

# Trafikutskottets betänkande 2025/26:TU15

## Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår samtliga motionsyrkanden, bl.a. med hänvisning till vidtagna åtgärder och pågående utrednings- och beredningsarbete. Motionsyrkandena handlar bl.a. om organisering av järnvägsunderhåll, järnvägens signalsystem, banavgifter, nattåg, mål för kollektivtrafiken och färdtjänst.

I betänkandet finns 42 reservationer (S, V, C, MP).

### *Behandlade förslag*

124 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2025/26.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	4
Redogörelse för ärendet .....	9
Ärendet och dess beredning.....	9
Utskottets överväganden.....	10
Övergripande förutsättningar för järnvägen .....	10
Utskottets ställningstagande.....	15
Samhällsuppdrag för SJ AB .....	15
Utskottets ställningstagande.....	18
Organisering av järnvägsunderhåll .....	18
Utskottets ställningstagande.....	21
Järnvägens signalsystem.....	22
Utskottets ställningstagande.....	25
Banavgifter .....	25
Utskottets ställningstagande.....	27
Nattåg .....	28
Utskottets ställningstagande.....	30
Några åtgärder för en effektiv järnväg.....	31
Utskottets ställningstagande.....	34
Kompetensfrågor .....	35
Utskottets ställningstagande.....	37
Vissa säkerhetsfrågor .....	37
Utskottets ställningstagande.....	42
Vissa miljöfrågor.....	43
Utskottets ställningstagande.....	46
Järnvägs- och kollektivtrafikens biljetter.....	47
Utskottets ställningstagande.....	51
Resenärsfrågor.....	52
Utskottets ställningstagande.....	58
Mål för kollektivtrafiken .....	59
Utskottets ställningstagande.....	61
Stärkt kollektivtrafik.....	61
Utskottets ställningstagande.....	65
Några frågor om kollektivtrafikens finansiering.....	66
Utskottets ställningstagande.....	70
Tillgänglig och jämställd kollektivtrafik .....	71
Utskottets ställningstagande.....	73
Färdtjänst .....	73
Utskottets ställningstagande.....	78
Arlandabanan .....	79
Utskottets ställningstagande.....	81
Reservationer .....	82
1. Övergripande förutsättningar för järnvägen, punkt 1 (V) .....	82
2. Övergripande förutsättningar för järnvägen, punkt 1 (MP) .....	83
3. Samhällsuppdrag för SJ AB, punkt 2 (V) .....	84
4. Samhällsuppdrag för SJ AB, punkt 2 (MP) .....	84
5. Organisering av järnvägsunderhåll, punkt 3 (S) .....	85
6. Organisering av järnvägsunderhåll, punkt 3 (V).....	86
7. Organisering av järnvägsunderhåll, punkt 3 (C).....	87

8. Organisering av järnvägsunderhåll, punkt 3 (MP).....	87
9. Järnvägens signalsystem, punkt 4 (C).....	88
10. Järnvägens signalsystem, punkt 4 (MP) .....	89
11. Banavgifter, punkt 5 (V, MP).....	89
12. Nattåg, punkt 6 (S, V, C, MP) .....	90
13. Några åtgärder för en effektiv järnväg, punkt 7 (S).....	91
14. Några åtgärder för en effektiv järnväg, punkt 7 (V) .....	91
15. Några åtgärder för en effektiv järnväg, punkt 7 (C) .....	92
16. Några åtgärder för en effektiv järnväg, punkt 7 (MP) .....	93
17. Kompetensfrågor, punkt 8 (S, C).....	94
18. Vissa säkerhetsfrågor, punkt 9 (S).....	94
19. Vissa säkerhetsfrågor, punkt 9 (V) .....	95
20. Vissa säkerhetsfrågor, punkt 9 (MP) .....	96
21. Vissa miljöfrågor, punkt 10 (V).....	97
22. Vissa miljöfrågor, punkt 10 (C).....	98
23. Ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken, punkt 11 (S, V, C, MP).....	98
24. Övriga frågor om järnvägs- och kollektivtrafikens biljetter, punkt 12 (S).....	99
25. Övriga frågor om järnvägs- och kollektivtrafikens biljetter, punkt 12 (C).....	100
26. Övriga frågor om järnvägs- och kollektivtrafikens biljetter, punkt 12 (MP) .....	101
27. Resenärsfrågor, punkt 13 (S).....	101
28. Resenärsfrågor, punkt 13 (C).....	102
29. Resenärsfrågor, punkt 13 (MP).....	103
30. Mål för kollektivtrafiken, punkt 14 (S, V, MP) .....	104
31. Stärkt kollektivtrafik, punkt 15 (S).....	105
32. Stärkt kollektivtrafik, punkt 15 (V) .....	105
33. Stärkt kollektivtrafik, punkt 15 (C) .....	106
34. Stärkt kollektivtrafik, punkt 15 (MP) .....	106
35. Några frågor om kollektivtrafikens finansiering, punkt 16 (V) .....	107
36. Några frågor om kollektivtrafikens finansiering, punkt 16 (C) .....	108
37. Några frågor om kollektivtrafikens finansiering, punkt 16 (MP) .....	109
38. Tillgänglig och jämställd kollektivtrafik, punkt 17 (S).....	109
39. Färdtjänst, punkt 18 (V).....	110
40. Färdtjänst, punkt 18 (C).....	112
41. Färdtjänst, punkt 18 (MP).....	113
42. Arlandabanan, punkt 19 (MP) .....	113
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	115
Motioner från allmänna motionstiden 2025/26 .....	115

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Övergripande förutsättningar för järnvägen

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 30 och 31 samt  
2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 1, 2, 13 och 52.

*Reservation 1 (V)*

*Reservation 2 (MP)*

## 2. Samhällsuppdrag för SJ AB

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 33,  
2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 7 och  
2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 147.

*Reservation 3 (V)*

*Reservation 4 (MP)*

## 3. Organisering av järnvägsunderhåll

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:551 av Johan Andersson m.fl. (S),  
2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 32,  
2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 4,  
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 31 och  
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 35.

*Reservation 5 (S)*

*Reservation 6 (V)*

*Reservation 7 (C)*

*Reservation 8 (MP)*

## 4. Järnvägens signalsystem

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 12 och  
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 38–40.

*Reservation 9 (C)*

*Reservation 10 (MP)*

## 5. Banavgifter

Riksdagen avslår motion

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 43.

*Reservation 11 (V, MP)*

## 6. Nattåg

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:32 av Josef Fransson (SD),

2025/26:534 av Isak From och Björn Wiechel (båda S),

2025/26:991 av Helena Lindahl och Anne-Li Sjölund (båda C),

2025/26:2061 av Anders Ådahl (C),

2025/26:2695 av Mattias Jonsson och Gunilla Carlsson (båda S),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 25,

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 44,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 36 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 42.

*Reservation 12 (S, V, C, MP)*

## 7. Några åtgärder för en effektiv järnväg

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 34,

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 15,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 18 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 18.2 och 41.

*Reservation 13 (S)*

*Reservation 14 (V)*

*Reservation 15 (C)*

*Reservation 16 (MP)*

## 8. Kompetensfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:529 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S) och

2025/26:801 av Catarina Deremar (C).

*Reservation 17 (S, C)*

## 9. Vissa säkerhetsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:55 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 19 och 21–23,

2025/26:471 av Carita Boulwén (SD) yrkandena 1 och 2,

2025/26:1480 av Eva Lindh (S),

2025/26:2132 av Jörgen Berglund och Viktor Wärnick (båda M),

2025/26:2556 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2025/26:2870 av Marlène Lund Kopparklint (M),

2025/26:2881 av Marlène Lund Kopparklint (M),

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 17 och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 37.

*Reservation 18 (S)*

*Reservation 19 (V)*

*Reservation 20 (MP)*

**10. Vissa miljöfrågor**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:1050 av Jamal El-Haj (-) yrkande 1,

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 19 och 44,

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 84 och

2025/26:3801 av Helena Gellerman (L).

*Reservation 21 (V)*

*Reservation 22 (C)*

**11. Ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:1840 av Monica Haider och Robert Olesen (båda S),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 21 och 22,

2025/26:3185 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 31,

2025/26:3281 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 4 och 5,

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 108,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 99 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 6.

*Reservation 23 (S, V, C, MP)*

**12. Övriga frågor om järnvägs- och kollektivtrafikens biljetter**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:1050 av Jamal El-Haj (-) yrkande 6,

2025/26:1160 av Adrian Magnusson m.fl. (S),

2025/26:3072 av Markus Wiechel (SD),

2025/26:3281 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 10,

2025/26:3596 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 55,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 100 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 7 och 8.

*Reservation 24 (S)*

*Reservation 25 (C)*

*Reservation 26 (MP)*

**13. Resenärsfrågor**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:648 av Lena Johansson m.fl. (S),

2025/26:1050 av Jamal El-Haj (-) yrkande 5,

2025/26:1202 av Ulrika Heindorff m.fl. (M),

2025/26:1817 av Peter Hultqvist m.fl. (S),

2025/26:1963 av Mikael Dahlgvist och Lars Mejern Larsson (båda S) yrkande 3,

2025/26:2586 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2025/26:3185 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 32,

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 10,

2025/26:3281 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 12,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 13 och 14 samt  
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 9 och 10.

*Reservation 27 (S)*

*Reservation 28 (C)*

*Reservation 29 (MP)*

#### **14. Mål för kollektivtrafiken**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 11,

2025/26:3281 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 1 och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 55.

*Reservation 30 (S, V, MP)*

#### **15. Stärkt kollektivtrafik**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:1644 av Charlotte Nordström (M),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 20 och 23,

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 25,

2025/26:3281 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 2 och 3,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 15 och 35.1 samt

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 5.

*Reservation 31 (S)*

*Reservation 32 (V)*

*Reservation 33 (C)*

*Reservation 34 (MP)*

#### **16. Några frågor om kollektivtrafikens finansiering**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:1244 av Anna-Caren Säterberg och Lena Bäckelin (båda S),

2025/26:1963 av Mikael Dahlqvist och Lars Mejern Larsson (båda S)  
yrkandena 1 och 2,

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 24 och 26,

2025/26:3281 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 7 och 11,

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 107 och 115 samt

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 11.

*Reservation 35 (V)*

*Reservation 36 (C)*

*Reservation 37 (MP)*

#### **17. Tillgänglig och jämställd kollektivtrafik**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:1050 av Jamal El-Haj (-) yrkande 4,

2025/26:3591 av Ardalan Shekarabi m.fl. (S) yrkande 16,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 20 och

2025/26:3758 av Lina Nordquist (L) yrkande 2.

*Reservation 38 (S)*

**18. Färdtjänst**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:538 av Ewa Pihl Krabbe m.fl. (S),

2025/26:643 av Heléne Björklund m.fl. (S),

2025/26:1113 av Anne-Li Sjölund (C),

2025/26:1695 av Staffan Eklöf och Ann-Christine Frohm (båda SD),

2025/26:2756 av Azadeh Rojhan (S),

2025/26:2758 av Azadeh Rojhan (S),

2025/26:2778 av Nadja Awad m.fl. (V) yrkande 5,

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 66,

2025/26:2820 av Vasiliki Tsouplaki m.fl. (V) yrkandena 12 och 13,

2025/26:3020 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2025/26:3188 av Martina Johansson m.fl. (C) yrkande 77,

2025/26:3367 av Mats Berglund m.fl. (MP) yrkande 13 och

2025/26:3761 av Malin Danielsson och Helena Gellerman (båda L).

*Reservation 39 (V)*

*Reservation 40 (C)*

*Reservation 41 (MP)*

**19. Arlandabanan**

Riksdagen avslår motion

2025/26:3275 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 5.

*Reservation 42 (MP)*

Stockholm den 31 mars 2026

På trafikutskottets vägnar

*Ulrika Heie*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Aylin Nouri (S), Maria Stockhaus (M), Mattias Ottosson (S), Patrik Jönsson (SD), Åsa Karlsson (S), Sten Bergheden (M), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Malin Östh (V), Magnus Jacobsson (KD), Linus Lakso (MP), Johanna Rantsi (M), Lars Johnsson (M) och Inga-Lill Sjöblom (S).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 124 motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2025/26. Förslagen rör en rad olika järnvägs- och kollektivtrafikrelaterade ämnen, som bl.a. järnvägsunderhållets organisation, järnvägens signalsystem, kompetensförsörjning, nationellt mål för kollektivtrafiken, färdtjänst och Arlandabanan. En förteckning över de behandlade förslagen finns i bilagan.

Under riksmötet avser utskottet även att behandla olika frågor som i vissa delar berör järnvägs- och kollektivtrafik i ett betänkande om infrastrukturfrågor.

Vid utskottssammanträdet den 12 mars 2026 informerade företrädare för Trafikverket om aktuella frågor på bl.a. järnvägsområdet.

# Utskottets överväganden

## Övergripande förutsättningar för järnvägen

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om övergripande förutsättningar för järnvägen. Utskottet hänvisar till det arbete som görs för att förbättra järnvägens tillförlitlighet och robusthet.

Jämför reservation 1 (V) och 2 (MP).

### Motionerna

I partimotion 2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 30 framförs att regeringen bör inrätta en haverikommission för järnvägen. I yrkande 31 anför motionärerna att regeringen även bör inrätta en gemensam statlig organisation, Järnväg Sverige.

Linus Lakso m.fl. (MP) föreslår i kommittémotion 2025/26:3274 yrkande 1 att regeringen ska tillsätta en kriskommission för Sveriges järnvägar. I yrkande 2 framför motionärerna att det bör inrättas en parlamentarisk infrastrukturberedning för järnvägen. Motionärerna framhåller bl.a. att det krävs ett längre perspektiv för så långsiktig och för Sverige avgörande infrastruktur. Motionärerna framför i yrkande 13 att det bör utredas om ansvaret för stationsområden, verkstäder och terminaler bör föras över från Jernhusen till en statlig myndighet med ansvar för Jernhusen. I yrkande 52 anser motionärerna att det behöver utvecklas en tågpolitik i Sverige. Motionärerna menar att det endast i mycket liten utsträckning finns en idé om hur spåren ska trafikeras.

### Bakgrund och pågående arbete

#### *EU:s järnvägspaket*

Inom EU pågår ett arbete med att bygga upp ett enhetligt järnvägssystem inom Europa. Arbetet syftar till att öka järnvägens effektivitet och konkurrenskraft i förhållande till de övriga trafikslagen. Tidigt i arbetet med EU-lagstiftningen fastställdes de grundläggande principerna för att förbättra järnvägarnas effektivitet genom att gradvis öppna marknaderna, inrätta oberoende järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare samt låta dessa omfattas av separata redovisningar. Sedan 2000 har dessa principer gradvis omsatts i praktiken genom tre på varandra följande EU-lagstiftningspaket. Under 2016 antog Europaparlamentet och rådet sex rättsakter, tre direktiv och tre förordningar, under benämningen det fjärde järnvägspaketet. När direktiven i det fjärde järnvägspaketet skulle genomföras föreslog regeringen att den då

gällande järnvägslagen skulle ersättas med fyra nya lagar: järnvägs-marknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. Utskottet välkomnade regeringens proposition Fjärde järnvägspaketet (prop. 2021/22:83) och riksdagen beslutade i linje med regeringens förslag (bet. 2021/22:TU9, rskr. 2021/22:229).

### *Järnvägslagstiftning i Sverige*

År 1988 fattade riksdagen beslut om att infrastrukturorganisationen inom järnvägen skulle skiljas från trafikverksamheten. Dåvarande Statens järnvägar delades upp i ett affärsverk, Statens järnvägar (SJ), med ansvar för tågtrafiken och en förvaltningsmyndighet, Banverket, med ansvar för den statliga järnvägens infrastruktur. Järnvägsinspektionen bildades som en självständig enhet inom Banverket med ansvar för säkerheten inom järnvägssektorn. Staten tog genom Banverket det fulla ansvaret för investeringar i och underhåll av infrastrukturen, och SJ blev ett järnvägsföretag som betalade banavgifter för att få använda spåren. SJ fortsatte att ha exklusiv rätt att bedriva järnvägstrafik på stambanenätet, medan länstrafikhuvudmännen tog över trafikeringsrätten för den lokala och regionala tågtrafiken inom länen, och därmed kunde upphandla trafik av olika järnvägsföretag. År 1996 öppnades marknaden för inrikes godstrafik nästan helt för konkurrens. Vid årsskiftet 2000/2001 bolagiserades affärsverket Statens järnvägar och delades upp i bl.a. SJ AB, Green Cargo AB, Euromaint AB, Swemaint AB och Jernhusen AB. Den kommersiella inrikestrafiken började avregleras 2007 då SJ AB:s monopol på chartertrafik och nattågstrafik togs bort. Våren 2009 beslutade riksdagen om en fortsatt stegvis öppning av den svenska järnvägsmarknaden (prop. 2008/09:176, bet. 2008/09:TU18, rskr. 2008/09:293).

Den 1 juli 2009 öppnades marknaden för veckosluts- och heltrafik på det järnvägsnät som förvaltas av staten. Nästa steg innebar att hela det svenska järnvägsnätet öppnades för internationell persontrafik fr.o.m. den 1 januari 2010. I oktober 2010 öppnades marknaden för persontransporter på järnväg i Sverige för konkurrens. SJ AB:s ensamrätt till kommersiell persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten avskaffades därmed. Detta innebär att alla tågoperatörer har likvärdig rätt att verka på det svenska järnvägsnätet. EU-rätten föreskriver ett icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Exempelvis är signalsystemen på Trafikverkets järnvägsnät konkurrensneutrala på så sätt att de inte gör skillnad på vilket järnvägsföretag som trafikerar linjen. Däremot finns det tekniska skillnader mellan olika tågtyper som medför begränsningar. När järnvägsmarknaden successivt avreglerats och konkurrensutsatts har det införts bestämmelser i järnvägslagstiftningen om hur offentligt stöd ska särredovisas, hur kapacitet ska tilldelas, hur avgifter får tas ut och hur järnvägstjänster ska tillhandahållas. Skyldigheter och rättigheter för branschens aktörer framgår av bestämmelserna och ska leda till mer likvärdiga villkor och sund konkurrens. Av järnvägslagstiftningen följer vidare att en tjänsteleverantör ska ge

järnvägsföretag och andra sökande tillträde till grundläggande tjänster och tjänsteanläggningar utan att diskriminera någon. Så långt det är möjligt ska tjänsteleverantören tillmötesgå alla ansökningar till de egna tjänsterna. Det är Trafikverket som ansvarar för kapacitetstilldelningsprocessen inför arbetet med att ta fram den årliga tågplanen och som gör bedömningen av t.ex. en viss banas kapacitet. Trafikverket ansvarar för den samlade planeringen av tåg- och banarbeten på järnvägsspåren, den s.k. tågplanen, vilken innehåller tidtabeller för person- och godståg samt en tidsplan för banarbeten.

Trafikverket bildades den 1 april 2010 som en del av den översyn av myndighetsstrukturen på transportområdet som syftade till att skapa bättre förutsättningar för en trafikslagsövergripande ansats på transportområdet samt en mer effektiv förvaltning och organisation.

### *Den nuvarande planeringsprocessen*

Den nuvarande planeringsprocessen innebär sammanfattningsvis att regeringen i en infrastrukturproposition lämnar förslag till inriktning för den kommande planeringsperioden och att riksdagen därefter fattar beslut om regeringens förslag till ekonomiska ramar och vägledning för prioritering av åtgärder i den åtgärdsplanering som följer efter riksdagens beslut. Efter riksdagens beslut ger regeringen direktiv till Trafikverket att ta fram förslag till den nationella planen för transportinfrastruktur och till de regionala planupprättarna att ta fram länsplaner. Den nationella planen fastställs av regeringen och länsplanerna av respektive region. Planeringen genomförs i två steg: inriktningsplaneringen och åtgärdsplaneringen. Planeringsprocessen följer den struktur som riksdagen beslutade om med anledning av förslagen i propositionen Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257). Utskottet ansåg att de föreslagna lagändringarna utgjorde angelägna förbättringar av det tidigare planeringssystemet och innebar en förbättring av den då gällande ordningen. Den dåvarande regeringen gjorde i den propositionen bedömningen att den långsiktiga infrastrukturplaneringen även i framtiden bör ha ett perspektiv på minst tio år och att regeringen bör ta ställning till vilka åtgärder som ska genomföras i det perspektivet. Den dåvarande regeringen bedömde vidare att systemet även i framtiden bör innefatta ett riksdagsbeslut om övergripande strategiska vägval ungefär en gång per mandatperiod och ett beslut om vilka ekonomiska ramar som ska gälla under den period som beslutet avser. Inriktningsplaneringen utgör det första steget mot en ny nationell plan och nya länsplaner och syftar till att ge ett underlag till regeringens infrastrukturproposition. Vidare ska alla formella planeringsprocesser föregås av en åtgärdsvalsstudie. Initiativtagare till en åtgärdsvalsstudie kan vara Trafikverket, en kommun, en region eller en annan aktör. Varje år genomförs ca 200 åtgärdsvalsstudier, varav många är små studier. En åtgärdsvalsstudie är ett arbetssätt som grundar sig på dialog, och den görs tidigt i planeringen för

att man ska få en helhetsbild och hitta hållbara förslag till åtgärder. Åtgärdsvalsstudier ska enligt Trafikverket ta hänsyn till alla trafikslag, alla typer av åtgärder och alla kombinationer av dessa.

### *Utredningar m.m.*

Frågan om järnvägens tillförlitlighet och robusthet har varit föremål för flertalet utredningar och initiativ de senaste åren. Regeringen tillsatte 2012 en utredning för att se över järnvägens organisation. Översynen föranleddes bl.a. av riksdagens tillkännagivande om att en utredning om järnvägssystemets organisation bör genomföras. Utredningen om järnvägens organisation lämnade två delbetänkanden: En enkel till framtiden (SOU 2013:83) och Koll på anläggningen (SOU 2015:42) samt slutbetänkandet En annan tågordning bortom järnvägsknuten (SOU 2015:110) i december 2015. Syftet med översynen var att föreslå förbättringar av järnvägssystemets organisation som på bästa sätt möter framtidens krav på ett effektivt och hållbart transportsystem. Utredningens bedömningar och förslag har resulterat i flera uppdrag till bl.a. Trafikverket. Trafikverket har även fått ett flertal uppdrag i syfte att öka bl.a. järnvägens robusthet och punktlighet, bl.a. ett uppdrag att redovisa åtgärder för att stärka järnvägsunderhållets genomförande och järnvägstrafikens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet. Uppdraget redovisades i februari 2024, med en uppföljande rapportering i juni, och den 21 oktober redovisade Trafikverket den sista uppföljande rapporten för regeringsuppdraget. För att göra järnvägen till ett mer attraktivt val för såväl resande som de som transporterar gods har regeringen bl.a. gett Trafikverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för att minska antalet förseningar i järnvägstrafiken som orsakas av järnvägsföretag, och att upprätta en handlingsplan för åtgärder för att möjliggöra en förbättrad trafikinformation i järnvägstrafiken. Regeringen har vidare gett Trafikverket i uppdrag att redogöra för vilka åtgärder som myndigheten vidtar och avser att vidta för att utveckla och stärka sin beställarkompetens och förmåga att planera och genomföra järnvägsunderhåll i syfte att öka järnvägens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet.

Trafikutskottet följde under 2020 upp punktligheten för persontrafik på järnväg (2020/21:RFR5). I uppföljningen framkom bl.a. att en rad brister behöver åtgärdas för att förbättra punktligheten. En internationell jämförelse som utskottet lät göra visade att en bättre punktlighet i tågtrafiken kräver en tydlig styrning, dvs. mål och uppföljning samt noggrann planering, statistik och satsningar på infrastrukturen. Trafikutskottets uppföljning visade att det inom dessa områden finns en utvecklingspotential i Sverige. I uppföljningen lyfter utskottet fram behov av vissa åtgärder: bl.a. bör en översyn av ansvarsförhållanden, organisation samt användning av anslag och intäkter som avser järnvägen övervägas liksom nationella mål för punktligheten.

Riksrevisionen har granskat om systemet med kvalitetsavgifter och regressrätt effektivt bidrar till att minska antalet tågförseningar (RiR 2022:27).

Riksrevisionen har i sammanhanget identifierat ett antal brister och lämnar rekommendationer till såväl Trafikverket som regeringen. Regeringen framhåller i sin skrivelse med anledning av Riksrevisionens granskning (skr. 2022/23:96) att det är angeläget att Trafikverket fortsätter att verka för att utveckla systemet med kvalitetsavgifter.

Nystart av kollektivtrafiken i Sverige är ett initiativ av Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tåg företagen och tillsammans har man enats om en gemensam målsättning: 2030 ska fyra av tio motoriserade resor i Sverige göras med kollektivtrafiken. Branschaktörerna framhåller att för att buss- och spårtrafiken ska kunna skapa nytta för resenärerna och samhället behöver kollektivtrafiken ökad kapacitet på spåren, vägarna och gatorna, liksom en underhållen och fungerade infrastruktur som inte skapar förseningar. Hösten 2024 presenterades en uppdaterad version av programförklaringen med listor på konkreta åtgärder för både branschen och politiken. I programförklaringen lyfter branschaktörerna bl.a. fram att det bör tillsättas en kriskommission för punktligheten på järnvägen.

### *Jernhusen AB*

Jernhusen AB samt övriga bolag med statligt ägande lyder under samma lagar som privatägda bolag, däribland aktiebolagslagen (2005:551). Det är bolagets styrelse och ledning som ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av dess angelägenheter samt den löpande förvaltningen av bolagets operativa verksamhet. Jernhusen AB är ett av staten helägt bolag som utvecklar och förvaltar stationer, stationsområden, underhållsdepåer samt gods- och kombiterminaler längs den svenska järnvägen. Bolaget har inga särskilt beslutade samhällsuppdrag. I Jernhusen AB:s bolagsordning står det bl.a. följande: Bolaget ska, inom ramen för affärsmässighet, utveckla, förvalta och äga fastigheter, tillhandahålla fastighetsrelaterade tjänster och andra tjänster med anknytning till kollektivt resande och godstransporter på järnväg samt bedriva därmed förenlig verksamhet. Inriktningen av verksamheten ska vara på stationer, stationsområden med stationsnära stadsutveckling, depåer samt kombiterminaler. Bolaget ska, i samverkan med transportsystemets aktörer, bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås. Bolaget ska vara ledande i utvecklingen av ett effektivt och hållbart transportsystem i syfte att främja och stödja kollektivt resande och godstransporter på järnväg.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har behandlat olika aspekter av förutsättningar för järnvägstrafiken flera gånger tidigare, senast i betänkande 2024/25:TU6. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till redan tagna initiativ och förpliktelser som följer av EU:s regelverk. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Med anledning av motionsförslaget om en gemensam statlig organisation för den svenska järnvägen vill utskottet inledningsvis påminna om EU-rättens grundläggande principer inom järnvägslagstiftningen om bl.a. oberoende järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Utskottet delar inte heller motionärernas uppfattning om att en gemensam statlig organisation eller en statlig myndighet för Jernhusens verksamhet skulle leda till ett mer effektivt järnvägssystem, varken vad gäller verksamhetens utförande eller användandet av statens resurser. Utskottet ser därför inte att det finns skäl för riksdagen att ta något initiativ med anledning av motionsyrkandena. Utskottet anser inte heller att det finns anledning att vidta någon åtgärd med anledning av yrkandena om en kris- eller haverikommission, parlamentarisk järnvägsutredning eller tågpolitik för Sverige.

Utskottet vill dock framhålla att järnvägen har en stor och betydelsefull roll i det svenska transportsystemet. Utskottet förutsätter därför att en väl fungerande järnväg är av hög prioritet för regeringen och vill i sammanhanget peka på de många uppdrag som regeringen har gett till bl.a. Trafikverket för att förbättra järnvägens tillförlitlighet och robusthet. Motionerna 2025/26:2780 (V) yrkandena 30 och 31 samt 2025/26:3274 (MP) yrkandena 1, 2, 13 och 52 avstyrks därmed.

## Samhällsuppdrag för SJ AB

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om samhällsuppdrag för SJ AB. Utskottet hänvisar bl.a. till de förpliktelser som följer av EU-rätten. Jämför reservation 3 (V) och 4 (MP).

### Motionerna

I partimotion 2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 33 framför motionärerna att regeringen inom EU bör verka för att SJ AB ska kunna drivas utifrån samhällsnytta i stället för marknadsmässiga villkor.

Linus Lakso m.fl. (MP) föreslår i kommittémotion 2025/26:3274 yrkande 7 att SJ AB ska tilldelas särskilt beslutade samhällsuppdrag avseende tåglinjer.

I kommittémotion 2024/25:3422 anför Katarina Luhr (MP) i yrkande 147 att SJ AB bör ges ett samhällsuppdrag att verka för ökat tågresande.

### Bakgrund och pågående arbete

#### *SJ AB*

SJ AB bildades 2001 i samband med bolagiseringen av affärsverket Statens järnvägar. SJ AB är den största operatören av persontrafik på järnväg i Sverige

och är ett statligt helägt företag. SJ AB är huvudsakligen verksamt på marknaden för regionala och långväga resor. Bolaget verkar inom två typer av trafik: kommersiell trafik och upphandlad trafik (som upphandlas i konkurrens av Trafikverket eller av regionala kollektivtrafikmyndigheter). SJ AB driver både kommersiell trafik och upphandlad trafik på affärsmässiga grunder i konkurrens med andra tågoperatörer samt med bil, flyg och buss. Bolaget har inget särskilt beslutat samhällsuppdrag.

### *Statens ägarpolicy*

I statens ägarpolicy för bolag med statligt ägande redogörs för uppdrag och mål, tillämpliga ramverk och viktiga principfrågor när det gäller bolagsstyrningen. I ägarpolicyen ingår också regeringens riktlinjer för extern rapportering och riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare. Ägarpolicyen ska tillämpas i bolag med statligt majoritetsägande. Den 20 februari 2025 beslutade regeringen om en ny ägarpolicy. Policyen ger bolagens styrelser ett tydligare ansvar att utveckla och förvalta bolagen på ett affärsmässigt, hållbart och föredömligt sätt som upprätthåller allmänhetens förtroende. Policyen innehåller bl.a. förväntningar om att bolagen med statligt ägande ska agera affärsmässigt, ha en god bolagsstyrning, generera hållbart värdeskapande, ha god omställningsförmåga, präglas av säkerhetsmedvetenhet, betala rimliga ersättningar samt agera transparent i förhållande till sina intressenter.

### *Grunder för förvaltning av statliga företag*

Riksdagen beslutar om grunderna för hur statens tillgångar ska förvaltas och förfogas över, vilket innefattar de statligt ägda bolagen. Enligt de riktlinjer som riksdagen beslutade om våren 1996 (prop. 1995/96:141, bet. 1995/96:NU26, rskr. 1995/96:302) ska följande huvudprinciper gälla för förvaltningen av bolag med statligt ägande:

- Statligt ägda företag ska arbeta under krav på effektivitet, avkastning på det kapital företaget representerar och strukturanpassning.
- Den som förvaltar ett statligt ägt företag ska med utgångspunkt i de uppsatta verksamhetsmålen aktivt följa företagets utveckling och vidta nödvändiga åtgärder för att företaget ska uppfylla kraven på effektivitet, avkastning och strukturanpassning.

### *Bolag med statligt ägande*

Genom bolagsordningen bestämmer ägaren bolagets verksamhetsföremål och vissa angivna ramar för verksamheten. I bolag med statligt ägande har verksamhetsföremålet sin grund i riksdagens beslut om bolagets uppdrag. Bolagsordningarna utgår från aktiebolagslagens regler för bolag med aktier upptagna till handel på en reglerad marknad, Svensk kod för bolagsstyrning och statens ägarpolicy. Bolag med statligt ägande lyder som utgångspunkt

under samma lagar som privatägda bolag. Vissa bolag med statligt ägande har ett samhällsuppdrag som riksdagen beslutat särskilt om. Ett sådant uppdrag innebär att bolaget ska bedriva en verksamhet som syftar till att generera andra effekter än ekonomisk avkastning för ägaren. I vissa fall kan verksamheter inom ramen för ett särskilt beslutat samhällsuppdrag delfinansieras genom anslag på statsbudgeten.

