S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en snabbtågförbindelse mellan Halmstad och Stockholm via Varberg och Borås.
- 2014/15:2161 av Monica Green m.fl. (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en förbättrad standard på Kinnekullebanan.
- 2014/15:2168 av Katarina Köhler m.fl. (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att starta byggandet av Norrbottenbanan och om att föra in banan i den nationella transportplanen.
- 2014/15:2170 av Paula Holmqvist m.fl. (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för en utbyggnad av dubbelspår på sträckan Öxnared–Kornsjö.
- 2014/15:2183 av Isak From m.fl. (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att göra Inlandsbanan till ett fungerande transportalternativ.
- 2014/15:2207 av Lars Eriksson (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att staten fullföljer ingångna avtal t.ex. gällande åtaganden för Dalabanan.
- 2014/15:2213 av Jan R Andersson m.fl. (M) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en ny kustjärnväg längs Smålandskusten med anslutning i norr till Tjustbanan mot Linköping och i söder till Emmabodabanan mot Karlskrona.
- 2014/15:2220 av Jan R Andersson och Finn Bengtsson (båda M) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Stångådalsbanan.

- 2014/15:2332 av Saila Quicklund (M) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheten att rusta upp Inlandsbanan för att skapa ännu bättre förutsättningar för fler företag och jobb i Norrlands inland.
- 2014/15:2472 av Eva Lohman (M) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att utöka spårkapaciteten Gävle–Härnösand.
- 2014/15:2512 av Roger Hedlund (SD) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att bygga dubbelspårig järnväg på hela Ostkustbanan.
- 2014/15:2545 av Helena Lindahl och Per Åsling (båda C) yrk. 1 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inleda diskussioner med berörda regioner och intressenter och att skyndsamt hitta finansieringslösningar för Norrbotniabanans förverkligande, såsom att låta kapital från de allmänna pensionsfonderna investeras i svensk transportinfrastruktur.
- 2014/15:2545 av Helena Lindahl och Per Åsling (båda C) yrk. 2 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska undersöka möjligheterna att Norrbotniabanan, och då i första hand sträckan Umeå–Skellefteå, ska finnas med i den nationella infrastrukturplanen 2017–2028.
- 2014/15:2584 av Jan R Andersson och Finn Bengtsson (båda M) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Tjustbanan.
- 2014/15:2738 av Helena Lindahl och Per Åsling (båda C) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Trafikverket i samverkan med Inlandsbanan AB och näringslivet i uppdrag att se över möjligheten att rusta upp Inlandsbanan inklusive samtliga tvärbanor och därmed skapa förutsättningar för nya och växande företag med fler jobb och tillväxt i inlandet och bidra till den globala klimatomställningen.
- 2014/15:2754 av Johan Löfstrand m.fl. (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att beakta behoven av planeringsresurser för Ostlänken hos berörda länsstyrelser.

- 2014/15:2800 av Peter Persson m.fl. (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ett principbeslut om att bygga Götalandsbanan.
- 2014/15:2825 av Thomas Strand m.fl. (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för Europabanan, som är av stor strategisk betydelse.
- 2014/15:2914 av Mikael Jansson (SD) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda kostnader och möjligheter med ett DD-tåg för Götalandsbanan i stället för ett höghastighetståg.

Regionala och övriga projekt

- 2014/15:19 av Nina Lundström (FP) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att följa upp åtaganden för att möjliggöra bostadsbyggande i Stockholms län.
- 2014/15:31 av Nina Lundström (FP) yrk. 1 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fortsatta infrastruktursatsningar för att främja utvecklingen av Stockholms län och Gotland.
- 2014/15:116 av Jenny Petersson (M) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av ett resecentrum i Halmstad.
- 2014/15:195 av Mats Persson (FP) yrk. 1 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en ny fast förbindelse mellan Sverige och Danmark i norra delen av Öresund (Helsingborg–Helsingör).
- 2014/15:195 av Mats Persson (FP) yrk. 2 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att initiera ett bilateralt samarbete med den danska regeringen i frågan om en ny fast förbindelse över Öresund.
- 2014/15:199 av Roger Haddad (FP) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tågtrafiken i Västmanland.
- 2014/15:209 av Torkild Strandberg (FP) yrk. 1 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att integrera frågan om en ny Öresundsförbindelse i Sverigeförhandlingen.

2014/15:209 av Torkild Strandberg (FP) yrk. 2

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att genomföra en jämförande utredning av framförda Öresundsförbindelsealternativ (Landskronaförbindelsen, Öresundsmetron och HH-förbindelsen) och ta ställning till vilken eller vilka av dessa som medför störst samhällsekonomisk nytta och bidrar till att uppnå de nationella hållbarhets- och energimålen.

2014/15:209 av Torkild Strandberg (FP) yrk. 3

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ange en tidsplan för färdigställandet av en ny förbindelse över Öresund.

2014/15:245 av Mattias Bäckström Johansson (SD)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för färjetrafik mellan Byxelkrok och Oskarshamn i infrastrukturplaneringen.

2014/15:397 av Katarina Brännström och Johan Hultberg (båda M)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om snabba och säkra kommunikationer till och från Kronobergs län.

2014/15:457 av Boriana Åberg (M)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om trafiksituationen i Ystad.

2014/15:593 av Jessica Polfjärd (M)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över infrastrukturen och gruvnäringen i Bergslagen.

2014/15:599 av Lars Tysklind och Said Abdu (båda FP)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera satsningar på infrastruktur i Bohuslän.