### **Svar på interpellationer**

I en interpellationsdebatt i oktober 2024 (ip. 2023/24:849) framförde finansminister Elisabeth Svantesson (M) att SJ AB och övriga bolag med statligt ägande lyder under samma lagar som privatägda bolag, däribland aktiebolagslagen (2005:551). SJ AB ska därmed förvaltas inom riksdagens mandat och enligt regelverken om konkurrens och statligt stöd. Ministern framhöll att regeringen inte har för avsikt att verka för att SJ AB får ett samhällsuppdrag med ansvar utöver vad som anges i bolagsordningen. Finansminister Elisabeth Svantesson (M) har vidare i en interpellationsdebatt den 19 november 2024 (ip. 2024/25:86) bl.a. framfört att riksdagen har beslutat att SJ AB ska bedriva sin verksamhet på affärsmässiga grunder. Bolagets verksamhetsföremål är att bedriva persontrafik och inom ramen för affärsmässighet bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen. Ministern pekade på att SJ AB:s verksamhet och utveckling följs upp löpande, bl.a. genom återkommande ägardialoger. Vidare påminde ministern om att bolag med statligt ägande enligt statens ägarpolicy ska agera på ett sådant sätt att de åtnjuter offentligt förtroende. Det är bolagets styrelse och ledning som ansvarar för den löpande förvaltningen av bolagets operativa verksamhet. Ministern framhöll att det är styrelsen som ansvarar för att SJ AB sköts föredömligt inom ramen för lagstiftningen, bolagets bolagsordning och statens ägarpolicy.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Våren 2014 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att se över hur uppdragen för SJ AB, Green Cargo AB och Jernhusen AB kan tydliggöras så att samhällets behov av klimatsmarta järnvägstransporter kan tillgodoses (bet. 2013/14:TU19, rskr. 2013/14:373). I regeringens skrivelse framhöll regeringen att det vid årsstämman i SJ AB den 24 april 2018 beslutades att bolagets uppdrag i bolagsordningen skulle förtydligas enligt följande: ”Föremålet för bolagets verksamhet ska vara att, direkt eller indirekt genom dotter- eller intressebolag, bedriva persontrafik och, inom ramen för affärsmässighet, bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen och därmed en långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet, samt att bedriva därmed förenlig verksamhet.” I regeringens skrivelse 2020/21:75 framförde regeringen att tillkännagivandet är tillgodosett.

I betänkande 2024/25:TU6 erinrade utskottet bl.a. om de förpliktelser som följer av EU:s fjärde järnvägspaket om en öppen marknad för persontrafik på järnväg.

### Utskottets ställningstagande

Väl fungerande transporttjänster med tåg är viktigt för att uppnå flera mål som hög sysselsättning, grundläggande tillgänglighet, minskad klimat- och miljöpåverkan samt färre dödade och skadade i trafiken. En förutsättning för att uppnå dessa mål är ett väl fungerande järnvägssystem med god samverkan mellan dess olika funktioner. Med anledning av motionsförslagen om samhällsuppdrag för SJ AB vill utskottet påminna om de ändringar som har gjorts i bolagsordningen för att förtydliga bolagets uppdrag. Utskottet vill också påminna om de förpliktelser som följer av EU-rätten, som en öppen marknad för persontrafik på järnväg. Mot den bakgrunden finner inte utskottet att det finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2025/26:2780 (V) yrkande 33, 2025/26:3274 (MP) yrkande 7 och 2025/26:3422 (MP) yrkande 147 avstyrks därmed.

### Organisering av järnvägsunderhåll

#### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om organisering av järnvägsunderhåll. Utskottet anser att ordningen med en avreglerad järnvägsmarknad har bidragit till en positiv utveckling av järnvägsunderhållet.

Jämför reservation 5 (S), 6 (V), 7 (C) och 8 (MP).

### Motionerna

I partimotion 2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 32 framför motionärerna att regeringen bör inrätta en ny myndighet för ett sammanhållet och effektivt banunderhåll i offentlig regi.

I kommittémotion 2025/26:3653 framför Aylin Nouri m.fl. (S) i yrkande 31 att man bör se över hur staten i ökad utsträckning ska kunna bedriva järnvägsunderhåll i egen regi.

Ulrika Heie m.fl. (C) anför i kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 35 att järnvägsunderhåll på statliga järnvägar ska upphandlas i konkurrens på en marknad. Motionärerna framför vidare att detta förutsätter att Trafikverket besitter rätt kunskap och kompetens.

Linus Lakso m.fl. (MP) föreslår i kommittémotion 2025/26:3274 yrkande 4 att Trafikverket ska återta järnvägsunderhållet i egen regi. Motionärerna understryker att järnvägen är samhällsviktig och inte kan hanteras på dagens bristfälliga sätt.

I motion 2025/26:551 framför Johan Andersson m.fl. (S) att den demokratiska kontrollen över järnvägen behöver tas tillbaka. Motionärerna anför att det bör ske genom att underhållsverksamheten återförs i statlig regi.

### **Bakgrund och pågående arbete**

Frågan om hur järnvägsunderhållet ska organiseras har varit föremål för flera utredningar under de senaste åren. I maj 2016 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att genomföra en fördjupad utredning om järnvägsunderhållets organisering och presentera möjliga åtgärder för att utföra järnvägsunderhåll i egen regi. I februari 2017 överlämnade Trafikverket slutredovisningen med förslag till möjliga åtgärder för att i egen regi organisera och bedriva underhåll av det statliga järnvägsnätet samt vilken maskinell underhållsutrustning som bör ägas och förvaltas av Trafikverket.

I januari 2017 fick Trafikverket ett nytt uppdrag att snarast vidta åtgärder för att i egen regi organisera och bedriva verksamhet för leveransuppföljning och manuell besiktning av järnvägsunderhåll. Trafikverket konstaterar i sin slutredovisning som överlämnades i juni 2018 att verket har uppfyllt regeringens uppdrag att vidta åtgärder för att följa upp leveranser i egen regi.

Regeringen beslutade i mars 2018 att ge en särskild utredare i uppdrag att utreda hur järnvägsunderhåll, i form av basunderhåll, skulle kunna överföras från Infranord AB till Trafikverket. I augusti 2019 utökades uppdraget, och utredaren skulle även bl.a. analysera och föreslå vilka kriterier som ska ligga till grund för det urval av arbetsmoment inom basunderhållet som skulle vara möjligt att överföra till Trafikverket samt lämna förslag på funktioner, volymer och ändamålsenlig geografisk spridning för ett underhåll i Trafikverkets egen regi. Betänkandet Framtidens järnvägsunderhåll redovisades i mars 2020 (SOU 2020:18). I betänkandet anförts att det absolut viktigaste för Trafikverket som ansvarigt för den statliga järnvägsanläggningen är att ha den kunskap om järnvägsanläggningen som krävs för att kunna underhålla den på bästa sätt utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv. Detta tillhör kärnverksamheten för en infrastrukturförvaltare och är grunden för hela underhållsprocessen, oavsett om åtgärderna i anläggningen köps på en marknad eller utförs i egen regi. Utredaren föreslår därför bl.a. att Trafikverket betydligt mer än hittills ska prioritera att ny modern teknik införs dels för att mäta tillståndet på järnvägsanläggningen, dels för avancerad dataanalys. Det föreslås också att Trafikverket ska bedriva ett representativt urval av basunderhåll i egen regi i syfte att utveckla järnvägsunderhållet och järnvägs-transportsystemet. Vidare föreslås bl.a. att Trafikverket och entreprenadföretagen tillsammans ska förbättra produktionsplaneringen av järnvägsunderhållet, att marknadsförutsättningarna ska klargöras och att regeringen ska ge Trafikverket ett sektorsuppdrag att samordna järnvägsbranschen i relevanta delar.

I december 2021 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ta reda på förutsättningarna för att ta över delar av järnvägsunderhållet i egen regi.

Uppdraget innebar att Trafikverket skulle redovisa vilka ytterligare åtgärder som behöver vidtas för att kunna bedriva ett visst järnvägsunderhåll i egen regi och redovisa beräkningar och en beskrivning av de kostnader som skulle uppkomma om underhållet genomförs i egen regi. Uppdraget redovisades till Infrastrukturdepartementet den 20 april 2022 i rapporten Åtgärder för visst järnvägsunderhåll i egen regi. I rapporten lyfter Trafikverket bl.a. fram att man kontinuerligt behöver utveckla beställarrollen genom ökat lärande och genom att på olika sätt vidta åtgärder för att utveckla marknaden. Det kan exempelvis innebära försök med olika typer av affärsupplägg och att använda olika entreprenadformer. Över tid behöver mixen av åtgärder variera och frågorna studeras och utvecklas kontinuerligt av akademien, industrin och Trafikverket i samverkan. En viktig utgångspunkt i de åtgärder som genomförs är dock att ge marknaden stabila och långsiktiga förutsättningar. För att utveckla beställarkompetensen och samtidigt utveckla marknaden planerar Trafikverket att genomföra basunderhåll i tre geografiska områden, med ett organisationsupplägg där Trafikverket har egen personal för planering och produktionsledning av det operativa arbetet. Bedömningen är att verksamheten i form av planering och produktionsledning med egen personal kan påbörjas 2025 och vara i full drift under 2027. Trafikverket har dessutom som jämförelse studerat ett upplägg med verksamhet i egen regi där Trafikverket utöver egen personal som planerar och leder det dagliga arbetet även har merparten av den personal som krävs för att utföra arbetet, kompletterat med upphandlade specialresurser. Även här är bedömningen att verksamheten i egen regi startar när kontrakten löpt ut. Rekrytering av personal och anskaffning av exempelvis maskiner, it-system och material genom upphandling i konkurrens kommer enligt verket att kräva väsentliga insatser.

Den 24 augusti 2023 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att redogöra för vilka åtgärder som myndigheten genomför och avser att genomföra för att utveckla och stärka sin beställarkompetens och förmåga att planera och genomföra järnvägsunderhåll i syfte att öka järnvägens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet. Redovisningen ska även omfatta vilka åtgärder som genomförs för att förbättra funktionssättet på marknaden för järnvägsunderhåll och därmed främja förutsättningarna för marknadsaktörer att utvecklas. Den 21 oktober 2024 lämnades den sista uppföljande rapporten för regeringsuppdraget: Åtgärder för att stärka genomförandet av järnvägsunderhåll och järnvägstrafikens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet. Trafikverket uppger att regeringsuppdraget har bidragit till att sätta järnvägsunderhållets omfattning, nytta och effekter i fokus och till att öka tempot och ansträngningarna i frågor kopplade till det. I rapporten beskrivs bl.a. hur utökade ramar tillsammans med pågående utvecklingsprojekt har börjat att ge resultat. I rapporten presenterar Trafikverket flera områden där myndigheten ser stora möjligheter till effektiviseringar på både kort och lång sikt.

I propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) framhåller regeringen att det är

nödvändigt att uppnå en bättre funktionalitet i järnvägssystemet totalt sett, att det är viktigt och nödvändigt att alla berörda aktörer samverkar samt att det finns en branschgemensam lägesbild att agera utifrån. En viktig faktor för ett effektivt underhåll av järnvägar är att marknaden för järnvägsunderhåll fungerar och att marknads aktörer arbetar med utveckling, innovation och investeringar i verksamheten. Regeringen framhåller att en tät samverkan mellan Trafikverket, transportföretag, transportköpare och underhållsföretag är nödvändig för att möjliggöra en sådan utveckling. Regeringen kommer att fortsätta att nära följa Trafikverkets arbete med att stärka sin beställarkompetens och förmåga att planera och genomföra järnvägsunderhåll för att öka robustheten, tillförlitligheten och punktligheten i järnvägstrafiken.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har behandlat frågor om hur järnvägsunderhållet ska organiseras vid ett flertal tillfällen, senast i betänkande 2024/25:TU6. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till pågående arbete och utredningar. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis påminna om att frågan om hur järnvägsunderhållet ska organiseras har varit föremål för ett antal utredningar under de senaste åren. Mot bakgrund av det stora underhållsbehov som finns och kostnaderna för nödvändiga åtgärder finner utskottet det angeläget att underhållet utformas så effektivt som möjligt och att medlen som avsätts till detta används på ett ändamålsenligt sätt. Utskottet anser att den nuvarande ordningen med en avreglerad järnvägsmarknad har bidragit till en positiv utveckling av järnvägsunderhållet. Utskottet vill dock framhålla att det delar regeringens uppfattning att en viktig faktor för ett effektivt underhåll av järnvägar är att marknads aktörer arbetar med utveckling, innovation och investeringar i verksamheten samt att det är viktigt med en tät samverkan mellan Trafikverket, transportföretag, transportköpare och underhållsföretag. Utskottet kommer att fortsätta att nära följa Trafikverkets arbete med att stärka sin beställarkompetens och förmåga att planera och genomföra järnvägsunderhåll för att öka robustheten, tillförlitligheten och punktligheten i järnvägstrafiken. Utskottet finner därmed inte att det finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen om att Trafikverket i ökad utsträckning ska bedriva järnvägsunderhåll i egen regi. Motionerna 2025/26:551 (S), 2025/26:2780 (V) yrkande 32, 2025/26:3274 (MP) yrkande 4, 2025/26:3653 (S) yrkande 31 och 2025/26:3728 (C) yrkande 35 avstyrks därmed.

## Järnvägens signalsystem

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om järnvägens signalsystem.

Utskottet hänvisar bl.a. till pågående utredningsarbete.

Jämför reservation 9 (C) och 10 (MP).

### Motionerna

Ulrika Heie m.fl. (C) framför i kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 38 att förutsättningarna för att underlätta implementeringen av ERTMS i såväl statens infrastruktur som tågoperatörernas ombordutrustning bör utredas. I yrkande 39 anser motionärerna att Trafikverket bör få i uppdrag att i samverkan med övriga järnvägsintressenter ta fram en handlingsplan för riskreduktion i samband med införande av ERTMS. I yrkande 40 framför motionärerna att man bör följa upp utfallet av Finlands implementering när det gäller ERTMS, dvs. att installera signalutrustning som medför att dagens fordon med ATC och ombyggda fordon med ERTMS kan trafikera samma bana.

Linus Lakso m.fl. (MP) framför i kommittémotion 2025/26:3274 yrkande 12 att ERTMS bör implementeras på de sträckor som är färdiga för 250 km/tim. Motionärerna anser att detta är nödvändigt för att nyttan av investeringarna ska komma samhället och det hållbara resandet till godo.

### Bakgrund och pågående arbete

#### *ATC*

Ett signalsäkerhetssystem gör det möjligt att framföra fordon på järnväg längs en kontrollerad sträcka utan risk för trafikeringsolyckor (kollision och urspårning). Automatic Train Control (ATC) är benämningen på det system som i dag huvudsakligen används i Sverige för att övervaka tågets framfart enligt det tekniska körtillstånd som ges från järnvägens signalsäkerhetssystem. De flesta svenska banor använder i dag en version som kallas ATC-2. Sverige var tidigt ute när det gällde att ta fram ett väl fungerande ATC-system. Utvecklingen av den första prototypen startade redan i slutet på 1960-talet och ATC-1 togs i drift 1980.

#### *ERTMS*

Det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (European Rail Traffic Management System, ERTMS) är ett EU-gemensamt signalsystem för järnvägen. Det syftar till att möjliggöra effektiv gränsöverskridande tågtrafik. Sverige och övriga medlemsstater är enligt EU-lagstiftningen skyldiga att införa ERTMS på stommätet senast 2030. Trafikverket har helhetsansvaret för planeringen och för att införa ERTMS i infrastrukturen för det svenska

järnvägssystemet. Införandet ska planeras i nära samarbete med företrädare för utrustningsindustrin, järnvägsföretagen och andra trafikorganisatörer.

### *Riksrevisionens granskning*

Riksrevisionen granskade 2018 införandet av ERTMS i Sverige. I rapporten Nytt signalsystem för järnvägen – effektiviteten i införandet av ERTMS (RiR 2018:21) påpekade Riksrevisionen att Trafikverket och tidigare Banverket kraftigt underskattat kostnaden för att utveckla ett fungerande ERTMS-system som svarar mot såväl EU:s specifikationer som nationella krav. Riksrevisionen ansåg att det fanns en risk för att ytterligare kostnadsökningar kunde uppstå i framtiden och att Trafikverket därför borde vidta åtgärder för att motverka en sådan utveckling, t.ex. genom att utforma mjukvaruutvecklingen på ett sätt som minskar omfattningen på de delar som behöver genomgå nya godkännandeprocesser efter ändringar i mjukvaran.

### *Utredningar m.m.*

I propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) framförs att takten i införandet av ERTMS ska öka, vilket säkrar järnvägens framtida funktion och bidrar till mer kapacitet, säkerhet och ökad punktlighet. Regeringen framhåller att målsättningen är att ERTMS ska införas i hela det svenska järnvägssystemet till 2042. Målsättningen grundar sig i Trafikverkets bedömning att om upprustningen av signalanläggningen inte färdigställs under början av 2040-talet får det konsekvenser såsom försämrad funktion och i förlängningen att delar av järnvägen kan sluta fungera. I takt med att det nya signalsystemet införs ska det nuvarande ATC-systemet avvecklas. Regeringen uppger i propositionen att den avser att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en strategi utifrån den nya målsättningen. Det framhålls att ERTMS ska införas på ett effektivt sätt och med så liten störning som möjligt för person- och godstrafiken. Införandet av det nya signalsystemet kommer även att innebära krav på fordonsägare att investera i utrustning till sina fordon för att kunna hantera det nya systemet. Viss finansiering av ombordutrustning har medfinansierats av EU. Regeringen meddelar att den avser att återkomma i frågan om finansiering av ombordutrustning för att skynda på införandet.

I februari 2025 gav regeringen sedermera Trafikverket i uppdrag att utforma ett stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS. Regeringen framhåller att ett svenskt stöd till ombordutrustning för ERTMS bör vara rättssäkert, effektivt och flexibelt så att det kan hantera framtida teknikutveckling. I uppdraget anges att det är viktigt att stödet inte snedvrider konkurrensen på marknaden och att Trafikverket ska göra en bedömning av hur stort behovet av stöd är för hela livscykeln för ombordutrustning för ERTMS, och därtill göra en bedömning av stödbehovet under perioden 2026–2037. Trafikverket ska dessutom beskriva hur processen kring stödet ska se ut med ansökningar, beslut och utvärderingar. För att stödet inte ska snedvrída

konkurrensen och missgynna de fordonsaktörer som helt eller delvis redan har installerat ombordutrustningen ska Trafikverket även analysera möjligheterna att retroaktivt ge stöd till operatörer som tidigare har installerat ombordutrustning för ERTMS.

Trafikverket redovisade uppdraget i rapporten Stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS i september 2025. I rapporten finns förslag till författning, ett antal krav för att få stöd samt hur stödet ska administreras, utbetalning ske och uppföljning och kontroll genomföras. Trafikverket framför bl.a. att ett stöd kan bidra till att öka takten i utrullningen av ERTMS i det svenska järnvägsnätet och att ett stöd bör rikta sig till fordonsägarna som bedriver godstrafik, persontrafik eller museal trafik. Stödnivåerna föreslås uppgå till 50 procent för gods- och persontrafik samt 100 procent för museal trafik.

Trafikverket har även belyst frågan om retroaktivitet för de fordonsägare som redan investerat i ombordutrustning. Trafikverket finner dock inte stöd i järnvägsriktlinjen eller EU-kommissionens beslutspraxis för att få godkänt för sådan ersättning. Finansiering via EU-medel (CEF) uppmuntras fortsatt och det förordas en möjlighet för fordonsägarna att söka och vid tilldelning få behålla statligt stöd och EU-stöd upp till en maximal nivå om 75 procent av kostnaderna. Trafikverket föreslår att 3 miljarder kronor avsätts till ett investeringsstöd under planperioden 2026–2037. Den föreslagna budgeten bedöms täcka konverteringen till ETCS och till viss del en ny radio-kommunikationslösning (FRMCS) för fordonsflottan inom aktuella kategorier av fordonsägare. Stödet föreslås omfatta de direkta kostnaderna för konvertering men exkludera indirekta kostnader och uppgradering av ombordutrustning.

I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 framförs att det nya signalsystemet ERTMS är en stor och viktig satsning som berör hela järnvägssystemet och att det är en direkt förutsättning för att nå effekt av andra järnvägssatsningar samt en viktig del av järnvägens modernisering. Trafikverket framför att myndigheten nu avser att öka takten i införandet, så att ERTMS ska finnas på högtrafikerade sträckor 2042. ERTMS införs först på de sträckor som redan är påbörjade, och därefter sker en successiv utrullning via de högtrafikerade stråken. Trafikverket framför att myndigheten hanterar de krav som kommer från EU samtidigt som det ger en möjlighet att rusta järnvägen och ha en avvägd balans mellan de åtgärder som ska genomföras och framkomligheten för trafiken. Myndigheten konstaterar att dagens signalsystem ATC fortfarande kommer att finnas kvar 2042 i stora delar av den övriga anläggningen. I Trafikverkets planförslag finns också medel för att delfinansiera den ombordutrustning som krävs för att tågen ska kunna använda ERTMS.

## Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat frågor om järnvägens signalsystem vid ett flertal tillfällen, senast i betänkande 2024/25:TU6. Utskottet avstyrkte då motionsförslagen på området med hänvisning till pågående beredning och förutsatte i sammanhanget att regeringen skulle ta vara på de erfarenheter som arbetet med ERTMS hittills gett. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet är införstått med det faktum att det nuvarande ATC-systemet i många avseenden har nått sin tekniska livslängd och att det därför är nödvändigt att ersätta det med ett nytt signalsystem. ERTMS är ett gemensamt europeiskt signalsystem, och utskottet påminner om att det finns krav från EU på att medlemsländerna ska ha installerat systemet till en viss tidpunkt. Utskottet ser därför mycket positivt på det som regeringen framför i den senaste infrastrukturpropositionen om att takten i införandet av ERTMS ska öka, vilket säkrar järnvägens framtida funktion och bidrar till mer kapacitet, säkerhet och ökad punktlighet. Utskottet konstaterar samtidigt att införandet av ERTMS är en utdragen process och att kostnaderna för det nya signalsystemet har underskattats kraftigt. Utskottet är medvetet om att även järnvägsföretagen drabbas av betydande kostnader för att installera den ombordutrustning som krävs för att trafikera en järnvägsanläggning med det nya signalsystemet och välkomnar därför det uppdrag som Trafikverket har haft att utforma ett stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS. Mot bakgrund av det arbete som pågår finner utskottet inte anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2025/26:3274 (MP) yrkande 12 och 2025/26:3728 (C) yrkandena 38–40 avstyrks därmed.

## Banavgifter

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om banavgifter. Utskottet hänvisar bl.a. till ett pågående uppdrag att se över de banavgifter som tas ut på det statliga järnvägsnätet.

Jämför reservation 11 (V, MP).

## Motionen

I partimotion 2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 43 framförs att regeringen bör verka för en förändring av EU:s reglering av banavgifter i syfte att minska dess negativa effekt för järnvägstrafiken. Motionärerna framför att EU:s reglering av banavgifterna i högre grad måste beakta den miljö- och klimatnytta en ökad andel godstransporter på järnväg ger.

## Bakgrund och pågående arbete

### *Gällande rätt*

Regleringen av uttaget av banavgifter grundar sig på EU-rättsliga regler. Dessa regler har omarbetats genom SERA-direktivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde) som bl.a. anger att banavgifterna minst ska täcka de kostnader som uppstår som en direkt följd av järnvägstrafiken. SERA-direktivet innebär att avgiften för ansökan om och utnyttjande av tåglägen, trafikledning och trafikinformation ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den trafik som bedrivs (direkta kostnader). Tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över att infrastrukturförvaltarnas avgiftsuttag håller sig inom de ramar som ställs upp i lagstiftningen. En infrastrukturförvaltare ska ta ut konkurrensneutrala och icke-diskriminerande avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Huvudregeln innebär att avgifterna inom ramen för infrastrukturförvaltarens kostnader för infrastrukturen ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon. Avgiften är obligatorisk och utgör ett golv för avgiftsuttaget och svarar i huvudsak mot slitagekostnaden.

Bestämmelser om banavgifter finns numera i järnvägsmarknadslagen som en följd av de ändringar regeringen föreslog i propositionen Fjärde järnvägspaketet (prop. 2021/22:83). Enligt järnvägsmarknadslagen (2022:365) ska Trafikverket ta ut en avgift av järnvägsföretagen som motsvarar den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon. Trafikverket får under vissa förutsättningar därutöver ta ut högre avgifter för att uppnå högre grad av kostnadstäckning. Banavgifterna förutsätts oavkortat gå till drift, underhåll och reinvesteringar i järnvägsinfrastrukturen eller i vissa fall för särskilda infrastrukturprojekt till att täcka kapitalkostnader och avskrivningar. Banavgifterna utgör därmed ett komplement till den finansiering av kostnader för drift, underhåll och reinvestering av järnvägsinfrastruktur som i övrigt finansieras via anslag. En möjlighet att utfärda föreskrifter om undantag från avgifter har sedan även införts i den nya järnvägslagstiftning som trädde i kraft den 1 juli 2022 för att på så vis skapa viss flexibilitet i regelverket för oförutsedda händelser som t.ex. vid covid-19-utbrottet.

I Trafikverkets årsredovisning för 2025 anføres att banavgifterna finansierade ca 14 procent av Trafikverkets totala verksamhetsvolym för drift och underhåll av järnvägen.

### *Propositioner och uppdrag*

I propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) framför regeringen bl.a. att den avser att arbeta vidare med alternativa finansieringsformer bl.a. genom att arbeta vidare med en finansieringslösning via höjda banavgifter för en eventuell utbyggnad av dubbelspår på sträckan Luleå–Boden.

Den 20 juni 2024 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att se över de banavgifter som tas ut på det statliga järnvägsnätet. En bakgrund till översynen är att senare års avgiftshöjningar i Sverige har försämrat konkurrensituationen för godstransporter på järnväg, vilket i förlängningen försämrar konkurrenssituationen för stora delar av det svenska näringslivet. Regeringen pekar på att utvecklingen på järnvägsmarknaden även visar att banavgifterna, särskilt för tyngre godståg, var högre i Sverige än i många andra länder i EU redan 2020. Sedan dess har de svenska banavgifterna höjts och skulle höjas ytterligare för godståg 2025. Regeringen ansåg att både avgifter och kostnadsunderlag behöver ses över och eventuellt justeras. Det kan t.ex. ske genom att avgifterna i större utsträckning tar hänsyn till olika fordons påverkan på slitaget och till hur tillgänglig kapacitet i det statliga järnvägsnätet kan utnyttjas på bästa sätt. Trafikverket redovisade uppdraget i juni 2025. I rapporten Översyn banavgifter konstaterar Trafikverket att de nya analyserna indikerar att järnvägstrafikens marginalkostnader är högre än i beräkningsunderlaget för dagens avgifter och att avgifterna som en följd av detta sannolikt bör höjas. Trafikverket konstaterar dock att det krävs ytterligare analyser och kvalitetssäkring innan ett eventuellt beslut om att förändra banavgifterna kan fattas. Trafikverket understryker att järnvägen är en mycket viktig del i det svenska transportsystemet och att Trafikverkets ambition är att transportsystemet ska utformas så att det erbjuder möjligheter för svenska företag att utveckla kostnadseffektiva och klimatsmarta lösningar, allt i syfte att stärka Sveriges konkurrenskraft. Trafikverket anser att den svenska industrins konkurrenskraft behöver ses utifrån ett bredare perspektiv med fler myndigheter och näringslivsaktörer. Trafikverket föreslår därför att regeringen överväger att tillsätta en statlig utredning som kan utreda detta ur ett brett näringslivsperspektiv.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har behandlat motionsförslag om sänkta banavgifter tidigare, senast i betänkande 2024/25:TU6. Utskottet hänvisade då till att regleringen av uttaget av banavgifter grundar sig på EU-rättsliga regler och avstyrkte motionsförslaget. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet påminner om att det framgår av järnvägsmarknadslagen vilka avgifter en infrastrukturförvaltare ska och får ta ut av järnvägsföretag och andra organisatörer av trafik för att använda järnvägsinfrastrukturen. Regelverket anger också hur avgifterna ska fastställas. Den svenska lagstiftningen utgår från gemensamma EU-rättsliga regler enligt vilka den vägledande principen är att banavgifterna minst ska täcka de kostnader som uppstår som en direkt följd av järnvägstrafiken. Utskottet vill också påminna om att

banavgifter är en viktig förutsättning för att till en del finansiera järnvägsunderhåll. Utskottet välkomnar dock samtidigt att regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att se över de banavgifter som tas ut på det statliga järnvägsnätet, bl.a. för att säkerställa konkurrenssituationen för stora delar av det svenska näringslivet. Mot denna bakgrund avstyrks motion 2025/26:2780 (V) yrkande 43.

## Nattåg

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om nattåg. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående uppdrag att utreda statens åtagande för nattågs trafik.

Jämför reservation 12 (S, V, C, MP).

### Motionerna

I partimotion 2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 25 anförs att regeringen bör vidta åtgärder för att svenska nattåg fortsätter gå på samma sträckor som i dag med bibehållen funktionalitet.

I kommittémotion 2025/26:3653 framför Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 36 att man bör värna och bygga ut nattågsförbindelser mellan norra och södra Sverige. Motionärerna framhåller att nattågen binder ihop södra och norra Sverige, utgör ett klimatsmart alternativ till inrikesflyget och samtidigt är en viktig del av vår nationella motståndskraft.

Ulrika Heie m.fl. (C) framför i kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 42 att nattåg ska finnas och fungera i hela Sverige.

Linus Lakso m.fl. (MP) framför i kommittémotion 2025/26:3274 yrkande 44 att Trafikverket bör få i uppdrag att upphandla tågtrafik — både dag- och nattågstrafik — mellan Stockholm och Trondheim, via Östersund.

I motion 2025/26:534 framhåller Isak From och Björn Wiechel (båda S) behovet av att upphandla nattåg från Göteborg till norra Sverige. Motionärerna understryker att nattågen är viktiga och bör vara prioriterade för att sänka koldioxidutsläppen från resor.

Mattias Jonsson och Gunilla Carlsson (båda S) framför i motion 2025/26:2695 att man bör överväga att säkra upp fler nattågslinjer mellan Göteborg och norra Sverige.

Josef Fransson (SD) begär i motion 2025/26:32 att nattågen till Jämtland från Stockholm och Göteborg ska säkras. Motionären påminner om att nattågen mellan Stockholm och Duved fortfarande går.

Helena Lindahl och Anne-Li Sjölund (båda C) efterfrågar i motion 2025/26:991 att möjligheten till statlig upphandling av SJ:s nattåg mellan Göteborg och Umeå samt Göteborg och Duved ses över.

I motion 2025/26:2061 av Anders Ådahl (C) framförs att fler nattågsförbindelser bör utredas och återupprättas i syfte att stärka tillgängligheten, minska sårbarheten i transportsystemet, bidra till klimatsmart resande och förbättra Sveriges beredskap.

### **Bakgrund och pågående arbete**

I Sverige ansvarar kommuner, regioner och län för den regionala kollektivtrafiken medan den långväga trafiken bedrivs kommersiellt. På en del platser, främst i norra Sverige, finns det brister i trafiken mellan regionerna eftersom det inte är lönsamt att bedriva kollektivtrafik där. Trafikverket har därför ett uppdrag att minska bristerna och bidra till en grundläggande tillgänglighet genom att teckna trafikavtal. Det finns trafikavtal för tåg-, flyg- och busstrafik samt för färjetrafik till Gotland. För nattåg, Gotlandsfärjan och flyg avtalar Trafikverket direkt med en operatör och för övriga trafikavtal samverkar Trafikverket med regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Enligt Trafikverkets instruktion har myndigheten vidare i uppdrag att förvalta och hyra ut järnvägsfordon till i första hand järnvägsföretag som staten ingår trafikeringsavtal med, i andra hand andra järnvägsföretag (förordningen [2010:185] med instruktion för Trafikverket). Trafikverket tillhandahåller således fordon till det järnvägsföretag som bedriver den upphandlade trafiken för att säkerställa verkningsfull och icke-diskriminerande tillgång till rullande materiel. Hittills har Trafikverket inte sett behov av att tillhandahålla järnvägsfordon till annat än nattågstrafiken till övre Norrland.