2014/15:612 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M)

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

2014/15:651 av Said Abdu (FP) yrk. 1

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

2014/15:651 av Said Abdu (FP) yrk. 2

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

- 2014/15:677 av Said Abdu (FP) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda en finansiering för att renovera Trollhättans slussar.
- 2014/15:835 av Boriana Åberg (M) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förbättrade landanslutningar till Trelleborgs hamn.
- 2014/15:903 av Tomas Tobé (M) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vidare expandera Gävle hamn.
- 2014/15:956 av Isak From och Helén Pettersson i Umeå (båda S) yrk. 1 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av de öst-västliga kommunikationerna.
- 2014/15:956 av Isak From och Helén Pettersson i Umeå (båda S) yrk. 2 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för hur Sverige ska ta till vara möjligheterna med bättre kommunikationer med Nordlands- och Helgelandsregionerna.
- 2014/15:956 av Isak From och Helén Pettersson i Umeå (båda S) yrk. 3 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att den svenska regeringen i infrastrukturplaneringen bör studera förutsättningarna för att göra som den finska regeringen och satsa på att utveckla Kvarkenstrafiken.
- 2014/15:1094 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrk. 1 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastruktur.
- 2014/15:1194 av Peter Johansson m.fl. (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att genomföra samtliga delar av Trollhättepaketet när det gäller infrastrukturen och en utbyggnad av Europaväg 45 och järnvägen Norge–Vänerlänken genom Dalsland.
- 2014/15:1239 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om det skånska paketet – ett nödvändigt lyft för den skånska järnvägstrafiken.
- 2014/15:1420 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrk. 1 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av nödvändiga infrastruktursatsningar i Skåne.

- 2014/15:1420 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrk. 2
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fortsätta det angelägna arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör med syfte att ett inriktningsbeslut ska kunna fattas under innevarande mandatperiod.
- 2014/15:1776 av Annie Löf (C)
Riksdagen tillkännager för regeringen sin mening som anförs i motionen om att Sverigebygget bör genomföras för att utveckla hela landet.
- 2014/15:1814 av Carl-Oskar Bohlin och Ulf Berg (båda M)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att satsa på förbättrad infrastruktur i Dalarnas län.
- 2014/15:1944 av Jasenko Omanovic m.fl. (S)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar i infrastrukturen i Västernorrland.
- 2014/15:2141 av Monica Green m.fl. (S)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att skapa en bättre infrastruktur i Västsverige.
- 2014/15:2175 av Peter Jeppsson och Magnus Manhammar (båda S)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för infrastrukturinvesteringar i Blekinge län.
- 2014/15:2260 av Åsa Westlund m.fl. (S) yrk. 5
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att beakta behovet av fungerande kommunikationer och infrastruktur för en växande Stockholmsregion.
- 2014/15:2273 av Sofia Fölster (M)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att färdigställa en ringled runt Stockholms innerstad.
- 2014/15:2315 av Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (S)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för förbättrade kommunikationer och förbättrad infrastruktur i Region Jönköping.
- 2014/15:2356 av Per Åsling (C)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för ändrade prioriteringar i syfte att åtgärda infrastruktur i Jämtlands län.

2014/15:2463 av Jasenko Omanovic m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar i infrastrukturen i Västernorrland.
2014/15:2486 av Mikael Jansson och David Lång (båda SD)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att snarast utreda en ny alternativ Götaälvbro med kompletterande kabinbanor.
2014/15:2519 av Mikael Jansson och David Lång (båda SD) yrk. 1	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en kaj för lyxkryssningsfartyg i Klippan, intill Älvsborgsbron, bör kostnadsberäknas.
2014/15:2519 av Mikael Jansson och David Lång (båda SD) yrk. 2	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en kaj för lyxkryssningsfartyg i Klippan, intill Älvsborgsbron, bör planeras som nationellt bekostad infrastruktur färdig till Göteborgs 400-årsjubileum.
2014/15:2587 av Annie Löf m.fl. (C) yrk. 3	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tillgång till service och kommunikationer i hela landet.
2014/15:2650 av Niklas Karlsson och Per-Arne Håkansson (båda S) yrk. 3	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överväga möjligheterna att stärka infrastrukturen för Sveriges enda stora varv i syfte att stötta den svenska marintekniska industrin.
2014/15:2762 av Fredrik Eriksson (SD)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att projektet ”Den skandinaviska 8-miljonerstaden” bör genomföras alternativt att motsvarande likvärdiga åtgärder vidtas.
2014/15:2864 av Pyry Niemi m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för bättre fungerande vägar och järnvägar i Uppsala län.

Utskottets ställningstagande

Runt om i landet finns det många angelägna infrastrukturprojekt för att främja tillväxt, regional utveckling och en omställning till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Det stora engagemang och intresse som infrastrukturfrågorna väcker i hela landet betraktar utskottet som mycket positivt. Detta engagemang

återspeglas inte minst i det stora antal motionsyrkanden om specifika infrastrukturprojekt som behandlas i det här avsnittet.

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

Riksdagens uppgift är således normalt inte att ta ställning till enskilda infrastrukturprojekt. Beslut om vilka infrastrukturåtgärder som ska vidtas under den aktuella planperioden beslutas genom den långsiktiga åtgärdsplaneringen som utmynnar i den nationella plan som fastställs av regeringen och de länsplaner som fastställs av respektive länsplaneupprättare. Denna grundläggande rollfördelning utesluter emellertid inte att det kan finnas skäl för riksdagen att i vissa fall göra mer preciserade ställningstaganden. Detta kan t.ex. gälla projekt som är av väsentlig betydelse för trafiksystemets effektivitet, som kräver särskilda finansieringslösningar eller som av andra skäl har en särskild dignitet. Utskottet har således valt att i detta betänkande behandla den s.k. Sverigeförhandlingen i ett särskilt avsnitt. Vidare har utskottet valt att i betänkande 2014/15:TU1 behandla frågan om Förbifart Stockholm.

Utskottet kan konstatera att det i de aktuella motionerna i många fall lämnas förslag som rör infrastrukturprojekt som omfattas av investeringar och åtgärder som utpekas i det beslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 som regeringen fattade den 3 april 2014. Vidare vill utskottet påminna om att den modell som tillämpas för planeringen av statlig transportinfrastruktur innebär att den långsiktiga inriktningen bör omprövas ungefär en gång per mandatperiod. Som redan nämnts har utskottet fått kännedom om att regeringen avser att under 2016 presentera en proposition med förslag inför riksdagens inriktningsbeslut för nästa planeringsperiod.

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

Reservationer

1. **Principer för prioritering av infrastrukturåtgärder, punkt 1 (V)**

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2014/15:192 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 2 och

2014/15:847 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkandena 6, 7 och 9 samt

avslår motionerna

2014/15:163 av Håkan Svenneling m.fl. (V) yrkande 3,

2014/15:192 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 10,

2014/15:619 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M),

2014/15:1339 av Anders Åkesson (C),

2014/15:1350 av Kristina Yngwe (C) yrkandena 1–3,

2014/15:1785 av Per Åsling och Helena Lindahl (C),

2014/15:1985 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 7,

2014/15:2318 av Lars Hjälmered m.fl. (M) yrkande 1,

2014/15:2377 av Saila Quicklund (M) och

2014/15:2525 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 3.

Ställningstagande

Jag anser att Sverige behöver ta sitt ansvar för miljön genom att investera i transportinfrastruktur som ökar transportsystemets miljömässiga hållbarhet. Den infrastrukturplan som tas fram för nästa planeringsperiod bör därför inriktas mot klimatmål, övriga miljö kvalitetsmål och ett transportsnålt samhälle.

Den nu gällande infrastrukturplanen är i ekonomisk ram och innehåll otillräcklig för att möjliggöra nödvändig överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. För att komma tillrätta med denna brist anser jag att det behövs en översyn av lämpliga åtgärder för att öka andelen godstransporter på järnvägen. I takt med att godstransporter förs över till järnväg behöver dessutom möjligheterna för omlastning byggas ut. Därför bör Trafikverket ges i uppdrag att föreslå åtgärder för att stärka viktiga omlastningsnoder och utöka möjligheterna för omlastning från lastbil till järnväg.

Därtill krävs åtgärder för att komma till rätta med de problem ökningen av lastbilstransporter medfört i form av ökade klimatpåverkande utsläpp och miljöproblem i städerna. Jag anser därför också att Trafikanalys bör få i

uppdrag att presentera statistik för godstransporter i städerna, så att kommunerna på ett effektivare sätt än i dag kan främja samordnade godstransporter.

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

2. Investeringsprojekt inom ramen för Sverigeförhandlingen, punkt 5 (M, C, FP, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Robert Halef (KD) och Lars Tysklind (FP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

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

2014/15:2317 av Lars Hjälmared m.fl. (M, C, FP, KD) yrkandena 3–7 och bifaller delvis motionerna

2014/15:1850 av Hans Rothenberg m.fl. (M) yrkande 3,

2014/15:2318 av Lars Hjälmared m.fl. (M) yrkande 21 och

2014/15:2587 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 1.

Ställningstagande

Den 1 juli 2014 tog alliansregeringen det historiska initiativet till det s.k. Sverigebygget, ett initiativ som syftade till att möjliggöra ett antal långsiktiga och genomgripande satsningar i ett åtgärds paket för bl.a. järnväg, vägar och utbyggd kollektivtrafik.

Numera går Sverigebygget under namnet Sverigeförhandlingen men till sitt innehåll återspeglar den fortfarande de ursprungliga visionerna på området. Sverigebygget var Alliansens sätt att ta ett samlat grepp kring infrastruktur och bostadsbyggande för att knyta ihop landet. För att kunna förverkliga detta tillsattes en särskild förhandlingsperson med uppgift att skapa förutsättningar för järnvägs- och vägsatsningar och fler bostäder i många delar av landet. Dessa förutsättningar skulle skapas genom överenskommelser mellan staten, kommuner och regioner.

Med tanke på hur den nuvarande regeringen har hanterat viktiga transportpolitiska frågor som Förbifart Stockholm och Bromma flygplats finns det tyvärr goda skäl att tvivla på regeringens ambitioner vad gäller Sverigeförhandlingen. Regeringens beslut att frysa produktionen av Förbifart Stockholm innebär stora merkostnader för skattebetalarna och en onödig försening av ett angeläget infrastrukturprojekt. Om byggandet av projektet hade stoppats skulle det ha äventyrat hela den s.k. Stockholms-

överenskommelsen som uppnåddes 2007 om en samlad trafiklösning för regionen. Regeringen har genom sitt agerande skapat osäkerhet till men för såväl näringsliv som privatpersoner. Om regeringen skulle vara lika oberäknelig i fråga om Sverigeförhandlingen som man var i fråga om Förbifart Stockholm riskerar det att få långtgående negativa konsekvenser för landets utvecklingsmöjligheter.

För att realisera de ambitiösa och kostsamma infrastrukturprojekt som ryms inom Sverigeförhandlingen är det helt avgörande att finansieringen kan lösas på ett ansvarsfullt sätt och att man i detta sammanhang inte förbiser alternativa finansieringslösningar. Vi vill här påminna om att förhandlingspersonen fick ett brett uppdrag inom ramen för Sverigebygget att identifiera, analysera och föreslå alternativa finansieringskällor. Det är angeläget att inte begränsa förhandlingspersonens möjligheter att uppnå sådana finansieringsöverenskommelser.

Sverigeförhandlingen innehåller ett antal angelägna åtgärder. Vi vill här lyfta fram de viktigaste.

Nya stambanor för höghastighetståg

En central del i förhandlingspersonens uppdrag är att ta fram förslag till en utbyggnadsstrategi för nya stambanor för höghastighetståg på sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö. Denna kraftfulla satsning kommer att avsevärt förkorta restiderna, ge utökad kapacitet i järnvägssystemet för både gods- och passagerartrafik och därmed gynna landet i sin helhet.

Där stambanorna angör respektive stad kommer det att krävas betydande investeringar i spår, stationer och anslutningar till den övriga infrastrukturen. Genom att utforma dessa investeringar så att de nya stambanorna, det övriga järnvägssystemet och övriga delar av transportsystemet fungerar väl tillsammans kan ett ökat bostadsbyggande, en effektiv arbetspendling och täta och väl fungerande arbetsmarknadsregioner främjas.

Genom ett ökat tågresande bidrar satsningen i allra högsta grad till att minska klimatpåverkan från transportsektorn. Det befintliga järnvägssystemet kommer som en följd av de nya stambanorna att avlastas och därmed ge ett ökat utrymme för godstrafik och regional pendeltågstrafik. Det är därför av största vikt att denna satsning på nya stambanor för höghastighetståg genomförs.

Ny Öresundsförbindelse

På sikt kan järnvägens tillgänglighet och kapacitet behöva stärkas även mot kontinenten genom ytterligare en fast förbindelse över Öresund. Öresundbron är redan hårt trafikerad och en lösning behövs på sikt för att avlasta denna. Vi noterar att Danmarks engagemang i frågan är avgörande. Utan ett jämbördigt ansvar för finansiering och förverkligande är en ny fast förbindelse över Öresund inte realistisk. Vi vill dock framhålla vikten av att fortsatt pröva

förutsättningarna för att bygga ytterligare en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark.