SJ AB driver både kommersiell trafik och upphandlad trafik på affärs-mässiga grunder i konkurrens med andra tågoperatörer samt med bil, flyg och buss. Bolaget har inget särskilt beslutat samhällsuppdrag.

Regeringen gav i oktober 2025 Trafikverket i uppdrag att utreda statens åtagande för nattågstrafik. I uppdraget ingår bl.a. att analysera den totala efterfrågan på nattågsresor, samtidigt som man väger in det uppdrag Trafikverket har att ingå avtal om kollektivtrafik i fall där det saknas förutsättningar för kommersiell drift och att upphandlad trafik i möjligaste mån inte ska påverka den kommersiella nattågstrafiken. Uppdraget syftar till att se över hur den statliga fordonsflottan bäst organiseras på ett effektivt sätt, inte minst ur ett beredskapsperspektiv. Utredningen ska utgå från den situation som förväntas uppstå när de nya tågen för nattågstrafik har levererats. I uppdraget ingår att analysera och redovisa för- och nackdelar med olika alternativ för hur den statliga fordonsflottan bör ägas, förvaltas och finansieras och hur kapitalkostnaderna ska hanteras. Trafikverket ska även analysera effekten de olika alternativen kan ha på viljan att genomföra nödvändigt underhåll. Inom ramen för uppdraget ska Trafikverket också titta på hur de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har valt att organisera förvaltningen och finansieringen av sina fordon. Trafikverket ska vid uppdragets genomförande samråda med Försvarsmakten och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap så att nödvändiga beredskapsperspektiv beaktas samt med

berörda regioner. Trafikverket ska även inhämta synpunkter från turism- och besöksnäringen och andra berörda myndigheter, företag och organisationer.

Uppdraget ska redovisas senast den 31 december 2026.

### **Svar på interpellationer**

I en interpellationsdebatt den 20 mars 2026 (ip. 2025/26:348) framförde infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) att regeringens utgångspunkt är att hela Sverige ska fungera och att möjligheten att skapa sig ett gott liv, kunna driva ett företag och i trygghet kunna bilda familj bör finnas oavsett var i landet man bor. Ministern framhöll att för att uppnå en god tillgänglighet mellan landets olika delar ska de olika trafikslagen inte ställas mot varandra utan tvärtom komplettera varandra. Både flygtrafik och tågtrafik spelar en viktig roll för resor till och från norra Sverige. Ministern framförde att under 2025 och 2026 har kostnaderna för nattågstrafiken ökat kraftigt vilket beror på att Trafikverket har tecknat ett nödavtal i avvaktan på att en konkurrensutsatt upphandling genomförs. Ministern informerade om att medel har därför tillskjutits för 2026 i syfte att upprätthålla den interregionala tillgängligheten, men trots det har Trafikverket sett sig tvungna att förändra nattågstrafiken efter påsk i år och fram till dess att trafik enligt det nya avtalet kan påbörjas i december i år. Ministern framförde att i oktober 2025 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att utreda statens åtagande för nattågstrafik.

Finansminister Elisabeth Svantesson (M) framförde i en interpellationsdebatt den 19 november 2024 (ip. 2024/25:86) bl.a. att riksdagen har beslutat att SJ AB ska bedriva sin verksamhet på affärsmässiga grunder. Bolagets verksamhetsföremål är att bedriva persontrafik och inom ramen för affärsmässighet bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen. SJ AB:s verksamhet och utveckling följs upp löpande, bl.a. genom återkommande ägardialoger. Bolag med statligt ägande ska enligt statens ägarpolicy agera på ett sådant sätt att de åtnjuter offentligt förtroende. Finansministern påminde vidare om att regeringen som en följd av tillämpningen av statens bolagsstyrningsmodell inte ska detaljstyra vilka enskilda avgångar SJ AB ska erbjuda. Det är enligt finansministern en fråga för bolaget.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet behandlade senast frågor kopplade till nattåg i Sverige i betänkande 2024/25:TU6. Utskottet avstyrkte motionsförslagen i frågan och riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet delar regeringens utgångspunkt att hela Sverige ska fungera och att villkoren för att leva, bo och verka i hela landet ska stärkas. Det är därför också

angeläget med en god tillgänglighet till landets olika delar. Utskottet påminner om att Trafikverket har i uppdrag att ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Som underlag för de upphandlingar Trafikverket gör kartlägger myndigheten hur tillgängliga olika delar av landet är och gör därefter en bedömning av bl.a. vilken tågtrafik som bör handlas upp för att skapa tillgänglighet. Utskottet finner inte skäl att tvivla på att Trafikverket fullgör sin uppgift och på så sätt medverkar till en god tillgänglighet i landets olika delar. Utskottet vill också framhålla att regeringen i oktober 2025 gav Trafikverket i uppdrag att utreda statens åtagande för nattågstrafik. Utskottet välkomnar att nödvändiga beredskapsperspektiv även ska beaktas inom ramen för uppdraget. Utskottet kommer att ta del av redovisningen av uppdraget med stort intresse. Mot denna bakgrund finner inte utskottet skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2025/26:32 (SD), 2025/26:534 (S), 2025/26:991 (C), 2025/26:2061 (C), 2025/26:2695 (S), 2025/26:2780 (V) yrkande 25, 2025/26:3274 (MP) yrkande 44, 2025/26:3653 (S) yrkande 36 och 2025/26:3728 (C) yrkande 42 avstyrks därmed.

## Några åtgärder för en effektiv järnväg

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om bl.a. längre och tyngre tåg. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående arbete. Jämför reservation 13 (S), 14 (V), 15 (C) och 16 (MP).

### Motionerna

I partimotion 2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 34 anför motionärerna att regeringen bör vidta åtgärder som gör det möjligt för längre och snabbare godståg på den svenska järnvägen.

I kommittémotion 2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 18 anför motionärerna att staten bör ha tillgång till egna maskiner och resurser för planerade järnvägsarbeten, för att öka robustheten, minska kostnaderna och säkerställa beredskap.

Ulrika Heie m.fl. (C) framför i kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 18.2 att det bör vidtas åtgärder för att med stöd i genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre och tyngre tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet järnvägsnät i hela Sverige. I yrkande 41 anser motionärerna att Trafikverket bör få i uppdrag att se över möjligheten att direktupphandla järnvägsunderhåll i tider när ordinarie trafik ligger nere så att den lägre trafikvolymen kan utnyttjas för underhåll.

I kommittémotion 2025/26:3274 efterfrågar Linus Lakso m.fl. (MP) i yrkande 15 att det bör planeras för 835 meters godståg.

## Bakgrund och pågående arbete

### *Längre och tyngre tåg*

Den normalt högsta tillåtna tåglängden i Sverige är på de flesta sträckor 630 meter, i huvudsak begränsad av mötes- och förbigångsspårens längd. På vissa utpekade stråk tillåts längre tåg. Malmbanan medger 750 meter, delar av Södra stambanan tillåter tåg längre än 630 meter och på ett fåtal stråk kan tåg upp till ca 730 meter framföras, ofta med särskilda restriktioner. Längre tåg tillåts redan i flera länder, i exempelvis Finland, Danmark, Tyskland, Frankrike och Schweiz. I EU:s förordning om det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) finns krav på att medlemsstaterna ska kunna hantera godståg om minst 740 meter. Kravet ska uppfyllas senast 2030 på stomnätet och senast 2050 på det övergripande nätet.

Inom Trafikverket har det under flera år pågått ett projekt för att möjliggöra trafik med längre, tyngre och större godståg. I projektet har ett nät pekats ut som aktuellt i ett första steg för att kunna köra upp till 750 meter långa tåg på. Detta har gjorts i samråd med järnvägsbranschen (operatörer och järnvägsföretag) näringsliv och kommuner, som bidragit med viktiga stråk och länkar för ett fungerande system. De föreslagna åtgärderna är principiella förslag, och fördjupade utredningar genomförs för att avgöra såväl vilka driftplatser som bör förlängas som hur de ska utformas i detalj.

Trafikverket fick i regleringsbrevet för 2020 i uppdrag att redovisa hur arbetet med längre och tyngre tåg fortskrider inom ramen för den befintliga ekonomiska och fysiska infrastrukturplaneringen. Uppdraget redovisades till Regeringskansliet i september 2020 i rapporten *Längre och tyngre tåg*. Trafikverket framhåller att det utöver infrastrukturåtgärderna krävs en ny bromsprocenttabell. Dagens tabeller togs fram på 1980-talet och sträcker sig upp till en tåglängd av 730 meter. Trafikverket framhåller att det är ett omfattande arbete att ta fram nya bromsprocenttabeller, vilket inkluderar aktiviteter som exempelvis riskbedömningar, kvalitetssäkring av beräkningsprogram, hantering av översättning av tåglängd och följande utgivningsprocess.

Trafikanalys framhåller i sin rapport *På väg mot effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter?* (2022:16) att det när det gäller frågan om längre och tyngre tåg finns flera begränsande faktorer, varav två centrala faktorer är infrastruktur och bromsprocenttabeller. Trafikanalys påminner om att Trafikverket arbetar aktivt med frågorna och bedömer att insatsen kan få betydelse för att öka transporteffektiviteten på järnvägen, vilket ökar trafikslagets konkurrenskraft men även påskyndar omställningen till fossilfrihet.

I den senaste infrastrukturpropositionen *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera* (prop. 2024/25:28), framhåller regeringen att viktiga åtgärder för att utveckla och effektivisera transportinfrastrukturen är att möjliggöra för längre och tyngre transporter.

I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 framförs bl.a. att totalförsvaret stärks genom en stor satsning på underhåll av infrastrukturen och på vägar och järnvägar som klarar tyngre och längre fordon.

Den 1 juni 2026 införs nya bromsprocenttabeller på järnvägen i Sverige. De visar hur snabbt ett tåg får köra utifrån dess bromsförmåga på en viss sträcka. Det möjliggör längre godståg som kan köra i högre hastigheter. Trafikverket uppger att förändringen gör att godstågen kan köra i 100 km/tim och upp till 120 km/tim på vissa sträckor, jämfört med tidigare hastighet som kunde vara 80–90 km/tim. Det skapar även nya möjligheter för godståg upp till 850 meter att köra in från kontinenten via Öresundsbron – en ökning med över 100 meter jämfört med dagens 730 meter.

### *Järnvägsunderhåll*

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att redovisa åtgärder för att stärka järnvägsunderhållets genomförande och järnvägstrafikens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet. Uppdraget redovisades i februari 2024 med en uppföljande rapportering i juni och den 21 oktober 2024 redovisade Trafikverket den sista uppföljande rapporten för regeringsuppdraget. I rapporten beskrivs bl.a. hur utökade ekonomiska ramar tillsammans med pågående utvecklingsprojekt börjat ge resultat. Även andelen reinvesteringar fortsätter att öka vilket gör att allt fler av järnvägsanläggningens slitna anläggningsdelar som t.ex. spår och växlar, ställverk och kontaktledningar, kan bytas ut till förmån för nya och slitstarka komponenter. Utöver underhållsåtgärder lyfter Trafikverket fram flera områden där det finns stor potential till effektiviseringar på både kort och lång sikt genom att exempelvis köpa nya maskiner, införa nya affärsformer och utveckla av teknik.

### **Svar på skriftlig fråga**

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) framförde i sitt svar på en skriftlig fråga i oktober 2024 (fr. 2024/25:80) att det råder kompetensbrist inom hela infrastrukturen, vilket många företag och aktörer vittnar om. Ministern anförde att om infrastrukturen inte kan lösa kompetensförsörjningsutmaningarna riskerar det att bli svårt att hantera, underhålla och bygga en komplex anläggning med en ökad volym. De senaste årens säkerhetspolitiska utveckling visar också på vikten av att ha en bred kompetensbas inom infrastrukturområdet. Arbetet med att stärka branschens attraktivitet bör kunna stärkas genom samarbete med andra arbetsgivare och branschorganisationer.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har behandlat motionsförslag om längre och tyngre tåg vid ett flertal tillfällen, senast i betänkande 2024/25:TU6. Utskottet bedömde att frågan om

längre och tyngre tåg var väl beaktad och avstyrkte motionsförslagen. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

Utskottet föreslog i betänkande 2021/22:TU9 att riksdagen skulle rikta ett tillkännagivande till den dåvarande regeringen om åtgärder för längre och tyngre tåg. Utskottet framhöll att vissa åtgärder och arbeten kommer att behöva genomföras för att bl.a. järnvägsinfrastrukturen och järnvägsstationerna ska ha möjlighet att ta emot längre och tyngre tåg. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag. Med anledning av riksdagens tillkännagivande informerade regeringen i skrivelse 2022/23:75 om att den i juni 2022 hade fastställt den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. I planen finns 2,8 miljarder kronor reserverade för åtgärder som ska möjliggöra trafikering av tåg som är längre, tyngre och större än dagens tåg. Av beloppet ska 736 miljoner kronor användas till åtgärder på sträckorna Hallsberg–Malmö/Göteborg. Resterande medel har ännu inte preciserats geografiskt. I budgetpropositionen för 2024 utgiftsområde 22 framförde regeringen att den mot den bakgrund av redovisade förhållanden och pågående åtgärder ansåg att tillkännagivandet var slutbehandlat. I betänkande 2024/25:TU6 framhöll utskottet att det förutsätter att Trafikverket arbetar konsekvent för en effektiv och hållbar planering så att underhållsåtgärder kan genomföras med korta ledtider på ett sådant sätt att trafiken störs så lite som möjligt. Utskottet avslög därmed motionsförslag om att direktupphandla järnvägsunderhåll i tider när ordinarie trafik ligger nere. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Med längre och tyngre tåg kan samma mängd gods transporteras av färre tåg, och persontågen kan köras med fler vagnar. Längre och tyngre tåg innebär således att kapaciteten i järnvägssystemet utnyttjas mer optimalt och att konkurrenskraften för transportberoende näringar ökar. Utskottet vill därför framhålla att det finns möjlighet att få stora miljö- och samhällsnyttor genom att göra det möjligt för längre och tyngre tåg på det svenska järnvägsnätet. I sammanhanget vill utskottet också framhålla att totalförsvaret också stärks genom en stor satsning på underhåll av infrastrukturen och på vägar och järnvägar som klarar tyngre och längre fordon. Utskottet är samtidigt medvetet om att vissa åtgärder och arbeten behöver genomföras för att bl.a. järnvägsinfrastrukturen och järnvägsstationerna ska ha möjlighet att ta emot längre och tyngre tåg. Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma det arbete som sedan flera år pågår inom Trafikverket för att möjliggöra för längre och tyngre tåg på det svenska järnvägsnätet, inte minst det arbete som har möjliggjort för längre godståg att köra i högre hastigheter. Utskottet bedömer att frågan om längre och tyngre tåg är väl beaktad och anser inte att det finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsyrkandena.

Utskottet påminner vidare om att planering och genomförande av underhållsåtgärder i järnvägsnätet ska utgå från samhällsekonomisk

effektivitet och en långsiktigt hållbar transportförsörjning. Trafikverket är infrastrukturförvaltare för det järnvägsnät som tillhör staten och ansvarar inom ramen för gällande författningar för planeringen av järnvägstrafik och underhåll. Utskottet förutsätter att Trafikverket arbetar konsekvent för en effektiv och hållbar planering så att underhållsåtgärder kan genomföras med korta ledtider och på ett sådant sätt att trafiken störs så lite som möjligt. Utskottet vill även peka på att Trafikverket i sin redovisning från hösten 2024 lyfter fram flera områden där det finns stor potential till effektiviseringar på både kort och lång sikt genom att exempelvis köpa nya maskiner, införa nya affärsformer och utveckla av teknik. Mot bakgrund av det arbete som pågår finner inte utskottet att det finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen.

Mot bakgrund av det som anförts ovan avstyrker utskottet motionerna 2025/26:2780 (V) yrkande 34, 2025/26:3274 (MP) yrkande 15, 2025/26:3653 (S) yrkande 18 och 2025/26:3728 (C) yrkandena 18.2 och 41.

## Kompetensfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkande om kompetensfrågor. Utskottet hänvisar till pågående arbete.

Jämför reservation 17 (S, C).

### Motionerna

I motion 2025/26:529 framför Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S) att man bör göra det möjligt för utveckling av järnvägstekniska övningsanläggningar – och därmed utbildningar för järnvägsrelaterade yrken – i Stockholm-Mälardalenregionen. Enligt motionärerna är investeringar i utbildning och övningsanläggningar viktigt för både människor och samhälle. I motion 2025/26:801 av Catarina Deremar (C) framförs ett liknande yrkande.

### Bakgrund och pågående arbete

I den nationella godstransportstrategi som lanserades i juni 2018 underströks att behovet av kompetens inom järnvägsområdet är stort på alla utbildningsnivåer och områden. Samtidigt konstateras att branschen kommer att behöva anställa fler personer med delvis nya kompetenser framöver, eftersom det görs stora satsningar på en modern järnväg.

Av utredningsbetänkandet Framtidens järnvägsunderhåll (SOU 2020:18) framgår att initiativ pågick för att förbättra förutsättningarna för en adekvat kompetensförsörjning på kort och lång sikt. I betänkandet anges t.ex. att branschorganisationen Sveriges Byggindustrier hade gjort en genomgång av

dels vilka utbildningar som finns, dels vilka yrken som finns i järnvägsbranschen. Vidare pekar man på att Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS) har skapat en gemensam digital plattform för ändamålet. Inom ramen för JBS pågår dessutom ett arbete med en prognosmodell för framtida kompetensbehov. JBS arbetar även för att öka intresset och säkerställa utbildningsutbudet. Utredaren betonar dock att bristen på kompetens inom branschen är mycket stor och framhåller att Trafikverket inom ramen för sektorsuppdraget bör ta initiativ till åtgärder för att avhjälpa brister i branschens kompetensförsörjning.

I propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) framförs bl.a. att kompetensförsörjningen är en stor utmaning inom infrastruktursektorn och rätt kompetens är en förutsättning för att kunna genomföra den nationella planen. Regeringen anför bl.a. att branschens arbete med kompetensförsörjning bör stärkas. Regeringen ser också positivt på Trafikverkets arbete med att skapa förutsättningar för bättre kompetensförsörjning, t.ex. genom arbetet med Järnvägscollege.

Den 19 december 2024 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att lämna förslag på åtgärder för att stärka den långsiktiga kompetensförsörjningen inom järnvägssektorn. Av uppdragsbeskrivningen framgår att Trafikverket ska analysera vilka framtida kompetensbehov som behöver säkerställas för att dels upprätthålla en säker och robust anläggning, dels kunna möta och omsätta de ökade åtgärder när det gäller underhåll och investeringar i järnvägen som följer av den kommande nationella planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Trafikverket redovisade uppdraget i maj 2025. Utredningens huvudförslag är att Trafikverket ges en förändrad, tydligare och mer proaktiv roll i kompetensförsörjningen genom ett tillägg i Trafikverkets instruktion. Trafikverket uppger att en sådan förändring möjliggör ett långsiktigt, proaktivt, varaktigt och systematiskt arbete för att tillsammans med andra aktörer stärka kompetensförsörjningen i järnvägsbranschen. Den föreslagna ändringen av Trafikverkets instruktion bedöms också som essentiell för att motivera Trafikverksskolans fortsatta möjligheter att bedriva yrkeshögskoleutbildningar, i enlighet med den verksamhet som redan pågår i dag. Trafikverket uppger vidare att myndigheten har för avsikt att arbeta vidare med att bl.a. utreda behovet av och förutsättningarna för ytterligare övningsanläggningar i andra delar av landet.

Trafikverkets instruktion har sedermera ändrats och det finns nu också en skrivning om att myndigheten ska verka för en långsiktigt hållbar kompetensförsörjning inom järnvägsområdet.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har behandlat frågor om kompetensförsörjning tidigare, senast i betänkande 2024/25:TU6. Utskottet hänvisade till det arbete som görs inom

bl.a. järnvägsbranschen för att komma till rätta med kompetensbristen på området. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet är väl införstått med den kompetensbrist som finns inom transportsektorn, inte minst inom järnvägen. Utskottet välkomnar därför det arbete som görs inom Trafikverket med bl.a. Järnvägsscollege. Utskottet påminner även om att det i Trafikverkets instruktion anges att myndigheten ska verka för en långsiktigt hållbar kompetensförsörjning inom järnvägsområdet. I det uppdrag som Trafikverket redovisade till regeringen i maj 2025 lämnade myndigheten förslag på åtgärder för att stärka den långsiktiga kompetensförsörjningen inom järnvägssektorn. I redovisningen framhöll Trafikverket bl.a. att myndigheten har för avsikt att arbeta vidare med att utreda behovet av och förutsättningarna för ytterligare övningsanläggningar i landet. Utskottet kommer att noga följa hur järnvägens kompetensförsörjning utvecklas och finner mot bakgrund av det uppdrag Trafikverket nyss fått inte att det finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2025/26:529 (S) och 2025/26:801 (C) avstyrks därmed.

### Vissa säkerhetsfrågor

#### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om vissa säkerhetsfrågor. Utskottet hänvisar bl.a. till gällande rätt och pågående arbete. Jämför reservation 18 (S), 19 (V) och 20 (MP).

### Motionerna

I kommittémotion 2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 37 framförs att man bör överväga en förändring av järnvägssäkerhetslagen så att det kan bli möjligt med andra befogenheter vid friförklaring vid spårspring. Det skulle kunna innebära att stopp på grund av spårspring kan hävas snabbare.

Malin Östh m.fl. (V) framför i kommittémotion 2025/26:55 yrkande 19 ett önskemål om att regeringen återkommer till riksdagen med förslag på åtgärder för att öka förutsättningarna för att fler ska använda säkerhetsbälte i busstrafiken. I yrkande 21 anför motionärerna att regeringen bör säkerställa att Trafikverket har förutsättningar att kunna åtgärda fler än 200 plankorsningar per år. Motionärerna framhåller att det är angeläget att arbetet med att öka säkerheten vid de befintliga plankorsningarna fortskrider så snabbt och effektivt som möjligt. I yrkande 22 anser motionärerna att regeringen bör vidta åtgärder för att skapa goda förutsättningar för att förbättra intrångsskyddet till järnvägsspåren. Enligt motionärerna behövs det ytterligare åtgärder för att få ned antalet olyckor och dödsträffar i bantrafiken. Motionärerna framhåller

också i yrkande 23 att regeringen bör utreda om det behöver införas krav på tågvårdar eller ombordpersonal eller om andra åtgärder behöver vidtas för att förhindra olyckor vid av- och påstigning.

Linus Lakso m.fl. (MP) framför i kommittémotion 2025/26:3274 yrkande 17 att det bör införas ett regelverk som stoppar kalavverknningar i stråk runt järnvägsnätet.

Eva Lindh (S) framför i motion 2025/26:1480 att en förändring av järnvägssäkerhetslagen bör övervägas. Motionären pekar på behovet av att göra det möjligt med andra befogenheter vid friförklaring vid spårspning.

Carita Boulwén (SD) framför i motion 2025/26:471 yrkande 1 att möjligheten till fasta skyddsbarriärer mellan spår och perrong behöver utredas. Detta är enligt motionären nödvändigt för att öka säkerheten på landets järnvägsstationer. I yrkande 2 anför motionären att regeringen bör ta fram en nationell handlingsplan för att säkra järnvägens plankorsningar och spår-områden, innefattande successiv stängning eller aktivt skydd av oskyddade plankorsningar, förstärkt inhägnad och intrångsskydd längs högrisksträckor i tätortsnära lägen, samt införande och uppföljning av beprövade suicidförebyggande åtgärder, exempelvis blå LED-belysning på utpekade platser.

Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) framför i motion 2025/26:2556 att man bör ta fram förslag till obligatorisk kamerabevakning inom offentlig kollektivtrafik. Motionärerna framför att kamerabevakning kan vara ett effektivt hjälpmedel, med eller utan andra åtgärder som exempelvis ordningsvakter.

I motion 2025/26:2132 framför Jörgen Berglund och Viktor Wärnick (båda M) att man bör överväga att se över lagstiftningen när det gäller spårspning. Enligt motionärerna behöver lagstiftningen skärpas.

Marléne Lund Kopparklint (M) framhåller i motion 2025/26:2870 att man bör överväga att införa krav på värmedetektorer längs järnvägen för att upptäcka överhettade hjul och bromsar. Motionären anför att detta bör göras för att minska risken för banvallsbränder. I motion 2025/26:2881 anser samma motionär att man bör ställa krav på förebyggande åtgärder för att minimera banvallsbränder. Motionären pekar bl.a. på att lokföraren med hjälp av detektorer kan varnas för hjul som skapar gnistor.

## **Bakgrund och pågående arbete**

### *Gällande rätt*

Sedan 2022 regleras säkerhetsrelaterade frågor i en separat lag i form av järnvägssäkerhetslagen (2022:367) som innehåller bestämmelser om säkerhetsansvar och säkerhetskrav, tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare samt bestämmelser om tillsyn, ordning, sanktionsavgifter, straff m.m. Av lagen följer bl.a. att ingen får beträda ett spårområde utan infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags tillstånd utom på platser där det klart framgår att allmänheten har tillträde. Att olovligt beträda spårområdet kan ge böter. Vidare framgår det att den som stör

ordningen eller genom sitt uppträdande utgör en risk för säkerheten i järnvägsdriften får avlägsnas. Enligt järnvägslagstiftningen är det vidare järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som ytterst är operativt ansvariga för en säker drift av järnvägssystemet. Järnvägsföretagen har därmed ett ansvar för att fordonen de använder ges ett tillräckligt underhåll och en infrastrukturförvaltares verksamhet ska utföras så att skador till följd av verksamheten förebyggs. Transportstyrelsen har bl.a. till uppgift att bevaka trafiksäkerheten inom järnvägssektorn.

Den 1 augusti 2020 trädde ändringar i kamerabevakningslagen (2018:1200) i kraft som innebär att kravet på tillstånd för kamerabevakning tas bort för bevakning i färdmedel som används i kollektivtrafik och för stations-, terminal- och hållplatsområden som används för sådan trafik. Kravet på tillstånd togs även bort för bevakning av vissa platser vid spårområden och av flygplatser. Undantagen ska gälla om bevakningen sker i brottsbekämpande syfte, för att förhindra olyckor eller för att hålla ordning.

### *Nationellt mål för spårtrafiken*

År 2020 beslutade regeringen om ett nationellt mål för att minska antalet omkomna inom spårtrafiken. Målet innebär en halvering av antalet omkomna (inklusive självmordshändelser) fram till 2030. Av budgetpropositionen för 2026 utgiftsområde 22 framgår att totalt 112 personer omkom i bantrafiken 2024, varav 20 personer i olyckor och 92 i självmord. Detta är en ökning med 2 personer jämfört med 2023. Självmorden har sedan 2006 stått för ungefär 80 procent av alla omkomna i bantrafiken.

### *Järnvägs- och kollektivtrafikskydd*

I januari 2025 tillsatte regeringen en utredning om en lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd. Utredaren lämnade sitt förslag till lag sommaren 2025. Syftet med förslaget till lag är att säkerställa ett enhetligt och systematiskt arbete för att skydda kollektivtrafiken mot allvarliga olagliga handlingar. I lagen ställs krav på risk- och sårbarhetsanalyser, skyddsplaner, samarbete, övningar, utbildning och information. Det är framför allt vid vissa bytespunkter, såsom stationer, terminaler eller motsvarande noder för kollektivtrafik, som detta skyddsarbete behövs. Regeringen har aviserat att den ska överlämna en proposition till riksdagen våren 2026. I uppdraget ingick även att överväga mer enhetliga ordningsregler för de olika trafikslagen. Utredningen lämnade sin slutredovisning i december 2025 i promemorian Enhetligare ordningsregler för kollektivtrafiken. Promemorian är föremål för remissbehandling till april 2026.

### *Klimatanpassning och brandskyddsåtgärder*

I skrivelsen Nationell strategi och regeringens handlingsplan för klimatanpassning (skr. 2023/24:97) lyfter regeringen fram frågor om klimatanpassning i olika samhällssektorer. Regeringens mål är att Sverige ska

vara klimatanpassat och motståndskraftigt. Regeringen framhåller att samhällsviktig verksamhet ska vara klimatanpassad och robust, vilket bidrar till att Sverige får en god beredskap för naturkatastrofer, kriser och ytterst krig. Åtgärder för klimatanpassning ska vidtas på ett kostnadseffektivt och ändamålsenligt sätt med ett helhetsperspektiv i samverkan mellan relevanta aktörer. I arbetet med att skapa en robust och tillförlitlig transportinfrastruktur ska klimatrelaterade risker fortsätta att integreras och hanteras.

I propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) framförs bl.a. att klimatförändringarna är en omvärldsförändring av betydelse för transportinfrastrukturen. Regeringen konstaterar bl.a. att det kommer att behövas ett fortsatt arbete för att inventera behov och prioritera mellan åtgärder. Eftersom det statliga järnvägs- och vägnätet är omfattande och behoven av klimatanpassning varierar är inte hela transportinfrastrukturen aktuell för sådana åtgärder. Både typen av risk och risknivån kan variera kraftigt i olika delar av landet, och behoven ser olika ut på olika platser. I arbetet med klimatanpassning är därför riskidentifiering ett viktigt område att arbeta med så att rätt åtgärder kan prioriteras.

Enligt Trafikverket är de tåg som har störst risk att få gnistbildning under bromsning godståg vars vagnar i allmänhet bromsas med blockbromsar, d.v.s. säga gjutjärnsblock som pressas mot hjulen. De flesta lokdragna persontåg och alla motorvagnståg är försedda med skivbromsar som ger mindre risk för gnistbildning. Trafikverket uppger vidare att man för att höja den branschgemensamma kompetensen kring brandskyddsåtgärder informerar både entreprenörer och järnvägsföretag om hur branschen gemensamt kan arbeta med risker och förebyggande arbete när det är torrt i markerna. Trafikverket undersöker möjligheterna till kontrollerade avbränningar för att minska volymerna av brännbart material i anläggningen, och om arbeten på grund av risker behöver ställas in eller flyttas fram. Trafikverket lyfter också fram betydelsen av fordonsunderhåll för att minimera risken för varmgång och tjuvbroms. Trafikverket använder även digitala tjänster bl.a. detektorer och satelliter för att få en bild av hur riskerna ser ut.

### *Spårspring*

Att befinna sig på eller intill järnvägsspåren är förbjudet enligt lag. Polisen har rätt att både bötfälla och avvisa obehöriga. Trafikverket uppger att myndigheten arbetar aktivt för att minska spårspringet och att det kräver flera åtgärder samtidigt. Det finns ingen enskild lösning eftersom orsakerna varierar: genvägar, okunskap, missbruk, psykisk ohälsa eller rena olyckor. Åtgärderna kan vara fysiska hinder, som stängsel och barriärer längs spår och vid bangårdar, plattformsdörrar på stationerna och att täppa till informella genvägar som människor använder dagligen. Trafikverket uppger att de ser över utformningen av stationsmiljöerna, så att stationerna leder människor rätt. Myndigheten arbetar också med teknik och övervakning i form

av kameror och AI-detektion som larmar innan någon når spåret, automatiska varningssystem till trafikledningen samt sensorer i stängsel och längs spår. Trafikverket pekar på att det aldrig går att skärma av järnvägen helt och därmed göra det omöjligt för obehöriga att beträda spåret. Kameraövervakning kombinerat med snabba väktar- och polisingripanden kan vara en effektiv metod för att förhindra personpåkörningar.

Regeringen har gett Folkhälsomyndigheten och Socialstyrelsen i uppdrag att under 2025–2028 samordna, stödja och följa upp genomförandet av den nationella strategin inom området psykisk hälsa och suicidprevention – uppdraget ”Det handlar om livet”. Trafikverket och ytterligare ett 20-tal statliga myndigheter medverkar i uppdraget. En myndighetsgemensam handlingsplan har tagits fram och kommer att följas upp årligen fram till och med 2028.