Utbyggnad av järnvägen i norra Sverige

Väl fungerande järnvägstransporter är av stor betydelse även för näringslivet i norra Sverige. I den nationella plan för perioden 2014–2025 som alliansregeringen fastställde görs satsningar på bl.a. Ostkustbanan, som knyter ihop tidigare satsningar på Botniabanan och Ådalsbanan, och på Inlandsbanan. Detta är viktiga investeringar för att förbättra kommunikationerna i norra Sverige för persontrafik och godstransporter. Det finns dock skäl att ytterligare stärka kopplingen mellan de nya stambanorna och det befintliga järnvägssystemet, inte minst i syfte att möta industrins behov av godstransporter till Skandinaviens största hamn Göteborg. Förutsättningarna för en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige, med ett betydande inslag av medfinansiering från näringsliv, kommuner och regioner, bör därför prövas.

Utbyggd infrastruktur och kollektivtrafik för att främja bostadsbyggandet

När storstadsregionerna växer ökar också behovet av nya bostäder. Utbyggnaden av järnvägar, vägar och kollektivtrafik måste ske så det ger så bra förutsättningar som möjligt för ett ökat bostadsbyggande. Det skapar i sin tur förutsättningar för förbättringar av kollektivtrafiken, som kan underlätta pendling och bidra till att andelen kollektivtrafikresenärer växer. På så sätt kan investeringarna på bästa sätt bidra till bättre miljö, minskad trängsel och effektiva transporter i och kring våra storstäder. En genomtänkt utbyggnad av infrastrukturen och kollektivtrafiken i Stockholm, Göteborg och Skåne kan främja en angelägen ökning av bostadsbyggandet i dessa regioner.

Ett tätare Stockholm med ett ändamålsenligt trafiksystem

Befolkningen i Stockholmsregionen växer. Möjligheter att ta ytterligare steg för tunnelbanans fortsatta utveckling behöver övervägas. Det skulle exempelvis kunna handla om fler stationslägen, nya stationer eller nya sträckningar i områden där en kapacitetsstark kollektivtrafik behöver utvecklas och förtätningmöjligheterna är goda. Åtgärder i övrig spårbunden infrastruktur kan också vara aktuella, såsom pendeltågsstationer. En viktig utgångspunkt för åtgärderna bör vara att skapa förutsättningar för att minska bostadsbristen och dimensionera bostadsmarknaden för framtida behov, så att Stockholm kan fortsätta att utvecklas på ett positivt sätt.

Vi noterar att regeringen har aviserat ett tilläggsuppdrag till Sverigeförhandlingen om att hitta möjligheter att förverkliga en ny tunnelbanesträckning mellan Liljeholmen och centrala Stockholm. Det är ett steg i rätt riktning, men vi vill understryka att kraftfulla satsningar på kollektivtrafiken i Stockholmsregionen är oundgängliga. Där är därför särskilt angeläget att följa upp Stockholmsöverenskommelsen om en utbyggd

tunnelbana och fler bostäder genom att förhandla om ytterligare tunnelbanelinjer och annan spårbunden trafik.

Sammanfattande bedömning

Sammanfattningsvis förutsätter vi att förhandlingspersonen har fortsatt mandat att genomföra sitt uppdrag. Vi finner det dock nödvändigt att framhålla vikten av att ovanstående stora och angelägna projekt blir verklighet. Detsamma gäller självklart även den östliga förbindelsen runt Stockholm, där en utskottsmajoritet glädjande nog har ställt sig bakom ett förslag om ett tillkännagivande till regeringen (beslutspunkt 6). De olika projekten måste förstås som samverkande framtidsinvesteringar i en övergripande plan för att lösa de utmaningar Sverige står inför. Genom de långsiktiga investeringar som inbegrips i den tidigare alliansregeringens Sverigebygge kan grunden läggas för jobb och tillväxt i vårt land för lång tid framöver.

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

3. Särskilt om en östlig förbindelse runt Stockholm, punkt 6 (S, MP, V)

av Karin Svensson Smith (MP), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Leif Pettersson (S), Jasenko Omanovic (S), Emma Wallrup (V) och Johan Andersson (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår motion

2014/15:2317 av Lars Hjalmered m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 8.

Ställningstagande

Vi delar de avsikter den förra regeringen hade när den formulerade direktiven till Sverigeförhandlingen. Det är klokt att inom en samlad ram ta fram en utbyggnadsstrategi för nya stambanor för höghastighetståg och utreda andra infrastrukturinvesteringar. De olika projekt som ingår i förhandlingsuppdraget har alla potential att bli samverkande delar i ett trafikslagsövergripande transportsystem. Styrkan i uppdraget är just helhetsperspektivet, inte minst vad gäller investeringar i transportinfrastruktur och bostäder.

Vi vill påpeka att enligt gällande praxis är det normalt inte riksdagens roll i infrastrukturplaneringen att ta ställning till enskilda infrastrukturprojekt, utan att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen och fastställa finansiella ramar. Riksdagen har vare sig den tid eller de resurser som är nödvändiga för att på egen hand sätta sig in i vilka konsekvenser beslut om ett enskilt infrastrukturprojekt får för resten av planeringen. Vi vill därför inte

föregripa resultatet av Sverigeförhandlingens uppdrag genom att i det här läget lyfta ut och särbehandla en enskild del av förhandlingsuppdraget, såsom i det här fallet den östliga förbindelsen runt Stockholm.

Någon anledning till den oro som uttrycks av utskottsmajoriteten kan vi inte se. Sverigeförhandlingen pågår utifrån beslutade direktiv. Den del av uppdraget som handlar om att analysera och pröva möjliga finansieringslösningar för en östlig förbindelse i Stockholm utgör inget undantag. Att så är fallet framgick med all önskvärd tydlighet vid förhandlingspersonens besök i utskottet den 19 mars 2015. Mot denna bakgrund kan vi inte se några skäl till initiativ från riksdagens sida vad gäller den östliga förbindelsen eller någon annan del av Sverigeförhandlingens uppdrag.