Trafikverket samarbetar även med Nationellt centrum för suicidforskning och prevention (NASP), för att genom forskning ta fram och utvärdera åtgärder och för att utbyta kunskap. Att förebygga självmord inom väg- och järnvägssystemet är en viktig fråga som ingår i Trafikverkets nollvision för att rädda liv. Av det totala antalet självmord i Sverige genomförs ca 5 procent på statlig järnväg. Det är en liknande andel som i andra länder i Europa. Både i Europa som helhet och i Sverige är personpåkörningar (inklusive självmord) den dominerande orsaken till att människor omkommer inom järnvägstrafiken.

### *Plankorsningar*

Längs de 14 400 kilometer spår som Trafikverket förvaltar finns 9 800 korsningar, varav 6 300 är plankorsningar. Av dessa har 3 000 någon form av aktiv skyddsanordning, i form av antingen bommar eller ljus- och ljudsignaler. Risker för en plankorsningsolycka är som störst för gående vid plankorsningar i tätort och för fordon utanför tätort på det mindre vägnätet där plankorsningar många gånger kan sakna aktiva skyddsanordningar som bommar eller ljus- och ljudsignaler. Trafikverket uppger att myndigheten årligen åtgärdar ca 200 plankorsningar genom att exempelvis ta bort dem, ersätta dem med planskilda korsningar, installera bommar eller utökad siktröjning.

Trafikverket uppger i sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 att takten ökar i genomförandet av fysiska trafiksäkerhetsåtgärder i järnvägssystemet genom exempelvis plankorsningsåtgärder, inrångsskydd, plattformåtgärder och kameraövervakning. Trafikverket framför att antalet suicid och obehöriga i spår därmed kan minskas.

Av Trafikverkets årsredovisning för 2025 framgår att det stängslades ca 27 kilometer järnväg under 2025, och säkerhetshöjande åtgärder genomfördes i anslutning till 97 plankorsningar. Dessutom förbättrades sikten vid 69 plankorsningar.

### *Bälte i buss*

Av trafikförordningen (1998:1276) följer att alla busspassagerare som är äldre än tre år ska sitta på en plats med bilbälte om en sådan plats är tillgänglig, och ska använda bältet. I det fall det finns särskilda skyddsanordningar för barn under tre år tillgängliga på bussen bör dessa användas. I de fall det inte finns någon sittplats med bälte tillgänglig, är det tillåtet att stå i bussen om den är godkänd för stående passagerare. Vid lokala transporter i tätbebyggda områden får en annan plats användas, även om det finns sittplatser med bälte tillgängliga.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har behandlat frågor om säkerhet vid spåren tidigare, senast i betänkande 2024/25:TU6. Utskottet avstyrkte motionerna och välkomnade den förebyggande verksamhet som de berörda aktörerna bedriver. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis peka på den lagstiftning som finns för att upprätthålla säkerheten inom järnvägssektorn. Det handlar både om skydd av den fysiska anläggningen och om att beivra intrång av obehöriga, men också om att värna den personal som arbetar inom järnvägen. Utskottet påminner om att det enligt järnvägslagstiftningen är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som ytterst är operativt ansvariga för en säker drift av järnvägssystemet. Järnvägsföretagen har därmed också ett ansvar för att fordonen de använder ges ett tillräckligt underhåll, och en infrastrukturförvaltares verksamhet ska utföras så att skador till följd av verksamheten förebyggs.

Utskottet påminner likaså om de trafiksäkerhetsmål som har formulerats och att det är Transportstyrelsens uppgift att bevaka trafiksäkerheten inom järnvägssektorn. Utskottet ser med stort allvar på förekomsten av suicid i anslutning till järnvägen och välkomnar därför den förebyggande verksamhet som berörda aktörer bedriver, bl.a. genom exempelvis plankorsningsåtgärder, intrångsskydd, plattformsåtgärder och kameraövervakning. Likaså ser utskottet allvarligt på de fall där obehöriga uppehåller sig i spårområdet eftersom det innebär en förhöjd risk för personskador samt förseningar och kostnader för järnvägsföretagen. Utskottet vill här uppmärksamma det arbete som Trafikverket gör för att i möjligaste mån försvåra för obehöriga att vistas i spårområdet. Utskottet förutsätter att Trafikverket tillsammans med övriga aktörer gör väl avvägda bedömningar av hur spårspring kan förebyggas.

Utskottet delar regeringens bedömning att klimatförändringarna är en omvärldsförändring av betydelse för transportinfrastrukturen och att behovet av klimatanpassningsåtgärder ökar för att undvika skador på transportinfrastrukturen och på så sätt kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner.

Målet är att Sverige ska vara klimatanpassat och motståndskraftigt, och utskottet betonar att i arbetet med att skapa en robust och tillförlitlig transportinfrastruktur ska klimatrelaterade risker även i fortsättningen integreras och hanteras. Utskottet har inte skäl att tvivla på att järnvägens aktörer gör väl avvägda bedömningar av vilka åtgärder som bör prioriteras.

En säker kollektivtrafik är av stor betydelse för att nå flera viktiga mål inom ramen för transport- och miljöpolitiken, men även inom Agenda 2030. När det gäller motionsyrkandena om bälte för passagerare i kollektivtrafiken hänvisar utskottet till gällande rätt och förutsätter att åtgärder vidtas för att följa denna.

Utskottet finner inte att det finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2025/26:55 (V) yrkandena 19 och 21–23, 2025/26:471 (SD) yrkandena 1 och 2, 2025/26:1480 (S), 2025/26:2132 (M), 2025/26:2556 (SD), 2025/26:2870 (M), 2025/26:2881 (M), 2025/26:3274 (MP) yrkande 17 och 2025/26:3653 (S) yrkande 37.

## Vissa miljöfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om vissa miljöfrågor. Utskottet hänvisar bl.a. till de insatser som görs inom området.

Jämför reservation 21 (V) och 22 (C).

## Motionerna

I partimotion 2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 19 efterfrågas en modern klimatlag för kollektivtrafiken vars syfte är att säkra kollektivtrafikens tillgänglighet och del i omställningen. I yrkande 44 efterfrågas ett förslag på höjd miljökompensation för gods på järnväg.

I kommittémotion 2025/26:3728 av Ulrika Heie (C) yrkande 84 framförs att kvarvarande fossila drivmedel i tågsektorn bör fasas ut och att man bör se över möjligheten att ge Trafikverket i uppdrag att upphandla vätgaståg på en eller flera utvalda sträckor.

Helena Gellerman (L) framför i motion 2025/26:3801 ett önskemål om att man ska utreda hur Sverige kan främja klimatomställningen och skapa attraktiva villkor för lokal och regional eldriven kollektivtrafik till sjöss.

I motion 2025/26:1050 av Jamal El-Haj (-) yrkande 1 anförs att kollektivtrafiken i hela landet bör elektrifieras i snabbare takt.

## Bakgrund och pågående arbete

Inrikestransporter står för cirka en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Järnvägstrafiken står dock för mindre än 1 procent av transportsektorns samlade utsläpp av koldioxid samtidigt som den står för 24

procent av det totala godstransportarbetet och 7 procent av personresandet. Trafikverket uppger att utsläppen från järnvägstrafiken till luften mest består av metallpartiklar som frigörs vid slitage på räls, kontaktledningar, hjul och bromsar. Eftersom metallpartiklar är jämförelsevis tunga transporteras de inte så långt utan faller ned nära järnvägen.

### *Järnvägens- och kollektivtrafikens elektrifiering*

Av Trafikverkets spår är 84 procent elektrifierade, och totalt är 78 procent av Sveriges järnvägsnät elektrifierat, vilket gör det till ett av Europas mest elektrifierade – genomsnittet för EU-länderna är ca 50 procent.

Av kommissionens meddelande Handlingsplan för att stärka långväga och gränsöverskridande persontrafik på järnväg (COM(2021) 810) framgår att 81 procent av tågkilometerna i EU drivs med el.

Över 90 procent av kollektivtrafiken körs i dag på el eller förnybara drivmedel. Svensk Kollektivtrafiks prognos är att ca 40 procent av kollektivtrafiken med buss kommer att köras med elfordon 2030. Svensk kollektivtrafik framhåller att en förutsättning för kollektivtrafiken är att fordonen kan laddas. För att få till stånd den kraftiga utbyggnaden av ändamålsenlig laddinfrastruktur som behövs för den förestående elektrifieringen av de tunga fordonen krävs såväl ökat tempo som regional och nationell samordning.

### *Klimatpolitisk handlingsplan*

Den 21 december 2023 överlämnade regeringen den andra klimatpolitiska handlingsplanen (skr. 2023/24:59) i enlighet med klimatlagen (2017:720). I skrivelsen lyfter regeringen bl.a. fram att det finns en potential att minska transporternas utsläpp av växthusgaser med åtgärder som ökar transporteffektiviteten. Med en ökad transporteffektivitet ökar även tillgången till el för andra ändamål vilket kan bidra till en snabbare klimatomställning för samhället i stort. På så sätt kan de transporter som utförs bli så effektiva som möjligt ur såväl energi- och miljöperspektiv som ekonomiska perspektiv när det gäller att åstadkomma tillgänglighet, hållbarhet och konkurrensförmåga i hela landet.

I skrivelsen pekar regeringen bl.a. på att Europeiska kommissionen presenterade sitt förslag till en ny järnvägskapacitetsförordning den 11 juli 2023. Förslaget syftar till att öka kapaciteten på de europeiska järnvägsnäten och underlätta för den gränsöverskridande trafiken genom att förbättra processerna för kapacitetstilldelning och trafikledning för bättre samordning i hela järnvägssystemet.

### *Vätgasinitiativ*

Vätgasinitiativ Sverige undertecknade det s.k. vätgasinitiativet (The Hydrogen Initiative) i september 2018 tillsammans med flera andra av EU:s medlemsstater. Det syftar bl.a. till att maximera potentialen i hållbar vätgasteknologi

för att minska koldioxidutsläppen i flera sektorer. Genom att underteckna initiativet åtar sig länderna att bl.a. undersöka möjligheter att främja vätgas inom transport och mobilitet, liksom att underlätta etableringen av nödvändig infrastruktur för att möta en ökad efterfrågan på vätgas.

Energimyndigheten redovisade i november 2021 ett regeringsuppdrag att ta fram ett förslag till en strategi för fossilfri vätgas, elektrobränslen och ammoniak. Målet med strategin och åtgärdsförslagen är att utveckla och tillvarata möjligheterna med vätgas och elektrobränslen och underlätta för omställningen till fossilfrihet.

I en underlagsrapport till den föreslagna strategin nämns Inlandsbanan och järnvägen som en aktör där vätgasen har potential, både som drivmedel och för distribution. Med utgångspunkt i den föreslagna vätgasstrategin har regeringen gett Energimyndigheten i uppdrag att samordna arbetet med vätgas i Sverige. Samordningsuppdraget ska bidra till att åstadkomma en effektiv energi- och klimatomställning samtidigt som företag kan växa och anställa fler samt bidra till en robust och säker energiförsörjning. Syftet med samordningsuppdraget är att identifiera och bidra till att undanröja hinder så att användning, produktion, distribution och lagring av vätgas på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt kan integreras i energisystemet och bidra till att de energi- och klimatpolitiska målen nås. Uppdraget är inne i en slutfas.

Inom järnvägen undersöks möjligheterna att ställa om dieseldrivna godståg till vätgasdrift och att använda vätgasdrivna tåg för transport av vätgas från produktionsanläggningar till slutanvändare inom industrin. Vätgasteknologin är ett alternativ till de dieseldrivna tågen. Exempelvis utreder Inlandsbanan möjligheten att rusta upp och bygga om tågen som går på icke elektrifierad järnväg till vätgasdrift. I utredningen tittar Statkraft och Inlandsbanan på lämpliga placeringar av vätgastankstationer längs banan samt olika alternativ för vätgastillförsel till tankstationerna.

### *Sjöfartsnäringens färdplan inom ramen för initiativet Fossilfritt Sverige*

Inom ramen för initiativet Fossilfritt Sverige har sjöfartsnäringen tagit fram sin färdplan för fossilfri konkurrenskraft. I färdplanen framhålls bl.a. att vattenvägen kan skapa genvägar och attraktivitet i staden, för både resenärer, cyklister, besökande, turister och de boende. Den kan också utgöra en möjlighet att öka framkomligheten i underhålls- och byggsleden. Det betonas även att frågan om vattenvägarna måste komma in tidigt i översiktsplanering, utvecklingsprogram, inriktnings- och åtgärdsplanering, trafikförsörjningsprogram samt åtgärdsvalsstudier. I färdplanen framhålls att stort fokus måste ligga på att minska det totala bränslebehovet, dels genom energieffektivisering och elektrifiering, dels genom att utnyttja alternativa framdriftlösningar.

### *Trafikutskottets rapport om fossilfria drivmedel*

Av trafikutskottets forskningsgrupps rapport Fossilfria drivmedel för att minska transportsektorns klimatpåverkan (2017/18:RFR13) framgår att energieffektiviteten är hög för spårbunden trafik. Den spårbundna trafiken är nästan uteslutande elektrifierad i Sverige, och på både kort och lång sikt är en ökad andel förnybar el ett viktigt bidrag till att minska koldioxidutsläppen. Den mängd diesel som används till svensk bantrafik motsvarar 0,5 procent av den mängd diesel som används till vägtransporter. Av samma forskningsrapport framgår att vätgas har en låg energidensitet per volymenhet och tar stor plats vid transport. Det gör att det finns utmaningar med att lagra och transportera vätgas på ett effektivt sätt.

### *Miljökompensation för godstransporter på järnväg*

Syftet med miljökompensation för godstransporter på järnväg är att stärka järnvägens konkurrenskraft och bidra till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Miljökompensationen regleras i förordningen (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg. För att syftet ska uppnås ska beviljad kompensation återspeglas i det pris som köparen av transporttjänsten betalar, genom att priset blir lägre än det hade varit om kompensation inte hade beviljats. I budgetpropositionen för 2026 framför regeringen att miljökompensationen för godstransporter på järnväg behöver höjas utöver den tidigare beslutade förlängningen under perioden 2026–2030. Regeringen framhåller att höjningen förutsätter att Europeiska kommissionen godkänner stödet. Anslaget ökades därför med 335 000 000 kronor 2026, och beräknas öka med 335 000 000 kronor per år under perioden 2027–2030.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet behandlade senast miljörelaterade frågor kopplade till järnvägen i betänkande 2024/25:TU6. Utskottet konstaterade bl.a. att järnvägens del av de totala växthusgasutsläppen är mycket låg. Utskottet avstyrkte motionsförslagen, och riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis framhålla att järnvägs- och kollektivtrafiken är viktiga medel för att nå både de transportpolitiska målen och för att minska miljö- och klimatpåverkan eftersom de står för en mycket begränsad del av transportsektorns utsläpp av växthusgaser. Det är dock givetvis angeläget att komma till rätta med även järnvägs- och kollektivtrafikens utsläpp. Utskottet ser därför mycket positivt på de insatser som görs inom detta område. Utskottet välkomnar bl.a. Energimyndighetens arbete inom ramen för en svensk vätgasstrategi och vill också uppmärksamma att det i Sverige redan pågår arbete med att ersätta diesel med vätgasdrift på sträckor som inte är

elektrifierade. Utskottet anser liksom motionärerna att det är av stor betydelse att elektrifieringen av transportsektorn fortsätter i ett högt tempo och kan konstatera att 84 procent av Trafikverkets järnväg är elektrifierad, vilket är över genomsnittet i Europa. Utskottet vill också lyfta fram att över 90 procent av kollektivtrafiken i dag körs på el eller förnybara drivmedel. När det gäller motionsyrkandet om miljökompensation på järnväg hänvisar utskottet till att den har höjts 2026. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:1050 (-) yrkande 1, 2025/26:2780 (V) yrkandena 19 och 44, 2025/26:3728 (C) yrkande 84 och 2025/26:3801 (L).

## Järnvägs- och kollektivtrafikens biljetter

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om järnvägs- och kollektivtrafikens biljetter. Utskottet hänvisar bl.a. till rådande ansvarsfördelning

Jämför reservation 23 (S, V, C, MP), 24 (S), 25 (C) och 26 (MP).

### Motionerna

#### *Ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken*

I partimotion 2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 21 anser motionärerna att regeringen bör utreda hur man kan införa en Sverigebiljett som en del av det nationella biljettsystemet för kollektivtrafiken. I yrkande 22 efterfrågar motionärerna ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik.

I partimotion 2025/26:3185 yrkande 31 framför Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) att det bör införas ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik. Motionärerna framhåller att om man bygger samman biljettsystemen ökar möjligheten att minska orättvisorna när det gäller bl.a. pris och det skulle underlätta även för resenärerna.

I kommittémotion 2025/26:3653 framför Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 99 att det på sikt bör införas ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige.

Ulrika Heie m.fl. framför i kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 6 att arbetet med att införa en digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem bör fortsätta.

Linus Lakso m.fl. (MP) framhåller i kommittémotion 2025/26:3281 yrkande 4 att det bör införas ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken. I yrkande 5 efterfrågar motionärerna ett Sverigekort för kollektivtrafik och regional trafik.

I kommittémotion 2025/26:3422 anför Katarina Luhr (MP) i yrkande 108 att det bör införas ett Sverigekort för kollektivtrafik och regional trafik i hela landet.

Monica Haider och Robert Olesen (båda S) framför i motion 2025/26:1840 att man behöver utreda om en rikstäckande kollektivtrafikbiljett kan bli verklighet. Motionärerna framhåller att en av de mest effektiva åtgärderna för att minska användningen av fossila bränslen är att fler väljer att resa kollektivt istället för att köra egen bil.

### *Övriga frågor om järnvägs- och kollektivtrafikens biljetter*

I partimotion 2025/26:3596 framhåller Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) i yrkande 55 att regeringen i kommande förhandlingar inom EU bör arbeta för att få regler på plats som gör det enklare att boka tågresor mellan olika EU-länder och för att stärka resenärernas rättigheter.

I kommittémotion 2025/26:3653 framför Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 100 ett önskemål om gratis kollektivtrafik för 12–19-åringar i grundskola och på gymnasiet under kvällar, helger och lov samt för heltidsstudenter upp till 24 år vid universitet och högskola under terminen.

Ulrika Heie m.fl. (C) efterfrågar i kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 7 en nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter. I yrkande 8 efterfrågar motionärerna en nationell och konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik.

Linus Lakso m.fl. (MP) framhåller i kommittémotion 2025/26:3281 yrkande 10 att det bör införas en konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafik och fjärrtåg.

Adrian Magnusson m.fl. (S) framför i motion 2025/26:1160 att man bör se över möjligheterna till avgiftsfri kollektivtrafik för alla under 18 år och studenter. Motionärerna pekar bl.a. på att fler unga måste få möjlighet att komma hemifrån, ta sig till sommarjobbet och träffa nya vänner – oavsett deras ekonomiska förutsättningar.

Markus Wiechel (SD) anser i motion 2025/26:3072 att privata aktörer ska få använda sig av SJ:s bokningsplattform. Motionären framhåller att genom att ge samtliga tågoperatörer tillgång till SJ:s bokningsplattform främjas en mångfald av alternativ som gynnar både resenärer och samhällsekonomin.

I motion 2025/26:1050 av Jamal El-Haj (-) yrkande 6 anförs att priset på kollektivtrafikbiljetter bör göras mer rättvist genom statliga subventioner.

### **Bakgrund och pågående arbete**

I propositionen En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan (prop. 2019/20:65) föreslog den dåvarande regeringen att ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige skulle införas senast 2022 för att göra det enklare att välja kollektivtrafik.

I augusti 2019 beslutade regeringen att en särskild utredare skulle utreda förutsättningarna för att införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige och även föreslå insatser och tidsplan för att skapa ett nationellt biljettsystem. I utredningsbetänkandet Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik (SOU 2020:25) som redovisades i april 2020 lämnades förslag

på hur ett nationellt biljettsystem kan byggas upp, regleras, finansieras och förvaltas. Efter att utredningen lagt fram sina förslag gav den dåvarande regeringen i april 2022 Trafikverket i uppdrag att analysera och föreslå hur ett ekonomiskt stöd för att utveckla och integrera regionala biljettsystem för ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter bör utformas. Stödet skulle avse de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och kunna lämnas som medfinansiering för kostnaderna för att utveckla eller anpassa de regionala kollektivtrafikmyndigheternas biljettsystem, för att bättre samordna dessa. Trafikverket redovisade uppdraget i juni 2022.

I december samma år aviserade den nuvarande regeringen att den inte avsåg att gå vidare med Trafikverkets förslag om nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter som hör ihop med frågan om ett nationellt biljettsystem. Anledningen är de omprioriteringar av medel som gjordes i budgetpropositionen för 2023 jämfört med föregående år till förmån för en utökad satsning på civilt försvar. Mot bakgrund av det försämrade säkerhetspolitiska läget gjorde regeringen bedömningen att det civila försvaret och krisberedskapen på transportområdet behöver stärkas för att kunna hantera olika risker, hot och situationer som samhället kan ställas inför.

Samtrafiken är ett samverkans- och utvecklingsföretag inom kollektivtrafikbranschen som kopplar samman landets offentliga och privata trafikaktörer. Samtrafikens ägare är landets alla regionala kollektivtrafikmyndigheter och flera kommersiella trafikoperatörer som bedriver nationell trafik. Till detta kommer också ett antal samarbetspartner. Genom den s.k. Resplustjänsten har Samtrafiken i mer än 30 år underlättat för resenärer att söka, köpa och resa med fler än ett trafikslag och en operatör vid samma resa i landet. Därmed främjas också ett hållbart resande. Alla trafikföretag som ingår i Resplus får därmed möjlighet att exponera sitt utbud i de nationella försäljningskanalerna, något som gör det möjligt för resenärer att välja både kombinerade resor, dvs. resor med flera olika trafikföretag eller transportslag, och enskilda resor med ett specifikt trafikföretag. Det gör det också enklare för samtliga ägare och partner att sälja fler resor tack vare samarbetet. Samtrafiken verkar också för att standardisera informations-, biljett- och betalflöden så att nya lösningar skapas som kan förbättra tjänsteutbudet för resenärerna, vilket även gynnar Samtrafikens olika partner. Samtrafikens nationella distributionssystem är den första tjänsten i Europa som baseras på den öppna internationella standarden OSDM online (Open Sales and Distribution Model) som är utvecklad av Internationella järnvägsunionen (UIC). Det är en konkurrensneutral standard som alla tågtrafikföretag i Europa med egna bokningssystem kan ansluta sig till. Med det nya distributionssystemet ska det bli enklare för tågresenärerna att planera och boka tågresor med flera trafikoperatörer, även konkurrerande bolag, i Sverige och övriga Europa. Sverige var det första landet i Europa som anslöt sig till systemet. När SJ AB:s nya bokningssystem lanserades i april 2024 var det anslutet till det nationella distributionssystemet.

Gratis kollektivtrafik för unga på sommaren förekom under 2018. Bakgrunden till detta var riksdagens beslut hösten 2017 att i enlighet med den dåvarande regeringens förslag i budgetpropositionen för 2018 införa ett statligt bidrag på 350 miljoner kronor per år under 2018–2020 för att finansiera avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet (prop. 2017/18:1, bet. 2017/18:TU1, rskr. 2017/18:104). I samband med budgetberedningen hösten 2018 beslutade dock riksdagen att avskaffa det tidigare aviserade statliga bidraget för avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet. Vid beredningen av beslutet ansåg trafikutskottet att reformen gratis kollektivtrafik för unga skulle avskaffas till förmån för finansiering av andra mer prioriterade åtgärder och därför minskades anslaget 1:1 med 350 miljoner kronor per år 2019 och 2020 (bet. 2018/19:TU1, rskr. 2018/19:109).

### **Svar på en skriftlig fråga**

I sitt svar på en skriftlig fråga i december 2023 (fr. 2023/24:296) framförde bostads- och infrastrukturminister Andreas Carlson (KD) att ansvaret för den lokala och regionala kollektivtrafiken fördelas på de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och att ansvaret även omfattar tillgången till biljettsystem. Kollektivtrafik inom alla trafikslag bedrivs därutöver också av kommersiella aktörer som själva ansvarar för sin försäljning av biljetter. Ministern framhöll att det finns flera exempel på väl fungerade samarbeten mellan regionerna för att underlätta för resande över regiongränser. Ministern konstaterade att det inte ankommer på regeringen eller ett enskilt statsråd att styra den regionala myndighetens arbete.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har tidigare behandlat frågan om kollektivtrafikens och järnvägens biljettsystem, senast i betänkande 2024/25:TU6. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena och lyfte bl.a. fram de insatser som görs av olika branschaktörer för att underlätta resenärernas möjligheter att köpa biljetter och utnyttja kollektivtrafiken. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag.

Utskottet behandlade motionsförslag om att införa gratis kollektivtrafik för unga på sommaren i samband med beredningen av budgetpropositionen hösten 2025 (bet. 2025/26:TU1). Utskottets majoritet ansåg då att förslaget inte borde genomföras, bl.a. med hänvisning till att det finns andra områden inom statsbudgeten som staten behöver prioritera resurser till. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

### *Ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken*

Utskottet vill inledningsvis påminna om att ansvaret för den lokala och regionala kollektivtrafiken fördelas på de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och att ansvaret även omfattar tillgången till biljettsystem. Utskottet vill också peka på den ovan nämnda omprioriteringen av medel som gjordes i budgetpropositionen för 2023 jämfört med föregående år till förmån för en utökad satsning på civilt försvar.

Utskottet vill dock samtidigt understryka betydelsen av att det är enkelt att söka efter och köpa biljetter för att kollektivtrafikens möjligheter ska kunna utnyttjas i hela landet och fler människor ska välja att resa kollektivt. Utskottet konstaterar att det finns en rad nättjänster som underlättar för resenärer att köpa och boka biljetter varhelst de befinner sig i landet, en utveckling som utskottet ser mycket positivt på.

Mot den bakgrunden finner inte utskottet att det finns skäl att föreslå någon åtgärd från riksdagens sida med anledning av motionsförslagen om ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken eller om en rikstäckande kollektivtrafikbiljett. Motionerna 2025/26:1840 (S), 2025/26:2780 (V) yrkandena 21 och 22, 2025/26:3185 (C) yrkande 31, 2025/26:3281 (MP) yrkandena 4 och 5, 2025/26:3422 (MP) yrkande 108, 2025/26:3653 (S) yrkande 99 och 2025/26:3728 (C) yrkande 6 avstyrks därmed.

### *Övriga frågor om järnvägs- och kollektivtrafikens biljetter*

Utskottet vill liksom tidigare i betänkandet framhålla att ansvaret för den lokala och regionala kollektivtrafiken fördelas på de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och detta ansvar omfattar bl.a. frågan om biljettpris. Utskottet vill i sammanhanget när det gäller motionsförslag om gratis kollektivtrafik för unga även peka på sitt tidigare ställningstagande om att det fanns andra områden inom statsbudgeten som staten behövde prioritera resurser till. Utskottet vill även peka på att kollektivtrafik bedrivs av kommersiella aktörer som själva ansvarar för sin försäljning av biljetter liksom att SJ AB verkar på en avreglerad marknad tillsammans med andra konkurrerande tågoperatörer. Det finns dock inget hinder för SJ AB att inleda samarbeten om biljettbokning med andra operatörer.

Motionerna 2025/26:1050 (-) yrkande 6, 2025/26:1160 (S), 2025/26:3072 (SD), 2025/26:3281 (MP) yrkande 10, 2025/26:3596 (C) yrkande 55, 2025/26:3653 (S) yrkande 100 och 2025/26:3728 (C) yrkandena 7 och 8 avstyrks.

## Resenärsfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om olika resenärsfrågor. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående arbete. Jämför reservation 27 (S), 28 (C) och 29 (MP).

### Motionerna

I partimotion 2025/26:3185 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 32 föreslår motionärerna att samarbetet över de nordiska landsgränserna stärks för att förbättra tillgången till kollektivtrafik i gränsregioner. Motionärerna framhåller att genom starkare samarbete i gränsregionerna kan servicen förbättras för fler.

Aylin Nouri m.fl. (S) framför i kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 13 att en välfungerande, trygg, komfortabel, klimatsmart, tillgänglig och välutbyggd kollektivtrafik är en grundförutsättning för att klara både arbetspendling och resor både i rusningstrafik och på obekväma arbetstider. I yrkande 14 anför motionärerna att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig över hela landet och den ska vara prisvärd, klimatsmart och jämlik.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 9 av Ulrika Heie m.fl. (C) framförs att det bör initieras en översyn av den regionala kollektivtrafiken i syfte att utreda möjligheten till ett utvecklat huvudmannaskap för att motverka de nuvarande länsgränsernas inlåsning. I yrkande 10 efterfrågas en översyn av kollektivtrafiklagstiftningen i syfte att göra det möjligt för nya kollektiva transportlösningar.

Linus Lakso m.fl. (MP) framför i kommittémotion 2025/26:3274 yrkande 10 att svenska tåg ska komma och gå i tid. Motionärerna anser att detta är något som man ska kunna förvänta sig. I kommittémotion 2025/26:3281 yrkande 12 efterfrågar samma motionärer att en möjlighet till kameraövervakning av kollektivtrafikkörfält införs. Motionärerna framhåller att det behövs för att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet.

I motion 2025/26:648 av Lena Johansson m.fl. (S) önskar motionärerna att möjligheten att skapa smidig pendling med kollektivtrafiken ska ses över. Motionärerna framhåller att det behövs för att värna hållbara transporter och ett hållbart arbetsliv.

Peter Hultqvist m.fl. (S) framför i motion 2025/26:1817 att järnvägens trovärdighet som transportmedel måste värnas och att det behöver vidtas åtgärder för att punktligheten enligt presenterad tidtabell ska kunna hållas. Motionärerna framhåller betydelsen av att bristerna i järnvägssystemet uppmärksammas.

I motion 2025/26:1963 av Mikael Dahlqvist och Lars Mejern Larsson (båda S) yrkande 3 anför att man bör pröva modeller som underlättar arbets- och

studiependling i glesbygd. Motionärerna framför att för landsbygden är bristen på kollektivtrafik ett direkt hinder för arbetskraftsförsörjningen.

I motion 2025/26:2586 efterfrågar Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) ett uppdrag till Trafikverket att införa utrop på engelska eller tyska på tågstationer under juni, juli och augusti.

Ulrika Heindorff m.fl. (M) anser i motion 2025/26:1202 att möjligheten att ge persontågstrafiken i Skåne högsta prioritet under rusningstimmarna bör ses över.

I motion 2025/26:1050 av Jamal El-Haj (-) yrkande 5 framför motionären att landsbygdens behov av flexibla kollektivtrafiklösningar bör prioriteras särskilt.

## **Bakgrund och pågående arbete**

### *Gällande rätt*

Det är regionen och kommunerna i respektive län som ansvarar för den regionala kollektivtrafiken i Sverige. Ansvaret för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna regleras i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Av den framgår att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska ha ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Programmet ska ge uttryck för behovet av regional kollektivtrafik i länet och innehålla målen för kollektivtrafikförsörjningen. Det ska bl.a. omfatta åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning.

Trafikverket har i förekommande fall i uppdrag att ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Som underlag för de upphandlingar Trafikverket gör kartlägger myndigheten hur tillgängliga olika delar av landet är. Trafikverket gör upphandlingar och ingår samverkansavtal som är baserade på egna utredningar, det uppdrag myndigheten har, samt de medel som finns avsatta i statens budget. Medel för sådana trafikavtal tilldelas i den statliga budgetprocessen. I budgetpropositionen för 2026 framför regeringen att den interregionala tillgänglighet som den av staten upphandlade trafiken skapar bör upprätthållas. Regeringen föreslog därför att medlen för statens trafikavtal 2026 ska uppgå till drygt 1 miljard kronor.

### *Järnvägens punktlighet*

I budgetpropositionen för 2026 framför regeringen att persontågens punktlighet utvecklades negativt under 2024. Tågens punktlighet vid slutstation uppgick till 87,1 procent vilket är historiskt lågt och en minskning med 0,6 procent i förhållande till 2023. Även godstågstrafiken uppvisade en låg punktlighet 2024, 72,9 procent, vilket dock är en förbättring med 1,8 procent jämfört med föregående år. Persontågens punktlighet varierar över landet. Bland de större stationerna uppvisade de fyra med flest ankomster

(Malmö C, Lund C, Stockholm city och Göteborgs C) en relativt god punktlighet för persontågstrafiken under hela 2024, men för några månader understeg punktligheten även för dessa 85 procent. Punktligheten för de fyra nästkommande stationerna (Stockholm C, Hässleholm, Uppsala C och Arlanda C) var lägre. Av dessa var det framför allt Stockholm C som stack ut, med en punktlighet under 80 procent under 10 av 12 månader.

Av Trafikverkets statistik från januari 2026 framgår att över 1 080 000 persontåg kom 88,6 procent fram punktligt – de som var över fem minuter sena till slutstationen räknas som försenade. Punktligheten nådde därmed enligt Trafikverket det högsta resultatet sedan 2022 och förbättrades gentemot 2024 med 1,4 procentenheter och med 0,9 procentenheter jämfört med 2023. Trafikverket uppger att över 96 procent av tågen kom fram inom en kvart efter tidtabellen.

### *Trafikutskottets uppföljning*

Trafikutskottet följde under 2020 upp punktligheten för persontrafik på järnväg (2020/21:RFR5). I uppföljningen framkom bl.a. att en rad brister behöver åtgärdas för att förbättra punktligheten. En internationell jämförelse som utskottet lät göra visade att en bättre punktlighet i tågtrafiken kräver en tydlig styrning, dvs. mål och uppföljning samt noggrann planering, statistik och satsningar på infrastrukturen. Trafikutskottets uppföljning visar att det inom dessa områden finns en utvecklingspotential i Sverige. I uppföljningen lyfter utskottet fram behov av vissa åtgärder; bl.a. bör en översyn av ansvarsförhållanden, organisation samt användning av anslag och intäkter som avser järnvägen övervägas liksom nationella mål för både tågens och resenärernas punktlighet. Styrningen för att uppnå bättre punktlighet för järnvägstrafiken behöver utvecklas.

### *Uppdrag till Trafikverket*

För att göra järnvägen till ett mer attraktivt val för såväl resande som dem som transporterar gods har regeringen bl.a. gett Trafikverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för att minska de förseningar i järnvägstrafiken som orsakas av järnvägsföretag, och att upprätta en handlingsplan för åtgärder för att möjliggöra en förbättrad trafikinformation i järnvägstrafiken. I rapporten Utredning av förutsättningar för att minska förseningar i järnvägstrafiken orsakade av järnvägsföretag lämnar Trafikverket ett antal förslag på åtgärder. Trafikverket lyfter bl.a. fram kvalitetsavgifter och incitamentsskapande avtal som ett verktyg. Vidare uppmärksammar myndigheten förutsättningarna för trafikering.

De senaste åren har Trafikverket drivit ett samlat förbättringsarbete för att förbereda för en bredare digitalisering av trafikinformation, och för att göra processen snabbare, främst genom smartare interna arbetssätt. För att sätta fokus på trafikinformation har även ett branschgemensamt förbättringsarbete drivits inom ramen för samverkansinitiativet Tillsammans för tåg i tid, TTT,

(se nedan) under de senaste åren. Inom ramen för handlingsplanen har Trafikverket och branschen utarbetat en gemensam målbild. Den säger att trafikinformation ska vara i rätt tid, användbar och samstämmig i alla kanaler.

Den 24 augusti 2023 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att redogöra för vilka åtgärder som myndigheten vidtar och avser att vidta för att utveckla och stärka sin beställarkompetens och förmåga att planera och genomföra järnvägsunderhåll i syfte att öka järnvägens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet. Redovisningen ska även innehålla en redogörelse för punktlighetsutvecklingen i järnvägstrafiken under minst en femårsperiod, nedbruten på ett sådant sätt så att det detaljerat framgår vilka olika omständigheter och aktörer inom järnvägssystemet som orsakar förseningar. Redovisningen ska utgöra grund för det fortsatta förbättringsarbetet för ökad robusthet, tillförlitlighet och punktlighet. Uppdraget redovisades den 12 februari 2024 till Regeringskansliet.

### *Information i järnvägstrafiken*

I budgetpropositionen för 2026 framför regeringen att väl fungerande information i järnvägstrafiken, både när tågen håller tiden och när de är försenade, ger resenärer trygghet och förutsättningar att fatta egna beslut om sin resa. Det branschgemensamma målet är att resenärer ska nås av en samstämmig information, oavsett om de tar emot den på stationer, ombord på tåg, på webben eller i appar och oavsett från vilken aktör den kommer. Informationen ska också vara användbar och komma i rätt tid.

### *Branschens förbättringsarbete*

Samverkansinitiativet Tillsammans för tåg i tid (TTT) bildades 2013 och har som övergripande mål att 95 procent av alla tåg ska ankomma sin slutstation senast fem minuter efter ordinarie tidtabell. I TTT samlas järnvägsbranschen för att systematiskt och långsiktigt arbeta med de frågor som påverkar tågtrafikens punktlighet. Inom ramen för TTT synliggörs branschgemensamma behov och planeras för förbättringar samtidigt som effekter av insatser följs upp genom mätning och analys. Under 2024 arbetade TTT med tre prioriterade områden inom vilka olika åtgärder och beräkningar av punktlighetspotential tas fram och presenteras för berörda aktörer inom järnvägsbranschen. Man undersöker vilka åtgärder i infrastrukturen som har potential att höja punktligheten mest, vilka tåg som har systematiskt svårt att hålla sin tidtabell och vad man kan göra åt det samt en kombination av åtgärder och deras effekt.

Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS) bildades 2016 av aktörer från hela den svenska järnvägsbranschen för att driva på järnvägens förbättringsarbete. För att göra järnvägen mer robust, tillförlitlig och tillgänglig krävs samordnad planering och styrning. I JBS finns därför hela järnvägsbranschen representerad – från infrastrukturhållare och transportörer till forskare, fastighetsförvaltare och underhållsentreprenörer.

Utvecklingsgruppen för Bättre Trafik- och Resenärsinformation (UBTR) driver på arbetet med förbättrad trafikinformation inom JBS. UBTR arbetar med branschgemensam utveckling genom att initiera analyser, följa upp, föreslå förbättringsåtgärder och säkerställa att dessa genomförs. Målet för UBTR är en trafik- och resenärsinformation som kommuniceras i rätt tid och upplevs som användbar och samstämmig. Med hjälp av insikter från bl.a. kundundersökningar och dataanalyser driver UBTR branschgemensamma förbättringar och utvecklar trafik- och resenärsinformation utifrån kundens behov.

Sveriges Bussföretag, Tågföretagen och Svensk Kollektivtrafik startade under 2022 initiativet Nystart av kollektivtrafiken i Sverige. Arbetet knyter an till branschens tidigare arbete i Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik. Bakgrunden är att resandet med kollektivtrafik minskade under pandemin från 31 procent av det motoriserade resandet 2019 till 20 procent 2021, och som en konsekvens av det har de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, bussföretagen och tågföretagen drabbats av miljardförluster. Från branschens sida lyfter man fram behovet av att förbättra servicen och utveckla nya produkter som bidrar till ett integrerat och flexibelt transportsystem, och att man stärker tryggheten för passagerare i anslutning till resan. Vidare behöver man utveckla den branschgemensamma avtalsprocessen för effektivare resursanvändning i den upphandlade kollektivtrafiken. Dessutom måste trafikplaneringen förbättras, t.ex. att man genomför trafikplaneringsåtgärder i form av genare linjedragningar, längre avstånd mellan hållplatserna, snabbare på- och avstigning och nya stombusslinjer. Branschen uppmärksammar även behovet av att kunna samordna offentliga och kommersiella transporter.

### *Nya kollektiva transportlösningar*

Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik (K2) bedriver forskning om kollektivtrafiklösningar i nära samverkan med kollektivtrafikens aktörer. Forskningsprojekten handlar exempelvis om kollektivtrafik och samåkning på landsbygden, digitalt resestöd i kollektivtrafiken för resenärer med varierande behov, att realisera ny mobilitet (ett paraplybegrepp som innefattar lösningar som kan komplettera eller kombineras med kollektivtrafik exempelvis självkörande minibussar eller delningstjänster), omställning till elbussar i svensk kollektivtrafik m.m. K2 publicerar även ett antal rapporter på området.

Även Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) bedriver forskningsprojekt om smart mobilitet. Här kan nämnas det s.k. Access projektet där man bl.a. studerar transportrelaterad social utsatthet. Det handlar om när medborgare på grund av begränsad tillgång till transportsystemet inte kan ta del av och genomföra aktiviteter för grundläggande välfärd. Ofta samverkar olika grunder för utsatthet som ålder, kön, geografisk hemvist och socioekonomisk situation. Kunskapen om situationen i Sverige är i dag begränsad. Forskarna i projektet studerar nuvarande och önskvärda resmönster

för resenärsgupper för vilka kollektivtrafiken har dålig tillgänglighet. Utifrån dessa grupperns behov och intressen tar forskarna sedan fram nya mobilitetskoncept som syftar till att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig för dem. Forskarna tar också fram strategier för hur de föreslagna lösningarna kan genomföras i praktiken.

Likaså har Vinnova tagit initiativ till att införa och sprida hållbara lösningar i form av en pilotsatsning med fokus på systeminnovation. I ett första steg finansieras fem projekt inom området hållbar mobilitet, och siktet är inställt på att utöka satsningen. Vinnova framhåller i sammanhanget att innovation med ett systemperspektiv är nödvändigt för att hantera många av de komplexa utmaningar som finns, och utan ett sådant perspektiv riskerar lösningar att inte bli införda, nå sin maximala potential eller bidra fullt ut till hållbar omställning. Som exempel pekar Vinnova på att själva tekniken ofta redan finns men att hindrande lagstiftning, avsaknad av affärsmodeller eller behov av förändrade användarbeteenden för att lösningen ska kunna införas eller spridas, kan innebära att lämpliga åtgärder på området inte genomförs.

### *Transportstyrelsens marknadsundersökning*

Av Transportstyrelsens marknadsundersökning Resenärers syn på järnvägsmarknaden 2025 framgår att strax över 7 av 10 respondenter har rest med tåg under det senaste året, vilket är den högsta nivån som hittills har uppmätts inom ramen för mätningarna. Samtidigt framgår att resvanorna har förändrats, där resenärerna generellt inte reser lika ofta som förut. Det tyder på att de förändrade resvanorna i spåren av covid-19-pandemin kvarstår och delvis har stabiliserats. I rapporten framförs att när det gäller resenärernas prioriteringar framgår att de i första hand värderar aspekter som är grundläggande för resans genomförande: en hög trafiksäkerhet, att tåget är i tid, tydlig störningsinformation samt en trygg miljö både ombord på tåget och på stationerna. Samtidigt anser de att aspekter som kan betraktas som rena tilläggs- eller bekvämlighetstjänster, såsom tillgång till servering ombord, tillgång till Wi-Fi ombord och tillgång till kiosk på stationen, är mindre betydelsefulla.

### **Svar på skriftlig fråga**

I sitt svar på en skriftlig fråga från oktober 2024 (fr. 2024/25:228) framhöll infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) att tågresenärer och godstransportörer ska kunna lita på att tågen kommer fram i tid och att regeringen arbetar för en transportinfrastruktur som fungerar och med tåg som går i tid. Ministern påminde om att över tid har ca 30 procent av tågförsejningarna orsakats av järnvägsföretag och en nästan lika stor andel av yttre faktorer som olyckor och tillbud. För att uppnå en bättre total funktion i järnvägssystemet är det därför viktigt att alla berörda aktörer samverkar och att det finns en branschgemensam lägesbild. Ministern lyfte även fram att det utöver regeringens initiativ pågår ett flertal utvecklingsaktiviteter och

genomförs åtgärder såväl inom Trafikverket som i samverkan med branschen för att förbättra järnvägens funktion. Ministern framhöll vidare att det är viktigt att arbetet fortsätter i högt tempo och att han kommer att fortsätta att följa arbetet noga.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har behandlat motionsförslag om bl.a. punktlighet och tillgänglighet vid flera tidigare tillfällen, senast i betänkande 2023/24:TU6. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena främst med hänvisning till pågående arbete. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis påminna om att det transportpolitiska funktionsmålet, dvs. att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet, också är en utgångspunkt för arbetet med järnvägstrafiken i Sverige. Utskottet är införstått med de utmaningar som finns inom järnvägssektorn med bristande punktlighet och tillförlitlighet som drabbar både resenärer och transportköpare. Utskottet har därför också följt upp punktligheten för persontrafik på järnvägen och identifierat en rad brister. Utskottet välkomnar det arbete som görs för att förbättra järnvägens punktlighet och tillförlitlighet, exempelvis de regeringsuppdrag som Trafikverket har fått för att bl.a. fortsätta förbättringsarbetet för ökad robusthet, tillförlitlighet och punktlighet. Utskottet vill också lyfta fram den handlingsplan som Trafikverket har lagt fram med åtgärder för att möjliggöra förbättrad trafikinformation i järnvägstrafiken. Utskottet vill i sammanhanget också framhålla det arbete som bedrivs av berörda aktörer i järnvägs- och kollektivtrafikbranschen.

Utskottet vill också framhålla att det är angeläget att kollektivtrafikmarknaden utvecklas så att den svarar mot det transportpolitiska mål och de principer som riksdagen har antagit. Det innebär bl.a. att kollektivtrafiklagstiftningen ska skapa förutsättningar för att öka det kollektiva resandet och kunna anpassas efter de förutsättningar som råder i landets olika delar. Utskottet anser att det är av stor betydelse att kollektivtrafiken anpassas efter resenärerna för att kunna öka sin marknadsandel.

När det gäller motionsförslagen om olika åtgärder för att främja den regionala kollektivtrafiken vill utskottet påminna om att det är regionerna som ansvarar för sådan trafik, medan interregional kollektivtrafik i huvudfallet bedrivs på kommersiella grunder. Trafikverket har i förekommande fall i uppdrag att ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. SJ AB driver sin verksamhet på affärsmässiga grunder och enligt regelverken om konkurrens och statligt stöd.

Utskottet påminner om att det är bolagets styrelse och ledning som ansvarar för den löpande förvaltningen av bolagets operativa verksamhet.

Mot bakgrund av motionsyrkandet om att förstärka samarbetet över de nordiska landsgränserna vill utskottet framhålla att det i första hand är berörda regioner med ansvar för kollektivtrafiklösningar som ska hantera de utmaningar som finns i samband med gränsöverskridande trafik. Utskottet anser dock att ökad tillgänglighet, genom t.ex. goda pendlingsmöjligheter med tåg och annan kollektivtrafik, möjliggör såväl utvidgade som mer integrerade arbetsmarknadsregioner, vilket gynnar både företag och anställda.

När det gäller frågan om bristfällig framkomlighet för kollektivtrafiken är utskottet införstått med de problem som inte minst drabbar busstrafikens resenärer i framför allt storstadsmiljöer. Utskottet ser därför positivt på de ansträngningar som görs av inte minst Svensk Kollektivtrafik för att på olika sätt förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken.

Utskottet vill även understryka att det är angeläget att möjliggöra för nya kollektiva transportlösningar och att arbetet med nya mobilitetslösningar är betydelsefullt för att öka andelen resande med kollektivtrafik. Utskottet vill framhålla att en effektiv och tillgänglig kollektivtrafik kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar och uppmärksammar därför särskilt de möjligheter som digitalisering, delningstjänster och kombinerad mobilitet kan erbjuda för att minska behovet av personbilstransporter i samhället. Utskottet välkomnar därför det arbete som bedrivs på området.

Mot bakgrund av det arbete som pågår anser inte utskottet att det finns skäl för riksdagen att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2025/26:648 (S), 2025/26:1050 (-) yrkande 5, 2025/26:1202 (M), 2025/26:1817 (S), 2025/26:1963 (S) yrkande 3, 2025/26:2586 (SD), 2025/26:3185 (C) yrkande 32, 2025/26:3274 (MP) yrkande 10, 2025/26:3281 (MP) yrkande 12, 2025/26:3653 (S) yrkandena 13 och 14 samt 2025/26:3728 (C) yrkandena 9 och 10 avstyrks.

## Mål för kollektivtrafiken

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om mål för kollektivtrafiken.

Utskottet hänvisar bl.a. till rådande ansvarsfördelning.

Jämför reservation 30 (S, V, MP).

### Motionerna

I partimotion 2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 11 anförs motionärerna att regeringen bör ställa sig bakom fyra av tio-målet.

I kommittémotion 2025/26:3653 framför Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 55 att det bör införas ett nationellt mål att fyra av tio motoriserade resor ska vara med kollektivtrafiken till 2030.

Linus Lakso m.fl. (MP) framhåller i kommittémotion 2025/26:3281 yrkande 1 att fyra av tio motoriserade resor bör ske med kollektivtrafiken 2030. Motionärerna pekar på att branschen har tagit fram ett sådant mål.

## **Bakgrund och pågående arbete**

### *Gällande rätt*

I enlighet med kollektivtrafiklagen (2010:1065) är det regionerna och kommunerna som gemensamt ansvarar för den regionala kollektivtrafiken. I ansvaret ligger att fastställa behov och mål för den regionala kollektivtrafikförsörjningen liksom att besluta om trafikering och prissättning.

### *Några uppgifter om kollektivtrafiken*

Av Kollektivtrafikbarometern (2025) som tas fram av Svensk Kollektivtrafik framgår det att 2025 uppgick kollektivtrafikens marknadsandel till 26 procent. Detta är en minskning med en procentenhet sedan 2024 års mätning. Regionen med högst marknadsandel är Stockholm med en marknadsandel på 46 procent. Av kollektivtrafikbarometern framgår vidare att 67 procent känner sig trygga i kollektivtrafiken.

I budgetpropositionen för 2026 framhölls att kollektivtrafikresandet är koncentrerat till storstäderna och deras omgivningar, och där förväntas också påtagliga ökning av kollektivtrafikresandet. Trängseln i kollektivtrafiken väntas därmed öka, i synnerhet i Stockholmsområdet. Storstadskärnorna har en kortare sammanlagd reslängd och högre andel kollektivtrafik. Kvinnor reser också något mer med kollektivtrafik än män.

### *Mål för kollektivtrafiken*

I regeringens skrivelse Ny strategi för levande och trygga städer (skr. 2024/25:96) presenterar regeringen ett nytt nationellt mål för stadsutveckling. Fokusområden för den nationella stadsutvecklingspolitiken är bl.a. mobilitet, trygghet, minskad klimatpåverkan och ökad klimatanpassning. Regeringen pekar bl.a. på att det i städer finns goda förutsättningar att utveckla resandet med kollektivtrafik, cykel och för fotgängare. I budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1, utg. omr. 20) framförs att under 2023 motsvarade andelen gång-, cykel och kollektivtrafik 26 procent av det totala inrikesresandet. Det är en ökning med fem procentenheter sedan 2022 och innebär att andelen för första gången ligger över etappmålet på minst 25 procent 2025. Personbilen är dock fortsatt det klart dominerande trafikslaget inom persontransporterna.

Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tågoperatörerna har tagit ett initiativ om att 2030 ska 4 av 10 motoriserade resor vara kollektiva. Bakgrunden till projektet startade under pandemin i syfte att locka tillbaka resenärer. Branschens programförklaring innehåller en lång rad politiska åtgärder inom stat och kommun samt åtgärder som branschen kan och vill

genomföra. Det finns även goda exempel på Svensk Kollektivtrafiks webbplats.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har senast i betänkande 2024/25:TU6 hanterat frågor om ett nationellt mål för kollektivtrafiken. Utskottet framhöll att det är angeläget att öka andelen resor med kollektivtrafiken och välkomnar det arbete som görs av branschaktörerna, men bl.a. mot bakgrund av rådande ansvarsfördelning ansåg inte utskottet att det fanns skäl för riksdagen att besluta om ett motsvarande nationellt mål. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Enligt utskottet är det angeläget att öka andelen resor med kollektivtrafiken, inte minst för att säkerställa ett långsiktigt hållbart transportsystem. Utskottet vill dock i sammanhanget påminna om att det i enlighet med kollektivtrafiklagen är regionerna och kommunerna som gemensamt ansvarar för den regionala kollektivtrafiken. I det ansvaret ligger att fastställa behov och mål för den regionala kollektivtrafikförsörjningen liksom att besluta om trafikering och prissättning. Utskottet kommer att följa det viktiga arbete som görs av branschaktörerna och påminner om att Trafikverket också bidrar till att målet kan nås genom bl.a. infrastruktursatsningar. Utskottet anser dock inte, bl.a. mot bakgrund av rådande ansvarsfördelning, att det finns skäl för riksdagen att besluta om ett motsvarande nationellt mål för kollektivtrafiken. Motionerna 2025/26:2780 (V) yrkandena 11 och 20, 2025/26:3281 (MP) yrkande 1 och 2025/26:3653 (S) yrkande 55 avstyrks.

## **Stärkt kollektivtrafik**

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsyrkanden om stärkt kollektivtrafik. Utskottet hänvisar bl.a. till rådande ansvarsfördelning. Jämför reservation 31 (S), 32 (V), 33 (C) och 34 (MP).

### **Motionerna**

I partimotion 2025/26:2780 framhåller Nooshi Dadgostar (V) i yrkande 20 att regeringen bör återkomma med förslag på en handlingsplan för hur mål om fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska realiseras. I yrkande 23 efterfrågas en nationell kollektivtrafikmyndighet.

Aylin Nouri m.fl. (S) lyfter i kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 15 kollektivtrafikens stora betydelse och roll i kris och krig. I yrkande 35.1

framhåller motionärerna att statens förmåga och ambition att upphandla tåg-förbindelser för att binda samman vårt geografiskt stora land behöver stärkas.

I kommittémotion 2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 5 anförs att en översyn av den regionala kollektivtrafiken är nödvändig för att utreda möjligheten till utvecklat huvudmannaskap för att motverka de nuvarande länsgränsernas inlåsning.

Linus Lakso m.fl. (MP) framför i kommittémotion 2025/26:3274 yrkande 25 att den regionala tågtrafikens plats i järnvägssystemet behöver säkerställas. I kommittémotion 2025/26:3281 yrkande 2 framför samma motionärer att staten ska ta ett större samordnande och finansiellt ansvar för regional kollektivtrafik. I yrkande 3 efterfrågas en nationell kollektivtrafikmyndighet.

I motion 2025/26:1644 efterfrågar Charlotte Nordström (M) en lagstiftning som ger kommuner möjlighet att anordna lokal kollektivtrafik i de fall där regionerna inte erbjuder rimliga eller gångbara alternativ.

## Bakgrund och pågående arbete

I enlighet med lagen (2010:1065) om kollektivtrafik är det regionerna och kommunerna som gemensamt ansvarar för den regionala kollektivtrafiken. Kollektivtrafiklagen utgår från EU:s kollektivtrafikförordning (EG nr 1370/2007). Både i den och i kollektivtrafiklagen definieras vad kollektivtrafik är och hur uppdraget ser ut. I ansvaret ligger att fastställa behov och mål för den regionala kollektivtrafikförsörjningen liksom att besluta om trafikering och prissättning. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har det övergripande ansvaret för all regional kollektivtrafik i respektive län. Varje kollektivtrafikmyndighet tar fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Programmet är ett strategiskt viktigt dokument som fastställer strategiska mål för kollektivtrafikens utveckling och vilka sträckningar som omfattas av den allmänna trafikplikten, dvs. vilken trafik som man avser att handla upp, eller driva i egen regi. Kollektivtrafiklagen gör det även möjligt för företag att driva kommersiell kollektivtrafik. Sådan trafik ska anmälas till den regionala kollektivtrafikmyndigheten och till en nationell trafikdatabas som Samtrafiken sköter på uppdrag av Transportstyrelsen.

Vad gäller avtalad kollektivtrafik har Trafikverket i uppdrag att bidra till grundläggande förbindelser mellan regioner. Där det inte finns möjlighet för trafikföretag att bedriva trafik kommersiellt kan Trafikverket ingå avtal med olika aktörer i syfte att de, mot ekonomisk ersättning, ska trafikera dessa sträckor. Trafikavtal tecknas för persontrafik med både buss, tåg, flyg och färja. Trafikverket analyserar först var i landet de största tillgänglighetsbristerna finns och resultatet presenteras i en nationell behovsanalys. För de kommuner som har störst tillgänglighetsbrister utreder Trafikverket sedan vilken kompletterande interregional kollektivtrafik som kan bidra till att uppnå en grundläggande tillgänglighet.

Ett samverkansavtal innebär att Trafikverket ingår avtal med en eller flera regionala kollektivtrafikmyndigheter som upphandlar trafiken. Trafikverket

medverkar genom att finansiera ett basutbud som ska säkerställa en grundläggande tillgänglighet för det interregionala resandet på linjen. Samverkansavtal med en regional kollektivtrafikmyndighet är lämpligt att teckna för trafik där det, förutom interregionalt resande, även finns betydande inslag av regionalt resande.

Kommuner och regioner har också haft möjlighet att söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, t.ex. genom en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik. Det handlar om s.k. stadsmiljöavtal som regleras i förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. Åtgärder som kommuner och regioner har kunnat söka stöd för, och motprestationer, ska vara genomförda senast under 2027. Den 20 september 2023 lämnade regeringen budgetpropositionen för 2024 till riksdagen (Prop. 2023/24:1, utg.omr. 22). Av budgetpropositionen framgår att Regeringen avser att fasa ut stadsmiljöavtalen för att finansiera andra satsningar. Utfasningen sker genom att inga nya ansökningar beviljas men de avtal som redan är tecknade kommer att fortlöpa enligt plan.

### *Myndigheternas insatser*

Transportstyrelsen kontrollerar att regionala kollektivtrafikmyndigheter och kollektivtrafikföretag följer kollektivtrafiklagen. Det handlar om krav på trafikförsörjningsprogram, anmälningsskyldighet, trafikantinformation och uppgiftsskyldighet. På kollektivtrafikområdet bevakar Transportstyrelsen även marknadsutvecklingen och granskar om det finns inträdeshinder eller om det förekommer andra brister som påverkar marknaden. Även villkoren för resenärer följs upp.

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) stöder det strategiska arbetet med att utveckla och förbättra kollektivtrafiken genom att bl.a. erbjuda nätverks-träffar för förvaltningschefer och politiker i de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

Boverket påpekar att en attraktiv och välfungerande kollektivtrafik har en nyckelroll i ett hållbart transportsystem och att bra förutsättningar för ökat resande med kollektivtrafik innebär långsiktiga satsningar. Det kan exempelvis innebära ett effektivt kollektivtrafiknät som samverkar med övriga trafiknät, en effektiv trafikering samt en strukturell lokalisering av service, arbetsplatser och bostäder som gynnar och gynnas av kollektivtrafiken. Enligt Boverket behöver därför kommunen samarbeta nära med den regionala kollektivtrafikmyndigheten för att driften av kollektivtrafiken ska stärka den befintliga eller planerade infrastrukturen.

För att främja en ökad andel resande med kollektivtrafik krävs enligt Naturvårdsverket både investeringar i attraktivare kollektivtrafik (utbud, kapacitet och infrastruktur) och att bilen samtidigt görs mindre attraktiv i förhållande till kollektivtrafiken genom exempelvis högre körkostnad, längre restider och mindre kapacitet. Transportsystem behöver också planeras för att

underlätta gång, cykling och kollektiva resor och så att dessa färdssätt prioriteras i gaturummet framför resor med privat bil.

Av budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1, utg.omr. 20) framgår att andelen nybyggda bostäder inom 400 meter från närmaste hållplats ökade något 2022 jämfört med 2021 (från 82,9 till 85 procent). Andelen skiljer sig åt mellan olika län.

Sveriges Bussföretag, Tåg företagen och Svensk Kollektivtrafik startade under 2022 initiativet Nystart av kollektivtrafiken i Sverige. Arbetet knyter an till branschens tidigare arbete i Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik. Bakgrunden är att resandet med kollektivtrafik minskade under pandemin från 31 procent av det motoriserade resandet 2019 till 20 procent 2021, och som en konsekvens av det har de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, bussföretagen och tåg företagen drabbats av miljardförluster.

Riksrevisionen har i mars 2026 överlämnat granskningsrapporten Trafikavtal – statens insatser för förbättrad tillgänglighet mellan regioner till riksdagen. Riksrevisionen har granskat om statens insatser via trafikavtal effektivt bidrar till att förbättra den grundläggande tillgängligheten i den interregionala kollektivtrafiken. Regeringen kommer att överlämna en skrivelse till riksdagen med anledning av rapporten hösten 2026.

### *Totalförsvaret och kollektivtrafiken*

I december 2024 beslutade riksdagen om totalförsvaret för perioden 2025–2030 (prop. 2024/25:34, bet. 2024/25:FöU2, rskr. 2024/25:114). Beslutet innebär en kraftig förstärkning av totalförsvaret och omfattar bl.a. ett nytt mål för totalförsvaret och nya mål för det militära försvaret respektive civila försvaret. I propositionen framhåller regeringen att transportinfrastruktur och transporter är viktiga för Sveriges handel och försörjningsförmåga och därmed för samhällets beredskap att upprätthålla samhällsviktiga funktioner inför och under höjd beredskap och ytterst krig. Transporter av personal, materiel och förnödenheter är också en förutsättning för Försvarsmaktens mobilisering, försörjningssäkerhet och förmåga att verka. Regeringen konstaterar att kollektivtrafiken, såväl regional som interregional, kommer att vara viktig vid höjd beredskap, bl.a. för utrymning och transport av krigsplacerade till inställelseplatser och andra militära personaltransportbehov. I propositionen bedömer regeringen att ansvaret för såväl regional som interregional kollektivtrafik vid höjd beredskap bör tydliggöras.

### **Svar på skriftliga frågor**

I sitt svar på skriftliga frågor från november 2024 (fr. 2024/25:375, 378 och 379) framhöll infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) att det är regionerna som ansvarar för den lokala och regionala kollektivtrafiken, medan interregional kollektivtrafik i huvudfallet bedrivs på kommersiella grunder. Ministern påminde om att Trafikverket i förekommande fall har i uppdrag att ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad

interregional kollektivtrafik, inklusive flygtrafik, som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Som underlag för de upphandlingar Trafikverket gör kartlägger myndigheten tillgängligheten till olika delar av landet. Baserat på dessa utredningar, det uppdrag myndigheten har och de medel som finns avsatta i statens budget genomför Trafikverket upphandlingar och ingår samverkansavtal. Staten ansvarar emellertid för en stor andel av det väg- och järnvägsnät som kollektivtrafiken använder, och regeringen satsar stort på infrastruktur. Ministern påminde om att riksdagen i december 2024 beslutade om en ekonomisk ram på 1 171 miljarder kronor för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen 2026–2037 i enlighet med regeringens förslag i infrastrukturpropositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28, bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102).

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har senast i betänkande 2024/25:TU6 hanterat frågor om att på olika sätt stärka kollektivtrafiken. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena men framhöll bl.a. att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att nå de klimat- och transportpolitiska målen. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis betona att ansvaret för att utforma den regionala kollektivtrafiken ligger hos landets regioner och kommuner. Dessa ska ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram där de strategiska målen för kollektivtrafikens utveckling och vad som ska omfattas av den allmänna trafikplikten slås fast. De regionala trafikmyndigheterna fastställer vidare behov och mål för den regionala kollektivtrafikförsörjningen och beslutar om trafikering och prissättning. Utskottet påminner om att det huvudsakliga ansvaret för staten består i att finansiera investeringar i infrastruktur. När det gäller motionsförslagen om olika åtgärder för att främja den regionala kollektivtrafiken vill utskottet påminna om att det är regionerna som ansvarar för sådan trafik, medan interregional kollektivtrafik i huvudfallet bedrivs på kommersiella grunder. Trafikverket har i förekommande fall i uppdrag att ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Med grund i egna utredningar, det uppdrag myndigheten har och de medel som finns avsatta i statens budget gör Trafikverket upphandlingar och ingår samverkansavtal.