Riksdagen bör därför avslå motion 2014/15:2317 (M, C, FP, KD) yrkande 8.

Särskilt yttrande

Finansiering av infrastrukturåtgärder, punkt 3 (SD)

Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD) anför:

Satsningar på järnvägen står högt upp på allas önskelista. Det finns skäl att brett och förutsättningslöst pröva olika typer av alternativa finansieringslösningar för att få till stånd nödvändiga järnvägssatsningar. En alternativ finansieringslösning som förtjänar att analyseras är järnvägsobligationer.

Vi noterar med tillfredsställelse att Sverigeförhandlingen har ett mycket brett uppdrag att analysera och pröva olika finansieringslösningar för nya stambanor för höghastighetståg och de övriga infrastrukturåtgärder som ingår i förhandlingsuppdraget. Bilden av förhandlingens breda angreppssätt vad gäller finansieringslösningar förstärktes vid förhandlingspersonens besök i utskottet den 19 mars 2015.

I och med detta anser vi att frågan om järnvägsobligationer som finansieringsform är omhändertagen. Vi har därför valt att inte reservera oss till förmån för motion 2014/15:2138 (SD).

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2014/15

2014/15:14 av Nina Lundström (FP):

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

2014/15:19 av Nina Lundström (FP):

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

2014/15:25 av Nina Lundström (FP):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av lagstiftning som möjliggör planering och anläggning av cykelstråk.

2014/15:31 av Nina Lundström (FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fortsatta infrastruktursatsningar för att främja utvecklingen av Stockholms län och Gotland.

2014/15:73 av Magnus Persson (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att omgående bygga ut sträckan Gualöv till Fjälkinge.

2014/15:110 av Edward Riedl (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att fortsätta arbetet med att få till stånd en finansieringslösning för Norrbotniabanan.

2014/15:116 av Jenny Petersson (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av ett resecentrum i Halmstad.

2014/15:124 av Jan Lindholm (MP):

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

2014/15:125 av Jan Lindholm (MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet att ge det planerade dubbelspåret mellan Falun och Borlänge hög prioritet.

2014/15:126 av Jan Lindholm (MP):

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

2014/15:162 av Jimmy Ståhl (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda bygget av en låg, snabböppnande bro i den nya Hisingsbron.

2014/15:163 av Håkan Svenneling m.fl. (V):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en väl fungerande infrastruktur i hela landet.

2014/15:192 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en översyn av lämpliga åtgärder för att öka andelen godstransporter på järnvägen.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges ett speciellt uppdrag att bygga bort otrygga miljöer i anslutning till tågstationer, såsom mörka tunnlar eller passager, för att på så sätt öka tryggheten.

2014/15:195 av Mats Persson (FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en ny fast förbindelse mellan Sverige och Danmark i norra delen av Öresund (Helsingborg–Helsingör).

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att initiera ett bilateralt samarbete med den danska regeringen i frågan om en ny fast förbindelse över Öresund.

2014/15:199 av Roger Haddad (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tågtrafiken i Västmanland.

2014/15:209 av Torkild Strandberg (FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att integrera frågan om en ny Öresundsförbindelse i Sverigeförhandlingen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att genomföra en jämförande utredning av framförda Öresundsförbindelsealternativ (Landskronaförbindelsen, Öresundsmetron och HH-förbindelsen) och ta ställning till vilken eller vilka av dessa som medför störst samhällsekonomisk nytta och bidrar till att uppnå de nationella hållbarhets- och energimålen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ange en tidsplan för färdigställandet av en ny förbindelse över Öresund.

2014/15:234 av Cecilia Widegren (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att hela E20 ska vara en del av stornätet inom TEN (transeuropeiska nät).

2014/15:244 av Mattias Bäckström Johansson (SD):

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

2014/15:245 av Mattias Bäckström Johansson (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för färjetrafik mellan Byxelkrok och Oskarshamn i infrastrukturplaneringen.

2014/15:271 av Gunilla Nordgren m.fl. (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en järnvägsförbindelse mellan flygplatserna Malmö Airport och Köpenhamn Kastrup bör arbetas in i den långsiktiga strategiska infrastrukturplaneringen.

2014/15:272 av Anders Ahlgren och Daniel Bäckström (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att ta fram beräkningssätt som inte automatiskt prioriterar bort landsortens exportindustri och besöksnäringens behov av transporter till förmån för utveckling av befintliga befolkningscentrum.

2014/15:275 av Fredrik Christensson (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över behovet av att förbättra järnvägen på Bohusbanan.

2014/15:397 av Katarina Brännström och Johan Hultberg (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om snabba och säkra kommunikationer till och från Kronobergs län.

2014/15:407 av Maria Weimer (FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för att förbättra möjligheterna att pendla med tåg mellan Uppsala och Stockholm.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheterna för ett fyrspår för tågtrafik mellan Uppsala och Stockholm.

2014/15:457 av Boriana Åberg (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om trafiksituationen i Ystad.

2014/15:537 av Kerstin Lundgren (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att rusta upp Ostkustbanan och dess tvärbanor.

2014/15:540 av Kerstin Lundgren (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen vad som anförs i motionen om en bro mellan Oaxen och Mörkö.

2014/15:553 av Annika Qarlsson och Fredrik Christensson (C):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att infrastruktur i form av kraftledningar ska samordnas med väg- och järnvägsdragningar för att minimera det totala markinträdet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att översikt och planering för all infrastruktur för alla

aktörer på marknaden måste samordnas regionalt för att säkerställa effektiv markanvändning.

2014/15:568 av Ola Johansson (C):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att nettonuvärdeskvoten för vägar endast belastas med anläggningskostnader.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att nettonuvärdeskvoten för vägar bör breddas i syfte att spegla samhällsnyttan i kombinerade väginvesteringar.

2014/15:571 av Kerstin Lundgren (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för att minska bullret från E4/E20 genom Södertälje och Stockholms län.

2014/15:593 av Jessica Polfjärd (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över infrastrukturen och gruvnäringen i Bergslagen.

2014/15:599 av Lars Tysklind och Said Abdu (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera satsningar på infrastruktur i Bohuslän.

2014/15:612 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (M):

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

2014/15:613 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av E18 mellan Västerås och Köping.