Utskottet anser att det som motionärerna framför om kollektivtrafikens roll i händelse av kris eller krig är av stor betydelse. Utskottet har tagit del av att detta också är något som uppmärksammades i det senaste totalförsvarsbeslutet 2024.

Utskottet finner sammanfattningsvis inte att det finns skäl för riksdagen att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2025/26:1644 (M), 2025/26:2780 (V) yrkandena 20 och 23, 2025/26:3274 (MP) yrkande 25, 2025/26:3281 (MP) yrkandena 2 och 3, 2025/26:3653 (S) yrkandena 15 och 35.1 samt 2025/26:3728 (C) yrkande 5 avstyrks därmed.

## Några frågor om kollektivtrafikens finansiering

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om kollektivtrafikens finansiering. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående arbete.

Jämför reservation 35 (V), 36 (C) och 37 (MP).

### Motionerna

I partimotion 2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 24 efterfrågas ett nytt investeringsstöd riktat mot kollektivtrafiken för att öka klimatambitionerna och säkerställa en förbättrad turtäthet, en tydlig klimatprofil och förbättrad tillgänglighet. I yrkande 26 anser motionärerna att regeringen bör vidta åtgärder för att indexera trafikavtalen.

Ulrika Heie m.fl. (C) framför i kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 11 att det bör införas en kollektivtrafikbonus. Motionärerna anser att en sådan behövs för att uppmuntra regioner att öka kollektivtrafiken.

Linus Lakso m.fl. (MP) framhåller i kommittémotion 2025/26:3281 yrkande 7 att man bör utreda ett nytt finansieringssystem för kollektivtrafiken. I yrkande 11 anför motionärerna att det bör införas ett landsbygdsavtal och att stadsmiljöavtalen och elbusspremien bör återinföras.

I kommittémotion 2025/26:3422 anför Katarina Luhr m.fl. (MP) i yrkande 107 att det bör tillsättas en utredning om den framtida finansieringen av kollektivtrafiken. I yrkande 115 anser motionärerna att man bör utreda om ett statligt stöd får och bör kunna ges till drift av lokal och regional kollektivtrafik i bostadsområden under uppbyggnad.

Anna-Caren Säterberg och Lena Bäckelin (båda S) framför i motion 2025/26:1244 att det bör övervägas om staten kan ta ett större ansvar för att säkerställa finansiering och upphandling av trafik för att öka sammanhållningen i hela landet.

I motion 2025/26:1963 yrkande 1 av Mikael Dahlqvist och Lars Mejern Larsson (båda S) framförs ett önskemål om att se över möjligheten att införa ett statligt stöd till anropsstyrd trafik i gles- och landsbygdsområden. I yrkande 2 anföras att möjligheten att ge staten ett ansvar för medfinansiering av regionala pendlingslösningar bör ses över.

## Bakgrund och pågående arbete

I enlighet med kollektivtrafiklagen är det regionerna och kommunerna som gemensamt ansvarar för den regionala kollektivtrafiken. I ansvaret ligger att fastställa behov och mål för den regionala kollektivtrafikförsörjningen liksom att besluta om trafikering och prissättning. I varje region ska det enligt kollektivtrafiklagen finnas en regional kollektivtrafikmyndighet med befogenhet att upphandla kollektivtrafik för att tillgodose behovet av kollektivtrafik inom regionen. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten belastas med kostnaderna för att bedriva trafiken.

I dagsläget finansieras den regionala kollektivtrafiken till ca 50 procent med skattemedel och resterande 50 procent med biljettintäkter. Den exakta fördelningen skiljer sig något åt mellan olika regioner, och i viss utsträckning finns det komplement från bl.a. kommuner, staten och övriga affärsintäkter som exempelvis reklam och kommersiella inslag. Kommuner och regioner har också haft möjlighet att söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, t.ex. genom en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik. Det handlar om s.k. stadsmiljöavtal som regleras i förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har det övergripande ansvaret för all regional kollektivtrafik i respektive län.

Branschföreningen Svensk Kollektivtrafik genomför varje år en undersökning av regionernas biljettpriser. Resultatet presenteras i en rapport som sammanfattar biljettyper, priser, villkor och betalningsmöjligheter. Av den senaste rapporten, Biljettprisundersökningen 2025, framgår att en viktig faktor som påverkar biljettpriserna är att olika regioner har valt att ha olika zonsystem. Det förekommer allt från en stor zon med en enhetlig taxa för hela länet till flera olika zoner där taxan varierar med antalet zoner och det avstånd som kunden reser. Av rapporten framgår att medelpriset för en enkelbiljett är 34,1 kronor vilket är 4 procent högre än 2024 då medelpriset var 32,8 kronor samt att medelpriset för en periodbiljett i hela länet är 1568,3 kronor vilket är 2 procent högre än 2024 då medelpriset var 1536,9 kronor.

Svensk Kollektivtrafik uppmärksammar i rapporten Kompletterande finansieringskällor för kollektivtrafiken från oktober 2022 den negativa kostnadsutvecklingen inom sektorn samtidigt som kollektivtrafikens andel måste öka. Enligt branschorganisationen gör beroendet av en stor intäktbas från resenärerna ekonomifinansieringen känslig för samhällsomvälvande händelser, vilket pandemin har visat. Samtidigt står transportsystemet inför en stor utmaning när det gäller att hantera målsättningen om minskade klimatutsläpp, där kollektivtrafiken bidrar till klimatomställningen. För den fortsatta utvecklingen av kollektivtrafiken i landet och för att göra den mer attraktiv och därmed kunna attrahera nya resenärer kommer det enligt branschorganisationen att behövas investeringar och nya lösningar.

I en rapport från 2023 efterlyser Svensk Kollektivtrafik statligt stöd för lokal och regional kollektivtrafik i bostadsområden under uppbyggnad, och pekar på att bostäder och verksamheter ofta färdigställs successivt i nybyggda

områden. Då blir också inflyttningen av de boende och företag successiv. För att kunna etablera hållbara resvanor anser Svensk Kollektivtrafik att attraktiv kollektivtrafik behöver finnas på plats redan när de första flyttar in. Det innebär att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna behöver ha ett stort kollektivtrafikutbud även initialt när beläggningen är låg, vilket kommer att leda till att biljettintäkterna till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kommer att vara betydligt lägre under de första åren än de kommer att bli när området är färdigbyggt och inflyttningen är helt genomförd. Branschorganisationen önskar därför att stadsmiljöavtalen utvidgas så att det blir möjligt för staten att medfinansiera trafik med lokal och regional kollektivtrafik i bostadsområden under uppbyggnad.

Sveriges Bussföretag, Tågföretagen och Svensk Kollektivtrafik startade under 2022 initiativet Nystart av kollektivtrafiken i Sverige. Arbetet knyter an till branschens tidigare arbete i Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik. Bakgrunden är att resandet med kollektivtrafik minskade under pandemin från 31 procent av det motoriserade resandet 2019 till 20 procent 2021, och som en konsekvens av det har de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, bussföretagen och tågföretagen drabbats av miljardförluster. Enligt branschen krävs det en stabil finansiering för att möjliggöra en nystart av kollektivtrafiken.

I en forskningsöversikt från april 2022 av Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik (K2) understryks att frågor om kollektivtrafikens organisering och finansiering har stor strategisk betydelse eftersom de formar grundläggande förutsättningar för mobilitetsmöjligheter i städer och regioner. Dagens modell för organisation och finansiering kan förenklat uttryckas som att samhället tar ett stort ekonomiskt och organisatoriskt ansvar dels för den grundläggande väg- och järnvägsinfrastrukturen, dels för att säkerställa ett utbud av lokal och regional kollektivtrafik. Vidare framhåller K2 att förändringar i samhället innebär utmaningar för dagens sätt att organisera och finansiera infrastruktur och mobilitet. Exempel på sådana utmaningar är: ökade krav från samhället och individer på hållbarhet och ökad tillgänglighet i både städer och landsbygder, ökad konkurrens om offentliga medel, bl.a. till följd av demografiska förändringar, nya mobilitetstjänster som suddar ut gränsen mellan individuellt och kollektivt resande, nya möjligheter till att vara tillgänglig utan att resa och förändrade resvanor till följd av pandemin.

K2 gjorde 2020 en forskningsöversikt om avgiftsfri kollektivtrafik för alla. I forskningsöversikten uppges att de studier som ligger till grund för rapporten inte ger något entydigt svar på konsekvenserna av avgiftsfri kollektivtrafik. Det beror på vilka målsättningar som ska uppnås och på grundläggande värderingar om vem som ska betala för kollektivtrafiken, hur mycket man ska betala och på vilket sätt. K2 gör ett antal övergripande reflektioner, bl.a. att avgiftsfri kollektivtrafik för alla inte är något mirakelmedel för ökat kollektivtrafikresande och minskat resande med bil. För att åtgärden att låta kollektivtrafik vara avgiftsfri ska ge effekt behövs ett i grunden väl fungerande

kollektivtrafiksystem. Vidare anges att biljettpriset har betydelse och allt annat lika innebär avgiftsfri kollektivtrafik ett ökat resande. Det finns dock en stor risk att merparten av det ökade resandet med kollektivtrafiken kommer från gång och cykel. Konsekvensen riskerar därför att bli ökade kostnader för det offentliga då fler reser kollektivt, samtidigt som miljö och hälsa påverkas negativt då färre går eller cyklar. Vidare framgår det av rapporten att hur åtgärden finansieras har stor betydelse för vilka de samlade effekterna blir. Om målet är att öka kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet bör finansieringen komma från skatter eller avgifter som drabbar biltrafiken, snarare än från tillgängliga medel för att upprätthålla eller utveckla kollektivtrafikutbudet som i sådana fall skulle minska. Det finns även medel för statlig medfinansiering inom ramarna för de regionala planerna för transportinfrastruktur och inom den nationella planen för transportsystemet. Statlig medfinansiering innebär att staten kan bidra till att genomföra regionala kollektivtrafikanläggningar samt till åtgärder inom miljö och trafiksäkerhet på kommunala gator och vägar. Det innebär bl.a. att regionala kollektivtrafikmyndigheter kan ansöka om medel för investeringar i framför allt kollektivtrafikanläggningar.

### *Elbusspremie*

Elbusspremien är ett statligt stöd för aktörer som bedriver kollektivtrafik. Syftet med elbusspremien är att täcka delar av den merkostnad som köpet av en elbuss innebär och att främja introduktionen av elbussar på marknaden och på så sätt bidra till ett bättre klimat, mindre luftföroreningar och minskat buller. Sista dagen för att begära utbetalning för klass I-bussar, dvs. stadsbussar, var den 31 december 2025. Elbussar som kan söka stöd ska registreras som bussklass II eller III i Transportstyrelsens fordonregister och ha en maximal transportkapacitet på minst 15 passagerare. Elbusspremie kan sökas av kollektivtrafikmyndigheter, kommuner och aktiebolag som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet till att ingå avtal om allmän trafik och företag som bedriver kollektivtrafik.

### *Stadsmiljöavtal*

Sedan 2015 har det funnits ett statligt stöd till åtgärder för kollektivtrafik i tätorter som genomförs av kommuner och regioner – de s.k. stadsmiljöavtalen. I budgetpropositionen för 2024 aviserade regeringen att den skulle fasa ut stadsmiljöavtalen för att finansiera andra satsningar. Regeringen uppmärksammade vidare stadsmiljöavtalen i den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28) och konstaterade då att stödet för att främja hållbara stadsmiljöer, dvs. stadsmiljöavtalen, har liten klimatnytta och att de därmed fاسas ut genom att inga nya ansökningar beviljas medan redan ingångna avtal kommer att fortsätta att finansieras via utvecklingsmedlen.

## Svar på interpellation

I en interpellationsdebatt i februari 2023 (ip. 2022/23:187) framförde infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) att ansvaret för lokal och regional kollektivtrafik är fördelat på kommuner och regioner. Ministern klargjorde att biljettpriserna i denna typ av trafik beslutas av regionerna, och trafiken finansieras genom biljettintäkter och kommunala skattemedel. Vidare konstaterade ministern att det huvudsakliga statliga ansvaret består i att finansiera investeringar i infrastruktur. Ministern framförde vidare att de statliga generella bidragen till kommunsektorn är betydande och en viktig del av finansieringen av kommunal verksamhet.

## Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har senast i betänkande 2024/25:TU6 hanterat frågor om kollektivtrafikens finansiering. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena och konstaterade att det inom branschen pågår ett arbete med att hitta alternativa finansieringskällor för att kunna hålla biljettpriserna nere. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att det enligt kollektivtrafiklagen är regionerna och kommunerna som gemensamt ansvarar för den regionala kollektivtrafiken. I ansvaret ligger att fastställa behov och mål för den regionala kollektivtrafikförsörjningen liksom att besluta om trafikering och prissättning. Det huvudsakliga statliga ansvaret består i att finansiera investeringar i infrastrukturen. Utskottet vill dock understryka att det delar motionärernas vilja att öka resandet med kollektivtrafik. Inte minst mot bakgrund av att kollektivtrafiken är en viktig del i att nå klimatmålet för transportsektorn. Utskottet välkomnar därför åtgärder för att få fler människor att välja att resa med kollektivtrafiken. Utskottet konstaterar också att det inom branschen pågår ett arbete med att hitta alternativa finansieringskällor för att kunna hålla biljettpriserna nere. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:1244 (S), 2025/26:1963 (S) yrkandena 1 och 2, 2025/26:2780 (V) yrkandena 24 och 26, 2025/26:3281 (MP) yrkandena 7 och 11, 2025/26:3422 (MP) yrkandena 107 och 115 samt 2025/26:3728 (C) yrkande 11.

## Tillgänglig och jämställd kollektivtrafik

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om tillgänglig och jämställd kollektivtrafik. Utskottet lyfter bl.a. fram det arbete som bedrivs på området.

Jämför reservation 38 (S).

### Motionerna

I kommittémotion 2025/26:3591 yrkande 16 av Ardalan Shekarabi m.fl. (S) framhålls vikten av att arbeta för en jämställd kollektivtrafik och en stärkt trafiksäkerhet.

Aylin Nouri m.fl. (S) framför i kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 20 att kollektivtrafiken måste göras mer tillgänglig för personer med funktionsvariationer.

I motion 2025/26:3758 yrkande 2 av Lina Nordquist (L) framförs att äldres rörlighet behöver underlättas genom både kollektivtrafik och stadsplanering.

I motion 2025/26:1050 yrkande 4 av Jamal El-Haj (-) anförs att funktionshindersperspektivet bör säkerställas i all transportplanering.

### Bakgrund och pågående arbete

#### *Gällande rätt*

Det är regionen och kommunerna i respektive län som ansvarar för den regionala kollektivtrafiken i Sverige. Ansvaret för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna regleras i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Av den framgår att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska ha ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Programmet ska ge uttryck för behovet av regional kollektivtrafik i länet och innehålla målen för kollektivtrafikförsörjningen. Det ska bl.a. omfatta åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning. Enligt lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik ska den som har tillsyn över kollektivtrafik och den som utövar sådan trafik se till att trafiken anpassas med hänsyn till resenärer med funktionsnedsättning. Vidare anges att när kollektivtrafik planeras och genomförs ska särskilda behov för personer med funktionsnedsättning beaktas. De färdmedel som används ska så långt det är möjligt vara lämpade för resenärer med funktionsnedsättning. Enligt förordningen (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik har Trafikverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen föreskriftsrätt för det som behövs om färdmedlens och terminalens konstruktion, utrustning och drift.

### *Transportpolitiska mål och Agenda 2030*

Det transportpolitiska funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. För funktionsmålet används punktlighet för person- respektive godståg som en central indikator.

För det transportpolitiska funktionsmålet tillgänglighet används bl.a. den centrala indikatorn tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning. I budgetpropositionen för 2026 framhåller regeringen att en kollektivtrafik som är tillgänglighetsanpassad många gånger är en förutsättning för mobiliteten hos personer med funktionsnedsättningar (prop. 2025/26:1 utg.omr. 22). Av budgetpropositionen framgår vidare att användbarheten för personer med funktionsnedsättning inte har förändrats märkbart sedan föregående år. Svensk Kollektivtrafik uppger att kvinnor åker mer kollektivt än män, 39 procent av kvinnorna och 24 procent av männen reser kollektivt.

Delmål 11.2 i Agenda 2030 innebär att vägtrafiksäkerheten ska förbättras, särskilt genom att kollektivtrafiken byggs ut, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning och äldre personer.

Transportstyrelsen är en av 30 myndigheter som fått i uppdrag av regeringen att under 2021–2031 utveckla en systematisk uppföljning av funktionshinderspolitiken. Uppdraget utgår från regeringens funktionshinderspolitik och förtydligar de statliga myndigheternas uppdrag att säkerställa att alla människor i Sverige ska vara en del av samhället på lika villkor. Syftet med arbetet är att långsiktigt integrera funktionshindersperspektivet i verksamheter inom olika samhällsområden genom ett styr- och uppföljningssystem. Strategin för den systematiska uppföljningen är utformad för att följa Sveriges nationella mål. Den är inriktad mot fyra områden och kan omfatta såväl internt som externt arbete. Det handlar om att

- tillgodose lösningar för självständighet och individuellt stöd
- utgå från principen om universell utformning
- upptäcka befintliga brister i tillgängligheten
- aktivt förebygga och motverka diskriminering på grund av funktionsnedsättning.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har tidigare behandlat motioner om bl.a. en tillgänglig kollektivtrafik, senast i betänkande 2024/25:TU6. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena och hänvisade till det pågående arbetet på området. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis lyfta fram att det transportpolitiska funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. För det transportpolitiska funktionsmålet tillgänglighet används bl.a. den centrala indikatorn tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning.

Utskottet vill i detta sammanhang uppmärksamma den uppföljning som Trafikanalys gör löpande av de transportpolitiska målen, bl.a. de om jämställdhet och tillgänglighet, vilket borgar för ett kontinuerligt fokus på detta område.

En trygg och tillgänglig kollektivtrafik är av stor betydelse för att nå flera viktiga mål inom ramen för transport- och miljöpolitiken, men även inom Agenda 2030. Utskottet ser därför mycket positivt på det arbete som bedrivs på området, men finner inte att det finns skäl för riksdagen att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2025/26:1050 (-) yrkande 4, 2025/26:3591 (S) yrkande 16, 2025/26:3653 (S) yrkande 20 och 2025/26:3758 (L) yrkande 2 avstyrks.

## Färdtjänst

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om färdtjänst. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående utredningsarbete.

Jämför reservation 39 (V), 40 (C) och 41 (MP).

## Motionerna

I partimotion 2025/26:2780 yrkande 66 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) framför motionärerna att regeringen bör ta initiativ till bättre lagstiftning när det gäller särskilda persontransporter och en ny färdtjänstlag som tydligare tar avstamp i de funktionshinderspolitiska målen och återinför rättighetsperspektivet i bedömningen av vem som ska ha rätt till tillstånd och hur färdtjänsten ska vara ordnad för bättre hållbarhet, samordning, tillgänglighet, prissättning och kvalitet.

I kommittémotion 2025/26:2778 av Nadja Awad (V) yrkande 5 efterfrågas att regeringen återkommer med förslag om att säkerställa att alla som är i behov av färdtjänst också får det. Motionären pekar bl.a. på utredningen som Trafikanalys har gjort.

I kommittémotion 2025/26:2820 anför Vasiliki Tsouplaki m.fl. (V) i yrkande 12 att regeringen bör säkerställa att färdtjänsten inte får neka

resenären att ta med idrottsutrustning. Motionärerna framhåller att det är viktigt att alla idrottsutövare kan delta i sin idrott fullt ut. I yrkande 13 anför motionärerna att den som är beviljad färdtjänst bör ha rätt till riksresor för tävlingar, läger och träningar.

Martina Johansson m.fl. (C) anför i kommittémotion 2025/26:3188 yrkande 77 att regeringen bör lägga fram de författningsförslag som behövs för att innehållet i Trafikanalys rapport Tydligare kriterier för färdtjänstillstånd – redovisning av regeringsuppdrag (2023:3) ska kunna implementeras snarast.

I kommittémotion 2025/26:3367 yrkande 13 av Mats Berglund m.fl. (MP) efterfrågas en översyn av regelverket för färdtjänstresor för att stärka möjligheten för fler att delta i idrottsaktiviteter.

Ewa Pihl Krabbe m.fl. (S) framför i motion 2025/26:538 att färdtjänsten bör ses över som transportform. Motionärerna framhåller att utgångspunkten bör vara målen i den funktionshinderspolitiska strategin och frågan om hur god kvalitet inom färdtjänsten tydligt kan definieras.

I motion 2025/26:643 av Heléne Björklund m.fl. (S) anser motionärerna att regeringen bör verka för ett nordiskt avtal som säkerställer att beslut om färdtjänst i ett nordiskt land gäller i hela Norden. Motionärerna lyfter bl.a. fram att den fria rörligheten är en grundläggande del av det nordiska samarbetet.

Azadeh Rojhan (S) anför i motion 2025/26:2756 att regelverket för färdtjänst bör ses över så att personer med funktionsnedsättning får likvärdig tillgång till transporter till och från idrottsträning och tävling, även med specialanpassade hjälpmedel. I motion 2025/26:2758 efterfrågar samma motionär att reglerna för färdtjänst ses över för att utreda om prövningstiden för personer med varaktiga funktionsnedsättningar, exempelvis avsaknad av en kroppsdel, kan förlängas till fem år.

Staffan Eklöf och Ann-Christine Frohm (båda SD) anser i motion 2025/26:1695 att det bör göras en översyn av färdtjänstens funktion, tillsyn, sanktioner och kompensation. Motionärerna framhåller att en fungerande färdtjänst innebär att funktionshindrade kan leva ett rörligare och rikare liv.

Anne-Li Sjölund (C) framför i motion 2025/26:1113 att regeringen bör se över hur färdtjänsten kan samordnas bättre över regiongränser. Detta behövs för att skapa mer jämlika och tillgängliga möjligheter att resa.

I motion 2025/26:3020 efterfrågar Kjell-Arne Ottosson (KD) att man utreder möjligheterna till färdtjänst över nationsgränserna. Motionären framför att de nordiska länderna har olika nationella färdtjänstsystem men gemensamt är att de ska bidra till att personer med funktionsnedsättning ska kunna delta i utbildning, arbete och fritidsaktiviteter.

Malin Danielsson och Helena Gellerman (båda L) framför i motion 2025/26:3761 att det behövs en tydligare nationell styrning av färdtjänsten. Motionärerna framhåller att tillgången till färdtjänst beror på var i landet man bor och präglas av olika lokala tolkningar av regelverket.

## Bakgrund och pågående arbete

### *Gällande rätt*

Av lagen (1997:736) om färdtjänst (färdtjänstlagen) framgår att tillstånd till färdtjänst ska meddelas för dem som på grund av en funktionsnedsättning, som inte endast är tillfällig, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel. Varje kommun ansvarar, i fråga om kommuninvånarna, för att färdtjänst av god kvalitet anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och andra kommuner. Om en kommun har överlåtit sina uppgifter till en regional kollektivtrafikmyndighet ansvarar denna myndighet för att färdtjänst anordnas inom kommunen. Av lagens förarbeten framgår att färdtjänst inte ska betraktas som en form av bistånd för att uppnå skälig levnadsnivå utan som en särskild transportform som utgör en del av kollektivtrafiken. Även om färdtjänsten allttjämt är ett uttryck för social omsorg ska den i huvudsak behandlas som en trafikpolitisk fråga som ska bidra till en tillfredsställande trafikförsörjning också för personer med funktionsnedsättning (prop. 1996/97:115).

I förarbeten till lagen anges också att tillstånd till färdtjänst ska meddelas om det finns otillgängligheter i de allmänna färdmedlen, i terminaler och vid hållplatser samt i den yttre miljön i anslutning till dessa som medför att den sökande, på grund av sin funktionsnedsättning, inte utan väsentliga svårigheter kan förflytta sig på egen hand eller resa med allmänna kommunikationer.

Av lagen (1997:735) om riksfärdtjänst framgår att tillstånd till riksfärdtjänst ska meddelas om resan till följd av den sökandes funktionsnedsättning inte till normala reskostnader kan göras med allmänna kommunikationer eller inte kan göras utan ledsagare, ändamålet med resan är rekreation eller fritidsverksamhet eller någon annan enskild angelägenhet, resan görs inom Sverige från en kommun till en annan kommun, resan görs med taxi, ett för ändamålet särskilt anpassat fordon eller med allmänna kommunikationer tillsammans med ledsagare och resan inte av någon annan anledning bekostas av det allmänna. Frågor om tillstånd till riksfärdtjänst prövas av den kommun där den sökande är folkbokförd eller av den regionala kollektivtrafikmyndigheten, om kommunens uppgifter har överlåtits till denna.

### *Bakgrund*

Särskilda persontransporter är samlingsnamnet för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Syftet med dessa transporter är att resenärer med särskilda behov ska ha möjlighet att resa. Färdtjänst är till för personer som har väsentliga svårigheter att resa med allmänna kommunikationer. Tillstånd för färdtjänst prövas av kommunen där man bor, eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten om kommunen har överlåtit hanteringen till denna. En individuell behovsprövning ligger till grund för ett beslut om färdtjänstillstånd. Riksfärdtjänst är en transport som sträcker sig över en kommungräns och kan beviljas för längre resor, exempelvis för att besöka släkt och vänner. Till skillnad mot färdtjänsten tilldelas i regel inget generellt

tillstånd för riksfärdtjänst, utan tillstånd måste sökas för varje enskild resa. Tjänsten riktar sig dock till samma grupp som för färdtjänsten, och det är samma instanser som prövar tillstånden, dvs. kommuner eller regionala kollektivtrafikmyndigheter.

### *Mål inom transport- och funktionshinderspolitiken*

I proposition 2016/17:188 redovisas inriktningen för funktionshinderspolitiken, som utgår från Sveriges internationella åtaganden om mänskliga rättigheter. Funktionshinderspolitiken är en del i arbetet för ett mer jämlikt samhälle, där människors olika bakgrund eller förutsättningar inte ska avgöra möjligheten till delaktighet i samhället. I propositionen lämnas också förslag till ett nytt nationellt mål för funktionshinderspolitiken med utgångspunkt i FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Vidare redovisas i propositionen ett antal åtgärder som syftar till att bidra till det nationella målet för funktionshinderspolitiken. Åtgärderna sammanfaller med områden där FN:s kommitté för rättigheter för personer med funktionsnedsättning har lämnat rekommendationer till Sverige. Dessutom ligger förslagen också i linje med mål och delmål inom FN:s Agenda 2030 som refererar till personer med funktionsnedsättning.

Ett av målen för transportpolitiken är det s.k. funktionsmålet som innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet (prop. 2008/09:93). Transport-systemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

### *Myndigheternas uppdrag och insatser*

Myndigheten för delaktighet har i uppdrag att guida samhällets aktörer och främja deras arbete så att fler människor självständigt ska kunna använda de miljöer, produkter och tjänster som erbjuds. Myndigheten följer utvecklingen inom olika samhällsområden och erbjuder stöd som aktörerna kan använda sig av för att utveckla sina verksamheter. Myndighetens arbete sker i nära samverkan med aktörerna och utifrån kunskap hos personer med egen erfarenhet av funktionsnedsättning. Målet är ett hållbart samhälle som är utformat utifrån hela befolkningens behov och förutsättningar.

Trafikanalys har haft i uppdrag av regeringen att kartlägga hinder för tillgänglighet och användbarhet inom kollektivtrafiksystemet för personer med funktionsnedsättning. Rapporten Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning (2019:3) överlämnades till regeringen i mars 2019. I denna slutrapport diskuteras myndigheternas insatser och funktionshindersrörelsens perspektiv samt undersökningar, forskning och statistik. Trafikanalys fick ett nytt regeringsuppdrag i mars 2022 att kartlägga tillståndsgivningen för färdtjänst. Bakgrunden till uppdraget var att det har uppmärksammats att

personer som tidigare har ansetts tillhöra färdtjänstens målgrupp nekats rätt till färdtjänst. Främst har detta rört personer med synnedsättning. I uppdraget ingick att analysera om den nuvarande tillämpningen av bestämmelserna i lagen om färdtjänst följer de intentioner som anges i lagens förarbeten. Vidare skulle Trafikanalys vid behov även redovisa nödvändiga författningsförslag liksom en konsekvensbeskrivning. I mars 2023 redovisade Trafikanalys rapporten Tydligare kriterier för färdtjänstillstånd (2023:3). Trafikanalys konstaterar i den rapporten att både antalet färdtjänstillstånd och andelen i befolkningen med färdtjänstillstånd har minskat kraftigt sedan lagen trädde i kraft 1998. En stor del av minskningen var ursprungligen avsedd, men sedan har den fortsatt. Myndigheten bedömer att den minskning som berodde på den avsedda effekten av att färdtjänsten flyttades från att ha varit en social fråga till att bli en trafikfråga pågick till omkring 2010. Antalet färdtjänstillstånd har huvudsakligen minskat i åldrarna över 80 år, men också till viss del i åldersspannet 65–79 år. Trafikanalys påpekar att eftersom det inte finns någon samlad nationell statistik om ansökningar och avslag, eller över fördelningen av funktionsnedsättningar bland dem, är det inte möjligt att identifiera några diskrimineringsfaktorer i gruppen som har fått avslag. Som förklaring till minskningen pekar Trafikanalys på oklarheter om hur begreppet funktionshinder ska tolkas när behovet av färdtjänst prövas. En annan orsak har enligt myndigheten sannolikt att göra med den successiva överflyttningen av ansvaret för färdtjänst från kommuner till regionala kollektivtrafikmyndigheter. En tredje och grundläggande orsak är de oklarheter och luckor som finns i både färdtjänst- och bilstödspropositionerna. Exempelvis gäller det när kollektivtrafik saknas och om vägen till hållplats ska räknas in i bedömningen eller inte. Trafikanalys slutsats är att problemen med skillnader i tolkningar åtminstone delvis kan mötas med ett tydligare regelverk, men myndigheten påpekar också att vissa skillnader i kommunernas bedömningar måste få finnas kvar, eftersom olika kommuner har olika förutsättningar. I rapporten föreslår därför Trafikanalys att det görs vissa förtydliganden i lagen om färdtjänst. Rapporten bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

I februari 2026 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att utreda och belysa samtliga kriterier som beaktas av tillståndsgivande myndigheter – kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter – för att bevilja färdtjänst och identifiera skillnader i tillämpningen mellan de olika tillståndsgivarna. I uppdraget ingår även att följa upp förändringar över tid och att analysera faktorer som har bidragit till förändringarna. Transportstyrelsen ska vid genomförandet av uppdraget inhämta synpunkter från berörda myndigheter och organisationer. Uppdraget ska redovisas senast den 15 januari 2027.

## Svar på interpellationer

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) har i en interpellationsdebatt den 20 mars 2026 (ip. 2025/26:355) framfört bl.a. att regeringen ser allvarligt på den rapportering som förekommit om att kraven

för att bevilja tillstånd till färdtjänst för vissa grupper har skärpts på några håll i landet utan att någon ändring i lagen har skett. Ministern framhöll att bara ansvariga huvudmän kan svara på hur vissa huvudmän kan göra tolkningen att exempelvis personer med omfattande synskada inte möter ett funktionshinder som innebär att tillstånd till färdtjänst ska beviljas enligt färdtjänstlagen. Ministern påminde vidare om att det inte föreligger några hinder för ansvariga huvudmän att vara generösare i sin tillämpning av lagen än vad som förekommer på flera håll i landet. Ministern framhöll även att frågan om färdtjänst är viktig, och att han kommer att fortsätta följa den noga.

I sitt svar på en interpellation (ip. 2024/25:586) i april 2025 framförde EU-minister Jessica Rosencrantz (M) att en central del i arbetet för att nå visionen om att Norden ska vara världens mest integrerade och hållbara region 2030 är att lösa gränshinder. Ministern anförde att de nordiska länderna har olika nationella färdtjänstsystem för personer med funktionsnedsättning och att dessa oftast administreras på kommunal nivå. Ministern påminde om att färdtjänstlagen inte ställer upp några hinder för en mer generös tillämpning och ger möjligheter för kommuner i gränsregioner att anordna transport även över gränsen. Ministern lyfte vidare fram att det bredare nordiska samarbetet för inkludering av personer med funktionsnedsättning är prioriterat och att det finns ett brett nordiskt samarbete och engagemang både för att lösa gränshinder och för att skapa ett inkluderande samhälle för alla som regeringen kommer att fortsätta att bidra till.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet behandlade motionsförslag om färdtjänst senast i betänkande 2024/25:TU6. Utskottet avstyrkte motionsförslagen men underströk samtidigt betydelsen av färdtjänst. Utskottet påminde om att färdtjänst främst är ett kommunalt och regionalt ansvar och uppmärksammade det arbete som pågår. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis framhålla att färdtjänst kan vara avgörande för att personer med funktionsnedsättning ska kunna vara delaktiga i samhället och leva ett aktivt och självständigt liv. Därför har utskottet också i tidigare sammanhang framhållit att tillgång till färdtjänst i grunden är en demokratifråga som rör både rättigheter och levnadsvillkor. Utskottet vill mot den bakgrunden understryka att alla som har lagstadgad rätt till färdtjänst också ska få det.

Utskottet vill samtidigt betona att tillhandahållandet av färdtjänst främst är ett kommunalt och regionalt ansvar, och att det därmed är kommunen eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten som är ansvarig för att det finns färdtjänst av god kvalitet. Utskottet vill också påminna om att färdtjänstlagen är en ramlag som ställer upp de yttre gränserna för tillämpningen, och att

detaljerna i tillämpningen utformas av dem som tillämpar lagen, i det här fallet kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter. De tillståndsprövande myndigheterna har således stora möjligheter att själva formulera riktlinjer som är mer eller mindre generösa eller anordna färdtjänst över nationsgränser.

Utskottet noterar att regeringen nyligen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att utreda och belysa samtliga kriterier som beaktas av tillståndsgivande myndigheter – kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter – för att bevilja färdtjänst och identifiera skillnader i tillämpningen mellan de olika tillståndsgivarna. Utskottet ser fram emot resultatet av Transportstyrelsens utredning med stort intresse.

Utskottet följer sammanfattningsvis frågorna noga och förutsätter att de har hög prioritet för regeringen. Således avstyrker utskottet motionerna 2025/26:538 (S), 2025/26:643 (S), 2025/26:1113 (C), 2025/26:1695 (SD), 2025/26:2756 (S), 2025/26:2758 (S), 2025/26:2778 (V) yrkande 5, 2025/26:2780 (V) yrkande 66, 2025/26:2820 (V) yrkandena 12 och 13, 2025/26:3020 (KD), 2025/26:3188 (C) yrkande 77, 2025/26:3367 (MP) yrkande 13 och 2025/26:3761 (L).

## Arlandabanan

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om Arlandabanan.

Jämför reservation 42 (MP).

### Motionen

I kommittémotion 2025/26:3275 yrkande 5 av Linus Lakso m.fl. (MP) framförs att Arlanda express bör återtas i nationell regi och att de extra avgifterna för spårbunden trafik till Arlanda bör tas bort för att främja ett hållbart resande.

### Bakgrund och pågående arbete

De grundläggande förutsättningarna för Arlandabanan och användandet av en OPS-lösning (offentlig-privat samverkan) beslutades av riksdagen 1994. Arlandabanan togs i drift 1999 och ägs av Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB). AIAB ägs till 100 procent av svenska staten, och bolaget ansvarar för statens rättigheter och skyldigheter i fråga om Arlandabanan. Bolagets uppgift är att äga och förvalta järnvägen från Rosersberg via Arlanda flygplats till Odensala (Arlandabanan) samt upplåta den och vissa andra rättigheter som krävs för driften av järnvägstrafik mellan Arlanda flygplats och Stockholms central till A-Train AB som är AIAB:s avtalspart för Arlandabanan. A-Train AB driver snabbtågspendeln Arlanda express från Stockholms central till Arlanda flygplats med fyra till sex avgångar i timmen. A-Train AB är också

infrastrukturförvaltare på Arlandabanan och svarar för upplåtelse av spår, kapacitetsfördelning och avgiftssättning på anläggningen. Arlandabaneavtalen reglerar rättigheter och skyldigheter för AIAB och A-Train AB. Avtalen gäller under 45 år (1995–2040) med möjlighet till förlängning i tio år. Avtalet förlängdes sommaren 2019 med tio år och avser perioden juli 2040 till juli 2050. Som kompensation för sitt risktagande och som ersättning för investerings- och driftskostnader har A-Train AB rätt att bestämma biljettpriserna på Arlanda express och att ta emot samtliga biljettintäkter. För de resenärer som väljer att resa till Arlanda med andra tåg än Arlanda express tas en särskild stationsavgift ut i form av en passagebiljett på 120 kronor per person.

Respektive järnvägsföretag beslutar själva vilket pris de vill ta för passagen. Alla tågbolag betalar för att stanna och släppa av eller ta upp passagerare på järnvägsstationer i Sverige. Det är vanligtvis en kostnad som inte görs synlig för resenären utan ligger dold bland alla andra kostnader som ett järnvägsföretag har och som ingår i biljettpriset. På Arlanda centralstation har järnvägsföretagen valt att inte göra så. Där säljs färdbiljetten med ett synligt tillägg för resenären eller som ett separat tillägg som kontrolleras eller betalas vid inpassage till och utpassage från stationen.

På grund av den särställning som Arlanda har som ett nav för flygtrafiken i Stockholm med både nationell och internationell tillgänglighet beslutade den tidigare regeringen i februari 2022 att tillsätta en bokstavsutredare med uppdraget att ta fram en plan för Arlanda flygplats framtida utveckling. I juni 2022 överlämnade utredaren promemorian Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11) i vilken en rad slutsatser redovisas. I uppdraget ingick också att lämna förslag på hur transport- och infrastrukturförörjningen till och från Arlanda flygplats bör utformas. I promemorian föreslås bl.a. att regeringen ska initiera en förhandling med A-Train AB med inriktningen att sänka avgifterna för de passagerare som använder snabbflygtåget. Utredaren konstaterar också i sammanhanget att stationsavgifter verkar menligt på kollektivtrafikresandets volym och anser att de i stället bör tas ut kollektivt på resenärskollektivet eller finansieras via skattekollektivet. Promemorian har remissbehandlats och bereds nu inom Regeringskansliet.

För att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft beslutade regeringen vidare den 20 december 2023 att tillsätta en särskild utredare att fungera som samordnare (dir. 2023:178). Samordnaren fick i uppdrag att föra dialog med berörda aktörer, t.ex. kommuner, regioner, statliga myndigheter och näringslivet, för att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras för ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet i transportsystemet till och från Arlanda flygplats. Uppdraget omfattade dels åtgärder för brister i väg- och spårinfrastrukturen, dels lösningar för transporter och kollektivtrafik till och från Arlanda flygplats, inte minst för trafiken på Arlandabanan. Samordnaren slutredovisade sitt uppdrag den 2 juni 2025. Betänkandet Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet (SOU 2025:67) var föremål för remiss till och med den 17 oktober 2025 och bereds nu inom Regeringskansliet.

I propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) framhåller regeringen att för flyget är ökad intermodalitet och effektivare trafiklösningar som ger bättre tillgänglighet till flygplatserna med kollektivtrafik viktiga. Regeringen pekar bl.a. på att åtgärder som kan genomföras på såväl kort som lång sikt för ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda flygplats är av stor betydelse.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet behandlade frågan om Arlandabanan senast i betänkande 2024/25:TU6. Utskottet framhöll frågans vikt och välkomnade de initiativ som tagits och avstyrkte därför motionsförslaget. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet finner inte att det finns skäl att vidta några åtgärder med anledning av det som lyfts fram i motionsförslaget om att lösa ut A-Train AB ur avtalet om Arlanda. När det gäller frågan om stationsavgifter på Arlanda och möjligheten att resa kollektivt vill utskottet framhålla att det är angeläget att uppmuntra andra transportmöjligheter till Arlanda flygplats än bilen, inte minst med hänsyn till klimat, miljö och trafikträngsel. Det behövs för att flygplatsen ska kunna fortsätta att utvecklas på ett miljömässigt hållbart sätt och därmed bidra till en hög tillgänglighet för både näringslivet och besöksnäringen i Sverige. Utskottet välkomnar initiativen som har tagits för att utveckla kollektivtrafiken till och från Arlanda och delar regeringens mening att det är viktigt för flyget med ökad intermodalitet och effektivare trafiklösningar som ger bättre tillgänglighet till flygplatserna med kollektivtrafik. Utskottet finner inte att det finns skäl att vidta något initiativ med anledning av motionsförslaget och avstyrker således motion 2025/26:3275 (MP) yrkande 5.

# Reservationer

## 1. Övergripande förutsättningar för järnvägen, punkt 1 (V)

av Malin Östh (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 30 och 31,  
bifaller delvis motion

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 1 och  
avslår motion

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 2, 13 och 52.

### *Ställningstagande*

Järnvägen är ett kapacitetsstarkt och effektivt transportmedel som kräver lite energi, har låga utsläpp och är helt central för att ställa om och minska transportsektorns klimatpåverkan. Utöver detta är järnvägen också utpekad som kritisk infrastruktur av Försvarsmakten. Tyvärr har svensk järnväg rasat i internationell ranking och låg vid den senaste mätningen på plats 40 i internationell jämförelse. Efter decennier av underfinansiering är behoven enorma. Jag anser att det är uppenbart att svensk järnväg i dag inte uppfyller de krav som ställs och det finns heller inget som tyder på att en lösning skulle vara nära förestående. Enligt min uppfattning behöver därför en haverikommission för järnvägen inrättas.

Jag anser vidare att staten bör ta tillbaka kontrollen över järnvägen genom att den svenska järnvägen samlas i en statlig organisation, Järnväg Sverige. Den ska äga och underhålla statens järnvägsinfrastruktur i egen regi och sätta priser, ansvara för all bokning samt ha fullt ansvar för tågplaneringen. De olika tågoperatörerna behöver finnas kvar på grund av EU-krav men får verka i ett system där samhället har kontrollen och där järnvägens bästa kommer i första rummet, inte operatörernas.

Det är en uppgift för regeringen att ta nödvändiga initiativ i de avseenden som anges ovan. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## 2. Övergripande förutsättningar för järnvägen, punkt 1 (MP)

av Linus Lakso (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 1, 2, 13 och 52,  
bifaller delvis motion

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 30 och  
avslår motion

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 31.

### *Ställningstagande*

Om Sverige ska fungera som en modern nation som tar klimatutmaningen på allvar, växlar om transportsystemet, ökar resandet med tåg och får till ett funktionellt näringsliv med smarta arbetsmarknadsregioner knuta till spår måste en kraftsamling till. Jag anser därför att Sverige behöver inrätta en kriskommission för Sveriges järnvägar.

I dag sköts planeringen av järnvägsprojekt, vilka som ska prioriteras och hur framdriften ska ske, av regeringen. Jag anser att detta arbete är av alltför stor vikt för Sveriges framtid för att regeringen ska ha hand om det själv. Jag menar att det behövs en större gemensam samsyn på vad som behöver göras. Enligt min uppfattning måste det också till ett längre perspektiv för så långsiktig och för nationen avgörande infrastruktur. Jag anser därför att det bör tillsättas en parlamentarisk infrastrukturberedning för järnvägen.

Jernhusen bildades i samband med att SJ bolagiserades. Detta innebar att anläggningar knuta till järnvägen så som stationsområden, verkstäder och terminaler hamnade i ett eget affärsdrivande bolag. Denna konstruktion skulle kunna fungera, men det har i många fall resulterat i att stationsområden fått annan användning till men för järnvägens framtida utveckling. Jag vill framhålla att samspelet emellan tågresandet och fastighetsförvaltandet för stationer inom de kommersiella ramarna inte alltid har främjat just resandet. Jag anser därför att det bör utredas om Jernhusens ansvar i stället bör föras till en statlig myndighet med ansvar för järnvägen.

I dag har Sverige en politik för infrastruktur, dvs. en politik för vilka järnvägar som ska byggas och underhållas, men det finns endast i mycket liten utsträckning en idé om hur järnvägsspåren ska trafikeras. Enligt min uppfattning behöver Sverige också en tågpolitik, inte bara en infrastrukturpolitik.

Jag anser att regeringen bör ta nödvändiga initiativ i de avseenden som anges ovan. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

### **3. Samhällsuppdrag för SJ AB, punkt 2 (V)**

av Malin Östh (V).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 33 och avslår motionerna

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 7 och

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 147.

#### *Ställningstagande*

Staten har krav på SJ AB att skapa företagsekonomisk vinst och avkastning som innebär att staten kräver utdelning på den redovisade nettovinsten. Detta innebär att resenärers behov tyvärr prioriteras ned. SJ AB har exempelvis tagit bort biljettförsäljningen över disk och ombord, vilket innebär att resenärer hänvisas till appar och försäljning på internet. Personlig service är tillgänglig endast via telefon och att köpa en biljett kontant är svårt och dyrt. Avkastningskravet missgynnar även den regionala utvecklingen eftersom SJ AB tvingas att prioritera bort lågtrafikerade sträckor. Jag anser att effekten är helt orimlig om Sverige vill minska klimatpåverkan. Om SJ AB inte hade haft ett avkastningskrav skulle bolaget ha kunnat prioritera samhällsnyttan genom att sänka priset på biljetter, förbättra servicen och trafikera fler banor. Jag anser att i stället för att ge avkastning till staten bör vinsten användas i verksamheten. Jag är medveten om att EU:s lagstiftning i dagsläget sätter stopp för en sådan styrning och utveckling av SJ AB. Jag anser därför att regeringen bör verka i EU för att SJ AB ska kunna drivas utifrån samhällsnytta i stället för marknads-mässiga villkor.

### **4. Samhällsuppdrag för SJ AB, punkt 2 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 7 och

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 147 och  
avslår motion

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 33.

### *Ställningstagande*

SJ AB är ett statligt bolag vilket innebär att det behöver följa aktiebolagslagens krav på att skapa ekonomiskt värde för ägaren, d.v.s. staten. Bolagsordningen anger att SJ AB ska bedriva persontrafik och, inom ramen för affärsmässighet, bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen och därmed en långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. För att SJ AB ska kunna frångå aktiebolagslagens krav på att skapa ekonomiskt värde för ägaren, måste riksdagen besluta om att bolaget har särskilt beslutade samhällsuppdrag. Jag anser därför att SJ AB bör tilldelas särskilt beslutade samhällsuppdrag för tåglinjer och verka för ökat tågresande och att regeringen bör ta nödvändiga initiativ för detta.

## **5. Organisering av järnvägsunderhåll, punkt 3 (S)**

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Carina Ödebrink (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 31,

bifaller delvis motionerna

2025/26:551 av Johan Andersson m.fl. (S),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 32 och

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 4 och

avslår motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 35.

### *Ställningstagande*

Vi kan konstatera att Trafikverkets upphandlingskompetens har försvagats i och med att myndigheten inte längre utför underhållsarbete i egen regi. Tyvärr har detta resulterat i att arbeten ofta upphandlas till lägsta pris, vilket har lett

till sämre kvalitet, förseningar och flaskhalsar. Vi anser att när marknaden inte klarar att leverera efterfrågat järnvägsunderhåll måste staten själv ta ansvar. Trafikverket bör därför återfå möjligheten att bedriva underhållsverksamhet i egen regi – med egen personal och egna maskiner. Vi anser därför att regeringen bör se över hur staten i ökad utsträckning kan bedriva järnvägsunderhåll i egen regi.

## **6. Organisering av järnvägsunderhåll, punkt 3 (V)**

av Malin Östh (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 32 och avslår motionerna

2025/26:551 av Johan Andersson m.fl. (S),

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 4,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 31 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 35.

### *Ställningstagande*

Underhållet av svensk järnväg är tyvärr kraftigt eftersatt. Det finns också stora problem med för mycket akut avhjälpning istället för förebyggande underhåll. Enligt min uppfattning är detta en effekt av marknadsstyrning och snedvridna incitament. Det förebyggande underhållet skjuts upp eller prioriteras ned för att det inte anses tillräckligt lönsamt att utföra. Trafikverket har dessutom i över ett decennium enbart varit en beställarorganisation för järnvägsunderhåll, vilket inneburit att myndigheten kommit allt längre bort från den praktiska verksamheten och över tid tappat viktig kunskap och kännedom om järnvägsanläggningen. Jag är medveten om att regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att ”stärka sin kostnadskontroll” och ”öka sin beställarkompetens”. Jag anser att det är djupt otillräckligt och att det inte hanterar det systemfel som är grunden till järnvägens problem. Jag anser därför att regeringen bör inrätta en ny myndighet för ett sammanhållet och effektivt banunderhåll i offentlig regi.

## **7. Organisering av järnvägsunderhåll, punkt 3 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 35 och  
avslår motionerna

2025/26:551 av Johan Andersson m.fl. (S),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 32,

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 4 och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 31.

### *Ställningstagande*

När ett flertal aktörer får verka på en marknad blir resultatet ökad konkurrens, lägre priser och bättre kvalitet. Vi i Centerpartiet har därför varit mycket kritiska till den tidigare regeringens utredning om att överföra järnvägsunderhåll från Infranord AB och andra företag inom sektorn till Trafikverket. Därför har vi också varit pådrivande i införandet av tilläggsdirektiv som istället säkerställer affärsmässighet, produktivitet och en utvecklad marknad för järnvägsunderhåll. Jag vill understryka att järnvägsunderhåll på statliga järnvägar ska upphandlas i konkurrens på en marknad och att detta förutsätter att Trafikverket besitter rätt kunskap och kompetens. Jag anser att det är regeringens uppgift att säkerställa detta.

## **8. Organisering av järnvägsunderhåll, punkt 3 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 4,  
bifaller delvis motionerna

2025/26:551 av Johan Andersson m.fl. (S) och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 31 och  
avslår motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 32 och  
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 35.

### *Ställningstagande*

Jag kan tyvärr konstatera att sedan Trafikverket bildades och järnvägsunderhållet bolagiserades och konkurrensutsattes har statens förmåga till överblick och rationell planering av underhållet omöjliggjorts. Det har också inneburit att kompetensen inom Trafikverket delvis har gått förlorad. Jag vill framhålla att järnvägen är samhällsviktig och därför inte kan hanteras på detta bristfälliga sätt. Jag anser således att regeringen bör se till att Trafikverket återtar järnvägsunderhållet i egen regi.

## **9. Järnvägens signalsystem, punkt 4 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 38–40 och  
avslår motion

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 12.

### *Ställningstagande*

Jag anser att det är av högsta vikt att effektivisera och modernisera den svenska järnvägstrafiken. För att vi ska nå klimatmålen måste godset flyttas över till räls och tåget i större utsträckning än i dag ersätta flyget och bilen för privatpersoner. Jag vill framhålla att en översyn och utveckling av signalsystemet är en viktig beståndsdel för att modernisera järnvägen. Jag är dock medveten om att det har framförts farhågor och frågor kring kostnadsutvecklingen från operatörerna.

Jag vill i sammanhanget peka på att Finland kommer att installera signalutrustning som medför att både dagens fordon med ATC och ombyggda fordon med ERTMS kan trafikera samma bana. Jag anser att Sverige skulle kunna göra på samma sätt, åtminstone de första fem till tio åren.

Mot denna bakgrund anser jag att förutsättningarna för att underlätta genomförandet av ERTMS i såväl statens infrastruktur som tågoperatörernas ombordutrustning bör utredas. Jag anser vidare att Trafikverket – i samverkan med övriga järnvägsintressenter – bör få i uppdrag att ta fram en handlingsplan för riskreduktion i samband med införandet av ERTMS. Slutligen vill jag

framföra att regeringen bör följa upp utfallet av Finlands genomförande av ERTMS, dvs. att installera signalutrustning som medför att dagens fordon med ATC och ombyggda fordon med ERTMS kan trafikera samma bana.

## **10. Järnvägens signalsystem, punkt 4 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 12 och

avslår motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 38–40.

### *Ställningstagande*

ERTMS innebär att tåg kan gå tätare och i maxhastighet på de banor som är anpassade för 250 km/tim. Jag kan tyvärr konstatera att införandet av ERTMS i Sverige haltar och att det finns problem som skyndsamt behöver hanteras. Jag vill framhålla att det krävs att alla sträckor som byggts för de nya hastigheterna utrustas med ERTMS för att nyttan av investeringarna ska komma samhället och det hållbara resandet till godo. Jag anser därför att regeringen bör vidta åtgärder så att ERTMS genomförs på de sträckor som är färdiga för 250 km/tim.

## **11. Banavgifter, punkt 5 (V, MP)**

av Malin Östh (V) och Linus Lakso (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 43.

### *Ställningstagande*

Vi vill framhålla att kostnaden för banavgifterna i hög utsträckning drabbar godstransportörerna på järnväg. Det försvårar också deras möjlighet att

konkurrera med den tunga lastbilstrafiken som orsakar större klimatutsläpp. Vi anser att det är en orimlig ordning. Vi motsätter oss inte att även järnvägsoperatörerna bidrar till sina samhällskostnader, men dagens avgifter gynnar inte en utveckling mot mer hållbara transporter eftersom den tunga, och delvis konkurrerande, lastbilstrafiken i alltför liten utsträckning betalar för sin höga påverkan på klimatet och sitt vägsitage. Vi anser att EU:s reglering av banavgifterna i högre grad måste beakta den miljö- och klimatnytta en ökad andel godstransporter på järnväg skulle ge och att detta förutsätter att järnvägens konkurrenskraft i förhållande till andra trafikslag inte undermineras av höjda banavgifter. Vi anser därför att regeringen bör verka för en förändring av EU:s reglering av banavgifter i syfte att minska dess negativa effekt för järnvägstrafiken.

## 12. Nattåg, punkt 6 (S, V, C, MP)

av Ulrika Heie (C), Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Carina Ödebrink (S), Malin Östh (V), Linus Lakso (MP) och Inga-Lill Sjöblom (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 25,

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 44,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 36 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 42 och

bifaller delvis motionerna

2025/26:32 av Josef Fransson (SD),

2025/26:534 av Isak From och Björn Wiechel (båda S),

2025/26:991 av Helena Lindahl och Anne-Li Sjölund (båda C),

2025/26:2061 av Anders Ådahl (C) och

2025/26:2695 av Mattias Jonsson och Gunilla Carlsson (båda S).

### *Ställningstagande*

Vi vill framhålla att de svenska nattågen fyller en viktig funktion då de utgör ett klimatsmart alternativ till inrikesflyget och samtidigt är en betydelsefull del av vår nationella motståndskraft. Vi kan dock tyvärr konstatera att kommunikationerna med nattåg mellan norra och södra samt västra Sverige har blivit sämre och att kvaliteten på nattågen behöver bli bättre. Vi anser därför att Trafikverket skyndsamt behöver arbeta för att få nya nattåg på plats där funktionaliteten kvarstår och faciliteterna håller en god kvalitet. Vi anser

vidare att regeringen behöver värna och bygga ut nattågsförbindelser mellan norra och södra Sverige och vidta åtgärder för att svenska nattåg fortsätter gå på samma sträckor som i dag.

### **13. Några åtgärder för en effektiv järnväg, punkt 7 (S)**

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Carina Ödebrink (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 18 och  
avslår motionerna  
2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 34,  
2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 15 och  
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 18.2 och 41.

#### *Ställningstagande*

Den svenska järnvägens underhåll upphandlas i dag ofta till lägsta pris, utan tillräcklig hänsyn till långsiktiga behov. Resultatet blir undermåligt arbete, flaskhalsar och ökade förseningar. Vi anser därför att Trafikverket ska ha tillgång till egna maskiner och resurser för planerade järnvägsarbeten. Detta kommer enligt vår mening att öka robustheten, minska kostnaderna och säkerställa beredskap.

### **14. Några åtgärder för en effektiv järnväg, punkt 7 (V)**

av Malin Östh (V).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 34,  
bifaller delvis motionerna  
2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 15 och  
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 18.2 och  
avslår motionerna

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 18 och  
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 41.

### *Ställningstagande*

Längre godståg ökar kapaciteten, minskar kostnader och stärker järnvägens konkurrenskraft. Jag anser att EU:s krav om minst 740 meter långa tåg bör ses som ett krav med betoning på minst, dvs. 740 meter som minst. Mellan Danmark och Tyskland går redan i dag tåg som är 835 meter långa, medan standarden för godståg i Sverige är 630 meter. Jag anser att regeringen bör se till att åtgärder vidtas och nödvändiga investeringar görs så snart som möjligt för att möjliggöra snabbare och längre godståg på svensk järnväg.

## **15. Några åtgärder för en effektiv järnväg, punkt 7 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 18.2 och 41,  
bifaller delvis motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 34 och

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 15 och  
avslår motion

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 18.

### *Ställningstagande*

Det finns stora miljö- och samhällsnyttor att tillvarata genom att möjliggöra transporter med längre fordon på det svenska järnvägsnätet. Samtidigt som ledig kapacitet utnyttjas mer optimalt förbättras konkurrenskraften för transportberoende näringar. Jag anser därför att åtgärder ska vidtas för att med stöd i genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet järnvägsnät i hela Sverige.

Jag kan vidare konstatera att coronapandemin ledde till en kraftig nedgång i trafikarbetet för en rad olika trafikslag. När det inträffar omfattande och långvariga störningar uppstår dock oväntat goda förutsättningar för att bedriva underhåll. Såvitt jag har erfarit var järnvägsunderhållsbranschen redo under den här tiden men beställningarna uteblev. Det tidsfönster som öppnas upp i dessa fall kan nyttjas bättre om de upphandlande myndigheterna får ett mer

flexibelt regelverk att använda sig av. För att maximera möjligheterna till underhåll vill jag därför att regeringen via Trafikverket ser över möjligheterna att direktupphandla järnvägsunderhåll i tider när mycket trafik ligger nere. I den mån detta är en EU-fråga menar jag att regeringen bör driva på inom EU för att få rådighet över situationen.

## **16. Några åtgärder för en effektiv järnväg, punkt 7 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 15,

bifaller delvis motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 34 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 18.2 och

avslår motionerna

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 18 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 41.

### *Ställningstagande*

Längre godståg bidrar till ökad konkurrenskraft och på sikt ökad lönsamhet för järnvägsbranschen. I dag är standarden för godståg i Sverige 630 meter. EU har dock inom ramen för TEN-T uttryckt att tågen bör vara minst 740 meter. Detta klarar tyvärr inte svenska godsbangårdar och förbigångsspår. Jag vill peka på att i Tyskland provas nu godståg på 835 meter som körs till Malmö. Jag vill understryka att längre godståg är vad som krävs för att svenskt näringsliv ska kunna flytta godset från väg till järnväg. Jag vill också peka på att om inte godstågens längd justeras riskerar vi att godstågen från kontinenten i högre utsträckning lastas om till lastbil i Danmark, vilket vore direkt kontraproduktivt för näringslivet och klimatet. Jag vill påminna om att det även är mycket kostsammare att standardisera infrastruktur och tåg två gånger i stället för en. Jag anser sammanfattningsvis att regeringen bör se till att det planeras för 835 meters godståg.

## 17. **Kompetensfrågor, punkt 8 (S, C)**

av Ulrika Heie (C), Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Carina Ödebrink (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2025/26:529 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S) och  
2025/26:801 av Catarina Deremar (C).

### *Ställningstagande*

Järnvägssektorn behöver tusentals nyanställda för att kunna genomföra nödvändigt underhåll av existerande järnvägar men också för att möta behovet av att bygga ny järnväg. Vi vill också understryka att utbildningar inom järnvägens bristyrken behöver erbjudas regionalt, nära marknaden, för att säkra den regionala kompetensförsörjningen. Kompetensbristen märks särskilt tydligt i Stockholm-Mälardalenregionen, där ungefär halva behovet av nyanställda finns. I Stockholm-Mälardalenregionen är bristen på övningsanläggningar, där studenter kan få praktisk erfarenhet utan att ta dyrbar trafiktid i anspråk, ett stort hinder. Utan övningsanläggningar riskerar kompetensbristen att kvarstå, med långvariga konsekvenser för Stockholm-Mälardalenregionens kompetensförsörjning och infrastruktur. Vi anser därför att regeringen bör möjliggöra etablering och utveckling av övningsanläggningar, och därmed även utbildningar inom järnvägsrelaterade yrken, i Stockholm-Mälardalenregionen. Vi vill i sammanhanget också framföra att bristen på kompetens påverkar hela landet.

## 18. **Vissa säkerhetsfrågor, punkt 9 (S)**

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Carina Ödebrink (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 37,  
bifaller delvis motion

2025/26:1480 av Eva Lindh (S) och  
avslår motionerna  
2025/26:55 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 19 och 21–23,  
2025/26:471 av Carita Boulwén (SD) yrkandena 1 och 2,  
2025/26:2132 av Jörgen Berglund och Viktor Wärnick (båda M),  
2025/26:2556 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),  
2025/26:2870 av Marlène Lund Kopparklint (M),  
2025/26:2881 av Marlène Lund Kopparklint (M) och  
2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 17.

### *Ställningstagande*

Det finns flera anledningar till tåg förseningar, bl.a. obehöriga på spåret. Vi anser att vi borde kunna göra något åt detta här och nu. Obehöriga på spåret står enligt Trafikverket för 7 600 förseningstimmar årligen och har dessutom ökat kraftigt de senaste åren. När obehöriga personer har setts i spåret är Trafikverket skyldigt att stoppa tågtrafiken av säkerhetsskäl. I normalfallet måste polisen tillkallas för att avlägsna personen eller personerna eller för att bekräfta att spåret är fritt. Endast polis har rättsliga befogenheter att ingripa mot personer på spårområdet. Trafikverkets personal eller väktare kan rapportera och avvisa, men ansvaret att ”friförklara” spåret vilar i praktiken på polisen. Vi anser att regeringen bör överväga en förändring av järnvägs-säkerhetslagen så att det kan bli möjligt med andra befogenheter vid friförklaring vid spårspning.

### **19. Vissa säkerhetsfrågor, punkt 9 (V)**

av Malin Östh (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:55 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 19 och 21–23 samt  
avslår motionerna  
2025/26:471 av Carita Boulwén (SD) yrkandena 1 och 2,  
2025/26:1480 av Eva Lindh (S),  
2025/26:2132 av Jörgen Berglund och Viktor Wärnick (båda M),  
2025/26:2556 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),  
2025/26:2870 av Marlène Lund Kopparklint (M),  
2025/26:2881 av Marlène Lund Kopparklint (M),  
2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 17 och  
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 37.

### *Ställningstagande*

Buss är ett av de säkraste färdmedlen på väg. Även med buss sker dock tyvärr olyckor som orsakar personskador och dödsfall och den främsta orsaken till personskador på passagerare i buss är välningsolyckor. Vid sådana olyckor kan bältesanvändning vara helt avgörande för hur väl en person klarar sig. Hösten 2023 publicerades en undersökning som branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik låtit ta fram om bältesanvändningen på region- och expressbussar. Undersökningen visar att de yngre och de äldsta resenärerna är sämst på att använda bälte. Jag anser därför att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder för att öka förutsättningarna för att fler ska använda säkerhetsbälte i busstrafiken.

Jag anser vidare att det är angeläget att arbetet med att öka säkerheten vid de befintliga plankorsningarna fortskrider så snabbt och effektivt som möjligt. Regeringen bör därför säkerställa att Trafikverket har förutsättningar för att kunna åtgärda fler än 200 plankorsningar per år.

Majoriteten av dödsfallen i bantrafiken sker i samband med suicid. Jag anser därför att det behövs ytterligare studier kring vilka metoder som krävs för att få ned olyckor och dödstal i bantrafiken. Regeringen bör vidta åtgärder för att skapa goda förutsättningar för att förbättra intrångsskyddet vid järnvägen.