2014/15:619 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en gemensam nordisk infrastrukturstrategi.

2014/15:649 av Patrick Reslow och Olof Lavesson (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en metroförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn.

2014/15:651 av Said Abdu (FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tillgången till väl fungerande infrastruktur och bredband i Dalsland och Värmland.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att klassa Dalsland som ett skogslän.

2014/15:677 av Said Abdu (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda en finansiering för att renovera Trollhättans slussar.

2014/15:689 av Jan Ericson (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över redovisningsprincipen för infrastrukturinvesteringar.

2014/15:762 av Maria Andersson Willner m.fl. (S):

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

2014/15:776 av Bengt Eliasson (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda framtiden för järnvägslinjen Varberg–Borås, Viskadalsbanan.

2014/15:788 av Emma Carlsson Löfdahl och Bengt Eliasson (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheterna att bygga ut riksväg 26.

2014/15:789 av Emma Carlsson Löfdahl och Bengt Eliasson (FP):

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

2014/15:790 av Bengt Eliasson och Emma Carlsson Löfdahl (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheterna att bygga ut väg 153.

2014/15:815 av Per-Ingvar Johnsson (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av dubbelspår på järnvägssträckan Hässleholm–Kristianstad.

2014/15:835 av Boriana Åberg (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förbättrade landanslutningar till Trelleborgs hamn.

2014/15:847 av Emma Wallrup m.fl. (V):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikanalys i uppdrag att presentera statistik för godstransporter i städerna.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att föreslå åtgärder för att stärka viktiga omlastningsnoder och utöka möjligheterna för omlastning.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett nytt förslag för utveckling av transportsystemet i nästkommande infrastrukturplan med inriktning på klimatmål, övriga miljö kvalitetsmål och ett transportsnålt samhälle.

2014/15:862 av Lars-Axel Nordell (KD):

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

2014/15:901 av Tomas Tobé och Margareta B Kjellin (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att investeringar i Ostkustbanan bör övervägas.

2014/15:903 av Tomas Tobé (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vidare expandera Gävle hamn.

2014/15:905 av Camilla Waltersson Grönvall (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att åtgärda s.k. flaskhalsar i trafiken för att på så sätt uppnå största möjliga nytta av gjorda infrastruktursatsningar.

2014/15:936 av Ingemar Nilsson och Anna-Caren Säterberg (S):

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

2014/15:947 av Patrik Engström (S):

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

2014/15:956 av Isak From och Helén Pettersson i Umeå (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av de öst-västliga kommunikationerna.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för hur Sverige ska ta till vara möjligheterna med bättre kommunikationer med Nordlands- och Helgelandsregionerna.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att den svenska regeringen i infrastrukturplaneringen bör studera förutsättningarna för att göra som den finska regeringen och satsa på att utveckla Kvarkentrafiken.

2014/15:961 av Phia Andersson och Adnan Dibrani (S):

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

2014/15:963 av Patrik Björck m.fl. (S):

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

2014/15:972 av Catharina Elmsäter-Svärd (M):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att nya stambanor för höghastighetståg bör byggas mellan Stockholm och Malmö och mellan Stockholm och Göteborg.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en östlig förbindelse i Stockholm bör projekteras och färdigställas.

2014/15:983 av Annika Qarlsson och Fredrik Christensson (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fullfölja det påbörjade samarbetet med den norska regeringen och ta nästa steg i arbetet med att få till stånd korridoren Oslo–Göteborg–Köpenhamn.

2014/15:1022 av Julia Kronlid (SD):

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

2014/15:1024 av Julia Kronlid (SD):

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

2014/15:1027 av Runar Filper och Patrik Jönsson (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda hur en effektivisering och utbyggnad av dubbelspår för höghastighetståg på järnvägssträckan Stockholm–Oslo skulle kunna reducera restiden till ned mot tre timmar.

2014/15:1049 av Emma Carlsson Löfdahl (FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att riksväg 40, sträckan mellan Borås och Jönköping, i sin helhet bör kunna byggas om till motorväg.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att den fortsatta sträckningen av riksväg 40 från Nässjö till Västervik bör kunna byggas om till två-plus-ett-väg.

2014/15:1074 av Magnus Oscarsson (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att rusta upp Stångådalsbanan.

2014/15:1079 av Magnus Oscarsson (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att prioritera en upprustning av länsväg 131 mellan Österbymo och Tranås.

2014/15:1094 av Josef Fransson m.fl. (SD):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastruktur.

2014/15:1125 av Josef Fransson m.fl. (SD):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att investera i infrastruktur kopplat till gruvnäringen.

2014/15:1165 av Hans Ekström (S):

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

2014/15:1176 av Maria Strömkvist m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar i bl.a. Europaväg 16 Gävle–Malung–Oslo och riksväg 50 Bergslagsdiagonalen.

2014/15:1194 av Peter Johnsson m.fl. (S):

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

2014/15:1201 av Hans Unander m.fl. (S):

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

2014/15:1211 av Lena Asplund (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand.

2014/15:1214 av Lena Asplund (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Ådalsbanan mellan Västeråsby och Långsele.

2014/15:1221 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om hela Kinnekullebanans upprustning och elektrifiering.

2014/15:1239 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om det skånska paketet – ett nödvändigt lyft för den skånska järnvägstrafiken.

2014/15:1273 av Johnny Skalin (SD):

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

2014/15:1296 av Sten Bergheden (M):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en ny bro över Göta Älv bör få en höjd av minst 19 meter för att sjöfarten i Väneren och Göta älv ska kunna fortsätta utvecklas.

2014/15:1298 av Johnny Skalin (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att befria alla privatbilister från avgift på E4 i Sundsvall.

2014/15:1316 av Per Åsling och Anders Åkesson (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket ska få i uppdrag att identifiera 10–15 större OPS-projekt.

2014/15:1322 av Betty Malmberg m.fl. (M, FP, KD, C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fullfölja projekt Förbifart Söderköping, som ingår i den nationella transportplanen för 2014-2025, och att inte senarelägga detta.

2014/15:1339 av Anders Åkesson (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ur ett jämställdhets- och tillgänglighetsperspektiv ge både kvinnor, män och grupper med olika funktionshinder samma tillträde till planerings- och beslutsfattande forum för transportinfrastruktur.

2014/15:1350 av Kristina Yngwe (C):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att säkerställa att kommande utredningsrutiner och utredningsdirektiv ger planerad och prognostiserad infrastrukturutveckling i omgivande länder tillräcklig tyngd när kapacitetsbehovet i det svenska transportsystemet beräknas.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att säkerställa att den kommande beredningen av den nationella planen för 2018–2029, inklusive ansvarig myndighets utredningar, tar hänsyn till kommande kapacitetsbehov med anledning av bland annat Fehmarn bält-förbindelsen.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att uppdra åt planansvariga regionala myndigheter att beräkna kommande kapacitetsbehov med anledning av bland annat Fehmarn bält-förbindelsen.

2014/15:1357 av Emil Källström m.fl. (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten till järnvägsinvesteringar på sträckan Västeråsby–Långsele för att möjliggöra gods- och persontrafik längs sträckan Umeå–Sollefteå–Östersund–Trondheim.

2014/15:1420 av Boriana Åberg m.fl. (M):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av nödvändiga infrastruktursatsningar i Skåne.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fortsätta det angelägna arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör med syfte att ett inriktningsbeslut ska kunna fattas under innevarande mandatperiod.

2014/15:1431 av Olle Thorell m.fl. (S):

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

2014/15:1433 av Susanne Eberstein och Anna-Caren Säterberg (S):

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

2014/15:1518 av Roland Utbult (KD):

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

2014/15:1523 av Lars-Axel Nordell (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda behovet av fler avlastnings- och omledningsmöjligheter i det svenska järnvägsnätet och då inte minst analysera Inlandsbanans strategiska betydelse och behov av ökad kapacitet.

2014/15:1575 av Magnus Oscarsson (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om dragningen av en framtida Götalandsbana.

2014/15:1586 av Andreas Carlson (KD):

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

2014/15:1587 av Andreas Carlson (KD):

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

2014/15:1588 av Andreas Carlson (KD):

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

2014/15:1657 av Stina Bergström (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att rusta upp och öppna Inlandsbanan mellan Mora och Persberg.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga ett spår från Hagfors ut till Inlandsbanan.

2014/15:1658 av Stina Bergström och Jonas Eriksson (MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en åtgärdsvalsstudie för kollektiva persontransporter på sträckan Oslo–Karlstad–Örebro–Stockholm.

2014/15:1769 av Jessica Rosencrantz (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga en östlig förbindelse.

2014/15:1776 av Annie Lööf (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen sin mening som anförs i motionen om att Sverigebygget bör genomföras för att utveckla hela landet.

2014/15:1785 av Per Åsling och Helena Lindahl (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad 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.

2014/15:1788 av Daniel Bäckström (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ta initiativ till att utveckla det svensk-norska samarbetet för planläggning och projektering av ett konkurrenskraftigt järnvägsnät över gränsen sträckan Oslo–Karlstad–Stockholm.

2014/15:1813 av Mats Green och Helena Bouveng (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nya stambanor för höghastighetståg.

2014/15:1814 av Carl-Oskar Bohlin och Ulf Berg (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att satsa på förbättrad infrastruktur i Dalarnas län.

2014/15:1850 av Hans Rothenberg m.fl. (M):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att den av alliansregeringen tillsatta förhandlingspersonen får fortsatt mandat att arbeta för att skapa förutsättningar för fler bostäder och järnvägs- och vägsatsningar i storstadsregionerna samt andra berörda regioner genom överenskommelser mellan staten, kommuner och regioner.

2014/15:1855 av Hans Rothenberg m.fl. (M):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att söka en samsyn mellan regeringarna i Danmark och Norge om att förverkliga ambitionerna att skapa en gemensam höghastighetstågförbindelse Oslo–Göteborg–Malmö/Köpenhamn.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheterna att även bygga ut de återstående enkelspårssträckorna till dubbelspår på den konventionella tågsträckan från Oslo till Köpenhamn.

2014/15:1944 av Jasenko Omanovic m.fl. (S):

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

2014/15:1980 av Niclas Malmberg (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fyrspårsutbyggnad på Ostkustbanan, för att bl.a. möjliggöra tågstopp i Alsike och Bergsbrunna.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utökad kapacitet på Dalabanan, för att bl.a. möjliggöra tågstopp i Vittinge, Järlåsa, Vänge och Librobäck.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökad kapacitet på Mäljarbanan, för att bl.a. möjliggöra tågstopp i Grillby.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera ny järnväg mellan Enköping och Uppsala framför ökad kapacitet på befintlig väg.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behov av statsbidrag för att samfinansiera spårtrafik i Uppsala stad.

2014/15:1985 av Karin Svensson Smith (MP):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör ta det fulla ansvaret för cykelinfrastruktur längs det nationella vägnätet samt för de nationella cykellederna.

2014/15:2015 av Lars Püß (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om dubbelspår mellan Helsingborg och Ängelholm.

2014/15:2050 av Lars Eriksson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen betona vikten av att bygga fyrspår på sträckan Tomtebodå–Kallhåll.

2014/15:2069 av Catharina Bråkenhielm m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsåttningarna för att utveckla trafiken på Bohusbanan och rusta upp Bohusbanans norra del.

2014/15:2085 av Phia Andersson och Adnan Dibrani (S):

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

2014/15:2138 av Per Klarberg m.fl. (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att delvis finansiera de stora investeringar och det underhåll som behövs inom järnvågen med järnvågsobligationer.

2014/15:2141 av Monica Green m.fl. (S):

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

2014/15:2155 av Annicka Engblom m.fl. (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av E22.

2014/15:2161 av Monica Green m.fl. (S):

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

2014/15:2164 av Katarina Köhler och Kristina Nilsson (S):

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

2014/15:2167 av Katarina Köhler och Kristina Nilsson (S):

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

2014/15:2168 av Katarina Köhler m.fl. (S):

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

2014/15:2170 av Paula Holmqvist m.fl. (S):

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

2014/15:2175 av Peter Jeppsson och Magnus Manhammar (S):

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

2014/15:2179 av Monica Green m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga ut E20 till fyrfältsväg.

2014/15:2183 av Isak From m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att göra Inlandsbanan till ett fungerande transportalternativ.

2014/15:2207 av Lars Eriksson (S):

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

2014/15:2213 av Jan R Andersson m.fl. (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en ny kustjärnväg längs Smålandskusten med anslutning i norr till Tjustbanan mot Linköping och i söder till Emmabodabanan mot Karlskrona.

2014/15:2220 av Jan R Andersson och Finn Bengtsson (M):

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

2014/15:2260 av Åsa Westlund m.fl. (S):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att beakta behovet av fungerande kommunikationer och infrastruktur för en växande Stockholmsregion.

2014/15:2273 av Sofia Fölster (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att färdigställa en ringled runt Stockholms innerstad.

2014/15:2315 av Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för förbättrade kommunikationer och förbättrad infrastruktur i Region Jönköping.

2014/15:2317 av Lars Hjälmered m.fl. (M, C, FP, KD):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nya stambanor för höghastighetståg på sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att pröva förutsättningarna för att bygga ytterligare en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att pröva förutsättningarna för att bygga ut järnvägen i norra Sverige med ett betydande inslag av medfinansiering från näringsliv, kommuner och regioner.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggd infrastruktur och kollektivtrafik i Stockholm, Göteborg och Skåne för att främja bostadsbyggandet.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att följa upp Stockholmsöverenskommelsen om en utbyggd tunnelbana och fler bostäder genom att förhandla om ytterligare tunnelbanelinjer och annan spårbunden trafik.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en östlig förbindelse i Stockholm som knyter samman trafikledsförbindelsen och som inte inkräktar på nationalstadsparken.

2014/15:2318 av Lars Hjälmered m.fl. (M):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckling och vidmakthållande av statens infrastruktur bör utgå från beslut om åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2025.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att uppdraget för den förhandlingsperson som utsetts för att pröva förutsättningarna för utbyggd infrastruktur, kollektivtrafik och bostadsbyggande inom ramarna för Sverigebygget bör fortlöpa.

2014/15:2332 av Saila Quicklund (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheten att rusta upp Inlandsbanan för att skapa ännu bättre förutsättningar för fler företag och jobb i Norrlands inland.

2014/15:2356 av Per Åsling (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för ändrade prioriteringar i syfte att åtgärda infrastruktur i Jämtlands län.

2014/15:2377 av Saila Quicklund (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om beräkningsgrunderna för infrastrukturmedel.

2014/15:2427 av Anders Åkesson (C):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att intensivfiera utvecklingsarbetet med kalkylmodeller och samlade effektbedömningar av godstransporter för att ge mer rättvisande lönsamhetskalkyler av investeringar i infrastruktur.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket ges i uppdrag att identifiera 10–15 objekt i nu gällande infrastrukturplan som i stället hanteras med extern medfinansiering.

2014/15:2463 av Jasenko Omanovic m.fl. (S):

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

2014/15:2472 av Eva Lohman (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att utöka spårkapaciteten Gävle–Härnösand.

2014/15:2486 av Mikael Jansson och David Lång (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att snarast utreda en ny alternativ Götaälvsbro med kompletterande kabinbanor.

2014/15:2512 av Roger Hedlund (SD):

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

2014/15:2519 av Mikael Jansson och David Lång (SD):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en kaj för lyxkryssningsfartyg i Klippan, intill Älvsborgsbron, bör kostnadsberäknas.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en kaj för lyxkryssningsfartyg i Klippan, intill Älvsborgsbron, bör planeras som nationellt bekostad infrastruktur färdig till Göteborgs 400-årsjubileum.

2014/15:2525 av Karin Svensson Smith (MP):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av ett etappmål för en stärkt hänsyn till grön infrastruktur.

2014/15:2545 av Helena Lindahl och Per Åsling (C):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inleda diskussioner med berörda regioner och intressenter och att skyndsamt hitta finansieringslösningar för Norrbotniabanans förverkligande, såsom att låta kapital från de allmänna pensionsfonderna investeras i svensk transportinfrastruktur.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska undersöka möjligheterna att Norrbotniabanans, och då i första hand sträckan Umeå–Skellefteå, ska finnas med i den nationella infrastrukturplanen 2017–2028.

2014/15:2584 av Jan R Andersson och Finn Bengtsson (M):

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

2014/15:2587 av Annie Lööf m.fl. (C):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vägar, järnvägar och fler bostäder i hela landet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tillgång till service och kommunikationer i hela landet.

2014/15:2601 av Patrik Jönsson och Josef Fransson (SD):

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

2014/15:2650 av Niklas Karlsson och Per-Arne Håkansson (S):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överväga möjligheterna att stärka infrastrukturen för Sveriges enda stora varv i syfte att stötta den svenska marintekniska industrin.

2014/15:2738 av Helena Lindahl och Per Åsling (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Trafikverket i samverkan med Inlandsbanan AB och näringslivet i uppdrag att se över möjligheten att rusta upp Inlandsbanan inklusive samtliga tvärbanor och därmed skapa förutsättningar för nya och

växande företag med fler jobb och tillväxt i inlandet och bidra till den globala klimatomställningen.

2014/15:2747 av Roger Hedlund (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för ytterligare investeringar i Europaväg 16 mellan Gävle och Oslo.

2014/15:2754 av Johan Löfstrand m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att beakta behoven av planeringsresurser för Ostlänken hos berörda länsstyrelser.

2014/15:2755 av Petter Löberg m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för en nationell standardisering av ledstråk och övergångsställen.

2014/15:2762 av Fredrik Eriksson (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att projektet ”Den skandinaviska 8-miljonerstaden” bör genomföras alternativt att motsvarande likvärdiga åtgärder vidtas.

2014/15:2778 av Roger Hedlund (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för ytterligare investeringar i Europaväg 4 i Gävleborgs län.

2014/15:2799 av Olle Thorell m.fl. (S):

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

2014/15:2800 av Peter Persson m.fl. (S):

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

2014/15:2825 av Thomas Strand m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för Europabanan, som är av stor strategisk betydelse.

2014/15:2864 av Pyry Niemi m.fl. (S):

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

2014/15:2914 av Mikael Jansson (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda kostnader och möjligheter med ett DD-tåg för Götalandsbanan i stället för ett höghastighetståg.