Om någon fastnar i Stockholms pendeltågs dörrar ska det inte gå att köra. Ändå har det hänt vid flera tillfällen. Det var förr tågvärdarnas uppgift att övervaka stängningen. Risken för allvarliga konsekvenser vid olyckshändelser har ökat och tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning har dessutom minskat genom att tågvärdarna har försvunnit. Jag anser att tågvärdarna behövs på samtliga pendeltåg då de bl.a. tillhandahåller service och information till resenärerna, är en trygg representant om det händer en olycka eller om utrymning behöver göras, bistår resenärer som behöver en ramp för att komma av och på tåget osv. Jag har mycket svårt att se att beslutet att plocka bort tågvärdarna var något annat än en riskabel besparing. Jag anser därför att regeringen av trafiksäkerhetsskäl bör utreda om det behövs införas krav på tågvärdar eller ombordpersonal eller vidtas andra åtgärder för att förhindra olyckor vid av- och påstigning.

## **20. Vissa säkerhetsfrågor, punkt 9 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 17 och avslår motionerna  
2025/26:55 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 19 och 21–23,  
2025/26:471 av Carita Boulwén (SD) yrkandena 1 och 2,  
2025/26:1480 av Eva Lindh (S),  
2025/26:2132 av Jörgen Berglund och Viktor Wärnick (båda M),  
2025/26:2556 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),  
2025/26:2870 av Marléne Lund Kopparklint (M),  
2025/26:2881 av Marléne Lund Kopparklint (M) och  
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 37.

### *Ställningstagande*

Behovet av klimatanpassning av järnvägen och all annan infrastruktur har ökat på grund av klimatförändringarna. Jag vill påminna om att banvallar kan tappa i stabilitet då marken undermineras genom exempelvis stora regn, vilket i sin tur kan leda till avbrott i trafiken och i värsta fall personskador. Exempelen är flera. Jag vill i sammanhanget också peka på risken med kalavverkade ytor längs banorna som innebär att vattentrycket ökar eftersom skogen inte längre tar upp och bromsar vattenflödena på samma sätt. För att trygga en fungerande infrastruktur även under rådande klimatförändringar behöver staten se till att ett avsevärt säkerhetsavstånd fritt från kalavverkning runt banorna säkerställs. Jag anser därför att det bör införas ett regelverk för stopp av kalavverkningar i stråk runt järnvägsnätet i syfte att skredskydda infrastrukturen.

## **21. Vissa miljöfrågor, punkt 10 (V)**

av Malin Östh (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 19 och 44 samt avslår motionerna

2025/26:1050 av Jamal El-Haj (-) yrkande 1,  
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 84 och  
2025/26:3801 av Helena Gellerman (L).

### *Ställningstagande*

Jag efterfrågar en modern klimatlag som värnar kollektivtrafikens tillgänglighet och som garanterar rätten till en kollektivtrafik även framåt. Jag anser

därför att regeringen bör utreda en modern klimatlag för kollektivtrafiken vars syfte är att säkra kollektivtrafikens tillgänglighet och del i omställningen.

Jag anser vidare att miljökompensationen för gods på järnväg bör höjas för att balansera konkurrenskraften mellan trafikslagen. Miljökompensationen bör höjas tills en avståndsbaserad vägskatt har införts.

## **22. Vissa miljöfrågor, punkt 10 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 84 och

avslår motionerna

2025/26:1050 av Jamal El-Haj (-) yrkande 1,

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 19 och 44 samt

2025/26:3801 av Helena Gellerman (L).

### *Ställningstagande*

För att reducera de kvarvarande utsläppen inom järnvägssektorn anser jag att man behöver hitta alternativ för de järnvägssträckor som i dag trafikeras av diesellok. I syfte att fasa ut kvarvarande fossila drivmedel i järnvägssektorn föreslår jag därför att Trafikverket får i uppdrag att upphandla vätgastång på en eller flera utvalda sträckor där elektrifiering inte är möjlig inom överskådlig tid.

## **23. Ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken, punkt 11 (S, V, C, MP)**

av Ulrika Heie (C), Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Carina Ödebrink (S), Malin Östh (V), Linus Lakso (MP) och Inga-Lill Sjöblom (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 21 och 22,

2025/26:3185 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 31,  
2025/26:3281 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 4 och 5,  
2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 108,  
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 99 och  
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 6 och  
bifaller delvis motion  
2025/26:1840 av Monica Haider och Robert Olesen (båda S).

### *Ställningstagande*

Kollektivtrafiken är helt nödvändig för att vi ska nå klimatmålen, men också för att människor i hela landet ska kunna ta sig till arbete och utbildning. Vi kan dock konstatera att kollektivtrafikens tillgänglighet och biljettp priser ser väldigt olika ut i landet. Enligt vår uppfattning bör det därför införas ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i landet. Vi anser att ett sådant biljettsystem kommer att förenkla för resenärerna, stärka både fritidsresandet och arbetspendlingen samt gynna lokala och regionala arbetsmarknadsregioner. Vi vill också framföra att det bör införas ett gemensamt Sverigekort för all kollektivtrafik, lokal som regional.

Vi anser att regeringen bör ta initiativ för att vidta åtgärder i linje med det vi har framfört.

### **24. Övriga frågor om järnvägs- och kollektivtrafikens biljetter, punkt 12 (S)**

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Carina Ödebrink (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 100,

bifaller delvis motion

2025/26:1160 av Adrian Magnusson m.fl. (S) och

avslår motionerna

2025/26:1050 av Jamal El-Haj (-) yrkande 6,

2025/26:3072 av Markus Wiechel (SD),

2025/26:3281 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 10,

2025/26:3596 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 55 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 7 och 8.

### *Ställningstagande*

Unga människor är ofta helt beroende av kollektivtrafiken för att ta sig till studier, arbete och fritidsaktiviteter. Många hindras dock av ekonomiska skäl och bl.a. studenter kan vara tyngda av resekostnader för att ta sig till sina studier. Vi vill därför införa en statligt finansierad reform för avgiftsfri kollektivtrafik för barn och unga. Vi vill framhålla att rättviseskälet är det starkaste argumentet för denna reform. Det är därutöver positivt för samhället och klimatet att kollektivtrafiken tidigt blir en naturlig del av barn och ungas resvanor. Vi anser därför att det bör införas gratis kollektivtrafik för 12–19-åringar i grundskola och gymnasium på kvällar, helger och lov samt för heltidsstudenter upp till 24 år vid universitet och högskola under terminen.

## **25. Övriga frågor om järnvägs- och kollektivtrafikens biljetter, punkt 12 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 7 och 8,

bifaller delvis motionerna

2025/26:3281 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 10 och

2025/26:3596 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 55 och

avslår motionerna

2025/26:1050 av Jamal El-Haj (-) yrkande 6,

2025/26:1160 av Adrian Magnusson m.fl. (S),

2025/26:3072 av Markus Wiechel (SD) och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 100.

### *Ställningstagande*

Jag anser att det ska vara betydligt enklare att resa med kollektivtrafiken i hela landet. Jag vill i sammanhanget peka på att utredningen Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik (SOU 2020:25) lyfte fram behovet av en konkurrensneutral nationell biljettplattform. Jag anser därför att regeringen bör vidta åtgärder för att införa en nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter samt införa en nationell och konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik.

Jag vill vidare framföra att jag anser att det är viktigt att knyta ihop Sverige och EU med gröna transporter. Jag kan tyvärr konstatera att det i dag är en utmaning att boka en tågresor genom flera EU-länder. Jag anser därför att

regeringen i kommande förhandlingar ska arbeta för att få regler på plats som gör det enklare att boka tågresor mellan olika EU-länder och som också stärker resenärernas rättigheter.

## **26. Övriga frågor om järnvägs- och kollektivtrafikens biljetter, punkt 12 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2025/26:3281 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 10,  
bifaller delvis motion  
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 8 och  
avslår motionerna  
2025/26:1050 av Jamal El-Haj (-) yrkande 6,  
2025/26:1160 av Adrian Magnusson m.fl. (S),  
2025/26:3072 av Markus Wiechel (SD),  
2025/26:3596 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 55,  
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 100 och  
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 7.

### *Ställningstagande*

Svensk järnväg och kollektivtrafik behöver uppgraderas och ges rätt förutsättningar. Det är centralt i en tid när Sverige måste ställa om och minska bilresandet. Jag anser därför att ett steg på vägen är att införa en konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafik och fjärrtåg.

## **27. Resenärsfrågor, punkt 13 (S)**

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Carina Ödebrink (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 13 och 14 samt

avslår motionerna

2025/26:648 av Lena Johansson m.fl. (S),

2025/26:1050 av Jamal El-Haj (-) yrkande 5,

2025/26:1202 av Ulrika Heindorff m.fl. (M),

2025/26:1817 av Peter Hultqvist m.fl. (S),

2025/26:1963 av Mikael Dahlqvist och Lars Mejern Larsson (båda S) yrkande 3,

2025/26:2586 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2025/26:3185 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 32,

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 10,

2025/26:3281 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 12 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 9 och 10.

### *Ställningstagande*

Väl fungerande kollektivtrafik är en grundförutsättning för både arbetspendling och fritidsresor. Vi anser att det ska vara tryggt, tillgängligt och komfortabelt att resa. På det sättet kan arbetsmarknadsregionerna utvidgas och förutsättningarna för jobb och tillväxt öka. Vi vill framhålla att en väl fungerande kollektivtrafik måste fungera väl också för dem som arbetar på obekväma arbetstider. Vi vill också understryka att kollektivtrafiken måste göras mer tillgänglig för personer med funktionsvariationer. Detta är en hörnsten för jämställdhet och jämlikhet och därmed en central del av välfärden.

Vi anser därmed att det krävs åtgärder för en välfungerande, trygg, komfortabel, klimatsmart, tillgänglig och väl utbyggd kollektivtrafik. Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig över hela landet och den ska vara prisvärd, klimatsmart och jämlik. Vi anser att det är en uppgift för regeringen att vidta åtgärder i linje med det vi har framfört.

## **28. Resenärsfrågor, punkt 13 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3185 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 32 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 9 och 10 samt

avslår motionerna

2025/26:648 av Lena Johansson m.fl. (S),

2025/26:1050 av Jamal El-Haj (-) yrkande 5,

2025/26:1202 av Ulrika Heindorff m.fl. (M),  
2025/26:1817 av Peter Hultqvist m.fl. (S),  
2025/26:1963 av Mikael Dahlqvist och Lars Mejern Larsson (båda S) yrkande 3,  
2025/26:2586 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),  
2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 10,  
2025/26:3281 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 12 och  
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 13 och 14.

### *Ställningstagande*

Jag anser att det behöver vara enklare för människor att resa med tåg över länsgränser. Ett sätt att förenkla detta är att se över de länsindelningar som i dag delar upp de olika zonerna för kollektivtrafik. Jag anser därför att det bör initieras en översyn av den regionala kollektivtrafiken i syfte att utreda möjligheten till ett utvecklat huvudmannaskap för nuvarande länsgränzers inläsning.

Jag anser vidare att samarbetet över de nordiska landsgränserna bör stärkas för att förbättra tillgången till kollektivtrafik i gränsregioner.

Jag vill också peka på att en övergripande utmaning för delad mobilitet är att olika transportslag faller inom olika lagstiftning och att ansvaret är uppdelat på olika politiska nivåer. Jag anser därför att regeringen bör initiera en översyn av gällande lagstiftning för kollektivtrafiken i syfte att möjliggöra nya kollektiva transportlösningar.

## **29. Resenärsfrågor, punkt 13 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 10 och

2025/26:3281 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 12 och

avslår motionerna

2025/26:648 av Lena Johansson m.fl. (S),

2025/26:1050 av Jamal El-Haj (-) yrkande 5,

2025/26:1202 av Ulrika Heindorff m.fl. (M),

2025/26:1817 av Peter Hultqvist m.fl. (S),

2025/26:1963 av Mikael Dahlqvist och Lars Mejern Larsson (båda S) yrkande 3,

2025/26:2586 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2025/26:3185 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 32,  
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 13 och 14 samt  
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 9 och 10.

### *Ställningstagande*

Jag kan tyvärr konstatera att punktligheten för persontåg sjönk till rekordlåga nivåer under 2024. Endast 87,2 procent av tågen ankom till sin slutstation högst fem minuter efter sin ankomsttid enligt tidtabellen. Det är den sämsta punktligheten på järnväg sedan 2010 i Trafikverkets statistik. Under 2025 förbättrades punktligheten något och 86,9 procent av alla planerade tåg anlände till sin slutstation högst fem minuter efter tidtabell. Trots den lilla förbättringen är årets notering av tillförlitligheten den tredje lägsta under den senaste tioårsårsperioden, efter de rekordlåga noteringarna under 2024 och 2023. Detta är oacceptabelt. Jag vill understryka betydelsen av punktlighet och att svenska tåg ska komma och gå i tid.

För att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet föreslår jag vidare att kameraövervakning från bussar och vid vissa fasta platser bör prövas. Jag menar att detta skulle minska problemen med bilister som utnyttjar kollektivkörfält och med parkerade bilar vid busshållplatser. Det skulle också bidra till en bättre punktlighet.

### **30. Mål för kollektivtrafiken, punkt 14 (S, V, MP)**

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Carina Ödebrink (S), Malin Östh (V), Linus Lakso (MP) och Inga-Lill Sjöblom (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 11,

2025/26:3281 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 1 och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 55.

### *Ställningstagande*

Kollektivtrafikbranschen har tagit fram ett mål om att fyra av tio motoriserade resor ska ske med kollektivtrafiken 2030. Vi anser att regeringen bör anta detta mål som ett nationellt mål och agera kraftfullt för att det uppnås.

### 31. Stärkt kollektivtrafik, punkt 15 (S)

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Carina Ödebrink (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 15 och 35.1 samt avslår motionerna

2025/26:1644 av Charlotte Nordström (M),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 20 och 23,

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 25,

2025/26:3281 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 2 och 3 samt

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 5.

#### *Ställningstagande*

Mot bakgrund av det allvarliga säkerhetspolitiska läget vill vi lyfta fram kollektivtrafikens stora betydelse och roll i kris och ytterst krig. Vi vill också understryka att staten behöver ha ökad förmåga att upphandla samhällsviktiga tåglinjer. För att binda samman vårt geografiskt stora land bör regeringen därför se till att stärka statens förmåga och ambition att upphandla tåg-förbindelser.

### 32. Stärkt kollektivtrafik, punkt 15 (V)

av Malin Östh (V).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 20 och 23 samt avslår motionerna

2025/26:1644 av Charlotte Nordström (M),

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 25,

2025/26:3281 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 2 och 3,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 15 och 35.1 samt

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 5.

*Ställningstagande*

Jag anser att det bör inrättas en nationell kollektivtrafikmyndighet. Myndigheten ska bl.a. ha det övergripande ansvaret för kollektivtrafiken i hela landet i syfte att skapa likvärdighet, möjliggöra ökad kollektivtrafik i linje med kollektivtrafikbranschens mål om att fyra av tio resor ska ske med kollektivtrafiken 2030 och se till att de nationella klimatmålen uppnås.

Jag vill vidare peka på att staten ska bidra till att skapa förutsättningar för att en fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken uppnås. Jag anser därför att det bör tas fram en handlingsplan med lämpliga statliga åtgärder för att möjliggöra detta.

**33. Stärkt kollektivtrafik, punkt 15 (C)**

av Ulrika Heie (C).

*Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 5 och avslår motionerna

2025/26:1644 av Charlotte Nordström (M),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 20 och 23,

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 25,

2025/26:3281 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 2 och 3 samt

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 15 och 35.1.

*Ställningstagande*

Jag anser att vi behöver öka kollektivtrafiken för att pressa tillbaka klimatutsläppen och minska trängseln på våra vägar. Jag vill därför framhålla att förutsättningarna för kollektivtrafiken och resor som sker med kollektivtrafik behöver förbättras, bl.a. genom en kollektivtrafikbonus.

**34. Stärkt kollektivtrafik, punkt 15 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

*Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 25 och

2025/26:3281 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 2 och 3 samt avslår motionerna

2025/26:1644 av Charlotte Nordström (M),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 20 och 23,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 15 och 35.1 samt

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 5.

### *Ställningstagande*

Den största delen av tågtrafiken i Sverige sker med regionala tåg och drivs av regionerna. Det är en central och viktig del av persontransporterna och nödvändigt för den regionala arbetspendlingen. Jag vill framhålla att det är viktigt att det tas hänsyn till den regionala trafiken när det byggs ny järnväg och vid underhållsåtgärder som begränsar tåglägena. Jag är medveten om att det ofta uppfattas som att dessa tåg sätts på undantag. Jag anser därför att regeringen bör se till att säkerställa den regionala tågtrafikens plats i järnvägssystemet.

Jag vill vidare framhålla att staten behöver ta ett större samordnande och finansiellt ansvar för kollektivtrafiken. Det finns inte någon statlig aktör som samordnar kollektivtrafiken och även om den är ett regionalt ansvar behöver staten ta en tydligare roll. Jag vill därför att det inrättas en statlig kollektivtrafikmyndighet som kan arbeta med kollektivtrafiken mer effektivt än vad som görs i dag.

### **35. Några frågor om kollektivtrafikens finansiering, punkt 16 (V)**

av Malin Östh (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 24 och 26 samt avslår motionerna

2025/26:1244 av Anna-Caren Säterberg och Lena Bäckelin (båda S),

2025/26:1963 av Mikael Dahlgvist och Lars Mejern Larsson (båda S) yrkandena 1 och 2,

2025/26:3281 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 7 och 11,

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 107 och 115 samt  
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 11.

### *Ställningstagande*

För att lyckas med klimatomställningen behöver åtgärder vidtas på både kort och lång sikt. Jag anser att en åtgärd som bör göras är att införa ett investeringsstöd för kollektivtrafiken. Syftet med investeringsstödet skulle vara att säkerställa att nyinvesteringar genomförs för utbyggnad av kollektivtrafiken. Detta skulle öka klimatambitionerna och säkerställa en förbättrad turtäthet, en tydlig klimatprofil, förbättrad tillgänglighet och omställning till fossilfria fordon.

Jag anser vidare att trafikavtalen bör indexeras för att säkra mer långsiktigt stabila förutsättningar och villkor. Jag anser att man bygger in en osäkerhet genom att inte indexera trafikavtalen. De trafikavtal som tecknas har långa avtalstider, vilket innebär att mycket kan hända under avtalsperioden och förutsättningarna och kostnadsbilden kan förändras.

Regeringen bör vidta åtgärder i linje med det jag har anfört.

### **36. Några frågor om kollektivtrafikens finansiering, punkt 16 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 11 och  
avslår motionerna

2025/26:1244 av Anna-Caren Säterberg och Lena Bäckelin (båda S),

2025/26:1963 av Mikael Dahlqvist och Lars Mejern Larsson (båda S)  
yrkandena 1 och 2,

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 24 och 26,

2025/26:3281 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 7 och 11 samt

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 107 och 115.

### *Ställningstagande*

Jag vill se mer kollektivtrafik för att minska utsläppen och trängseln på vägarna. Det är många människor som i dag tar bilen som gärna hade tagit bussen, pendeltåget eller spårvagnen om det hade varit möjligt. För att

uppmuntra regionerna att öka kollektivtrafiken anser jag därför att det bör införas en kollektivtrafikbonus.

### **37. Några frågor om kollektivtrafikens finansiering, punkt 16 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3281 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 7 och 11 samt

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 107 och 115 samt

avslår motionerna

2025/26:1244 av Anna-Caren Säterberg och Lena Bäckelin (båda S),

2025/26:1963 av Mikael Dahlqvist och Lars Mejern Larsson (båda S) yrkandena 1 och 2,

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 24 och 26 samt

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 11.

#### *Ställningstagande*

Jag anser att regionerna behöver få ytterligare verktyg för att finansiera kollektivtrafiken. Sverige har en god tradition av att staten bidrar till investeringar i kollektivtrafiken, exempelvis genom stadsmiljöavtalen och elbusspremien. I dag har flera av dessa stöd avslutats eller hastigt förändrats och den statliga medfinansieringen av kollektivtrafiken lyser tyvärr med sin frånvaro. Jag anser därför att regeringen bör utreda ett nytt finansieringssystem för kollektivtrafiken och att det bör införas ett landsbygdsavtal samt att stadsmiljöavtalen och elbusspremien återinförs. Jag anser vidare att regeringen bör utreda om statligt stöd får och bör kunna ges till drift av lokal och regional kollektivtrafik i bostadsområden under uppbyggnad.

### **38. Tillgänglig och jämställd kollektivtrafik, punkt 17 (S)**

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Carina Ödebrink (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3591 av Ardalan Shekarabi m.fl. (S) yrkande 16 och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 20 och

avslår motionerna

2025/26:1050 av Jamal El-Haj (-) yrkande 4 och

2025/26:3758 av Lina Nordquist (L) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

En utbyggd kollektivtrafik är en hörnsten för jämställdhet och jämlikhet och därmed en central del av välfärden. Vi anser att kollektivtrafiken måste göras mer tillgänglig för personer med funktionsvariationer. Vi är medvetna om att utvecklingen på området har gått framåt, men det återstår fortfarande mycket viktigt arbete att göra på området.

Vi kan vidare konstatera att fler kvinnor än män reser kollektivt. Kvinnor arbetar också på obekväma arbetstid i högre utsträckning än män och vi vill därför understryka att en väl fungerande kollektivtrafik även måste finnas för dem som arbetar på obekväma arbetstider. Vi vill vidare lyfta fram att kostnaden för att resa kollektivt behöver vara skäligen. Alla ska ha råd att ta sig till och från arbete och fritidsaktiviteter och att åka för att handla. Det är också betydelsefullt att de allmänna kommunikationernas hållplatser är så upplysta som möjligt.

Vi anser därmed sammanfattningsvis att regeringen bör vidta åtgärder för att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig för människor med funktionsvariationer och för att få en mer jämställd kollektivtrafik och stärkt trafiksäkerhet.

### **39. Färdtjänst, punkt 18 (V)**

av Malin Östh (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:2778 av Nadja Awad m.fl. (V) yrkande 5,

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 66 och

2025/26:2820 av Vasiliki Tsouplaki m.fl. (V) yrkandena 12 och 13,

bifaller delvis motionerna

2025/26:2756 av Azadeh Rojhan (S) och

2025/26:3367 av Mats Berglund m.fl. (MP) yrkande 13 och

avslår motionerna

2025/26:538 av Ewa Pihl Krabbe m.fl. (S),

2025/26:643 av Heléne Björklund m.fl. (S),

2025/26:1113 av Anne-Li Sjölund (C),

2025/26:1695 av Staffan Eklöf och Ann-Christine Frohm (båda SD),

2025/26:2758 av Azadeh Rojhan (S),

2025/26:3020 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2025/26:3188 av Martina Johansson m.fl. (C) yrkande 77 och

2025/26:3761 av Malin Danielsson och Helena Gellerman (båda L).

### *Ställningstagande*

Jag anser att det finns ett stort och brådskande behov av att stärka samordningen och kvaliteten för både resenärer och utförare när det gäller särskilda persontransporter, exempelvis färdtjänst och riksfärdtjänst. Dagens regelverk har betydande brister, och för den enskilda resenären är dagens system med många aktörer och splittrat ansvar svårt att överblicka. Jag kan tyvärr också konstatera att endast en del av de personer med funktionsnedsättning som faktiskt behöver färdtjänst får rätt till färdtjänst som en konsekvens av nuvarande regler och rättspraxis. Detta går tvärt emot nationella funktionshinderspolitiska mål och mänskliga rättigheter och är enligt min mening helt oacceptabelt. Jag anser att det behöver säkerställas att alla som är i behov av färdtjänst också får tillgång till den, i linje med utredningen från Trafikanalys.

En brist i den nuvarande tillämpningen är att idrottsutrustning inte alltid tillåts i färdtjänst och riksfärdtjänst eftersom möjligheten att medta hjälpmedel på resan inte regleras i lagen. Ett annat osäkerhetsmoment som många utövare vittnar om är att färdtjänsten ofta är sent på plats, vilket ökar tröskeln till att börja med idrott och motion än mer. Jag anser att det är viktigt att det går att lita på att färdtjänsten fungerar i hela landet och att det inte ska gå att neka medtagande av idrottsutrustning. Jag vill också framhålla att det är viktigt att delta i träningsläger, tävlingar och andra större arrangemang för att kunna utvecklas i sin idrott. Med en osäker tillgång till färdtjänst händer det att man blir nekad längre resor för sådana aktiviteter eftersom det inte alltid anses som nödvändigt.

Jag anser således att regeringen bör ta initiativ till bättre lagstiftning om särskilda persontransporter och en ny färdtjänstlag som tydligare tar avstamp i de funktionshinderspolitiska målen och återinför rättighetsperspektivet i bedömningen av vem som ska ha rätt till tillstånd och hur färdtjänsten ska vara ordnad för bättre hållbarhet, samordning, tillgänglighet, prissättning och kvalitet. Jag anser vidare att regeringen behöver vidta åtgärder för att säkerställa att den som är beviljad färdtjänst ska ha rätt till riksresor för tävlingar, läger och träningar och att färdtjänsten inte får neka medtagande av idrottsutrustning.

#### 40. Färdtjänst, punkt 18 (C)

av Ulrika Heie (C).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3188 av Martina Johansson m.fl. (C) yrkande 77,  
bifaller delvis motion

2025/26:3761 av Malin Danielsson och Helena Gellerman (båda L) och  
avslår motionerna

2025/26:538 av Ewa Pihl Krabbe m.fl. (S),

2025/26:643 av Heléne Björklund m.fl. (S),

2025/26:1113 av Anne-Li Sjölund (C),

2025/26:1695 av Staffan Eklöf och Ann-Christine Frohm (båda SD),

2025/26:2756 av Azadeh Rojhan (S),

2025/26:2758 av Azadeh Rojhan (S),

2025/26:2778 av Nadja Awad m.fl. (V) yrkande 5,

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 66,

2025/26:2820 av Vasiliki Tsouplaki m.fl. (V) yrkandena 12 och 13,

2025/26:3020 av Kjell-Arne Ottosson (KD) och

2025/26:3367 av Mats Berglund m.fl. (MP) yrkande 13.

##### *Ställningstagande*

Tillgången till färdtjänst är en grundläggande del i den svenska funktionshinderspolicen. Ett tillgängligt samhälle där individen har möjlighet att förflytta sig säkert och tryggt, oavsett funktionsnedsättning, ska vara en självklarhet. Trafikanalys redovisade 2023 en rapport med förslag på hur tillgången till färdtjänst kan förbättras. Rapporten visar att kommunernas praxis för beviljandet av färdtjänstillstånd och tillämpningen av författningarna har försvärat för många att få färdtjänstillstånd. Ett snårigt regelverk har också bidragit till att kommunerna kan göra olika bedömningar, vilket bidrar till ojämlig tillgång till färdtjänst över landet. Jag anser därför att regeringen bör lägga fram de författningsförslag som behövs för att förslagen i Trafikanalys rapport Tydligare kriterier för färdtjänstillstånd – redovisning av regeringsuppdrag (2023:3) ska kunna implementeras snarast.

#### **41. Färdtjänst, punkt 18 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3367 av Mats Berglund m.fl. (MP) yrkande 13,  
bifaller delvis motionerna

2025/26:2756 av Azadeh Rojhan (S) och

2025/26:2820 av Vasiliki Tsouplaki m.fl. (V) yrkandena 12 och 13 samt  
avslår motionerna

2025/26:538 av Ewa Pihl Krabbe m.fl. (S),

2025/26:643 av Heléne Björklund m.fl. (S),

2025/26:1113 av Anne-Li Sjölund (C),

2025/26:1695 av Staffan Eklöf och Ann-Christine Frohm (båda SD),

2025/26:2758 av Azadeh Rojhan (S),

2025/26:2778 av Nadja Awad m.fl. (V) yrkande 5,

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 66,

2025/26:3020 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2025/26:3188 av Martina Johansson m.fl. (C) yrkande 77 och

2025/26:3761 av Malin Danielsson och Helena Gellerman (båda L).

##### *Ställningstagande*

Jag är tyvärr medveten om att en person som åker färdtjänst i dag kan bli nekad att bli avsläppt vid en fritidsaktivitet i stället för vid hemmet efter skol- eller arbetsdagens slut. Det kan också hända att idrottspecifika hjälpmedel såsom en extra rullstol inte får tas med på färdtjänstresor. Jag anser att tillgången till färdtjänst behöver stärkas och anpassas till verkligheten för att resenärerna ska ha möjlighet att delta i en idrottsaktivitet. Regelkrånglet behöver minska och flexibiliteten behöver öka. Jag anser därför att regeringen bör se över regelverket för färdtjänstresor för att stärka möjligheten för fler att delta i idrottsaktiviteter.

#### **42. Arlandabanan, punkt 19 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2025/26:3275 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 5.

### *Ställningstagande*

Sverige och världen befinner sig i en klimatkris och alla typer av koldioxidutsläpp måste reduceras och inom kort försvinna helt. För de resenärer som ska till Arlanda finns ett flertal möjligheter som är hållbara: lokal-, regional- och fjärrtåg liksom Arlanda express. Jag kan konstatera att på grund av avtalskonstruktionen med Arlanda express kan de som reser med sitt periodkort i kollektivtrafiken tyvärr inte gå av vid Arlanda utan att betala ett tillägg som för en enkelbiljett är 126 kronor. Jag vill understryka att detta är kontraproduktivt när det gäller att främja ett hållbart resande, även om jag vill påminna om att flyget i slutändan inte är hållbart. Jag anser därför att Arlanda express bör återtas i nationell regi och att extraavgifterna för den spårbundna trafiken till Arlanda bör avvecklas.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

## Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

*2025/26:32 av Josef Fransson (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkra nattågen till Jämtland från Stockholm och Göteborg och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:55 av Malin Östh m.fl. (V):*

19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder för att öka förutsättningarna för att fler ska använda säkerhetsbälte i busstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör säkerställa att Trafikverket har förutsättningar för att kunna åtgärda fler än 200 plankorsningar per år och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder för att skapa goda förutsättningar för att förbättra intrångsskyddet till järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen av trafiksäkerhetsskäl bör utreda om det behöver införas krav på tågvärdar eller ombordpersonal eller vidtas andra åtgärder för att förhindra olyckor vid av- och påstigning och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:471 av Carita Boulwén (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till fasta skyddsbarriärer mellan spår och perrong för att öka säkerheten på landets järnvägsstationer och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en nationell handlingsplan för att säkra järnvägens plankorsningar och spårområden, innefattande successiv stängning eller aktivt skydd av oskyddade plankorsningar, förstärkt inhägnad och intrångsskydd längs högrisksträckor i tätortsnära lägen, samt införande och uppföljning av beprövade suicidförebyggande åtgärder, exempelvis blå LED-belysning på utpekade platser, och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:529 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra etablering och utveckling av järnvägstekniska övningsanläggningar – och därmed utbildningar för järnvägsrelaterade yrken – i Stockholm-Mälardalenregionen och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:534 av Isak From och Björn Wiechel (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att upphandla nattåg från Göteborg till norra Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:538 av Ewa Pihl Krabbe m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över färdtjänsten som transportform och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:551 av Johan Andersson m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta tillbaka den demokratiska kontrollen över järnvägen och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:643 av Heléne Björklund m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för ett nordiskt avtal som säkerställer att beslut om färdtjänst i ett nordiskt land gäller i hela Norden och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:648 av Lena Johansson m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att via kollektivtrafiken skapa smidiga pendlingsmöjligheter och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:801 av Catarina Deremar (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra etablering och utveckling av övningsanläggningar, och därmed även utbildningar inom järnvägsrelaterade yrken, i Stockholm-Mälardalenregionen och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:991 av Helena Lindahl och Anne-Li Sjölund (båda C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till statlig upphandling av SJ:s nattåg mellan Göteborg och Umeå samt Göteborg och Duved och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:1050 av Jamal El-Haj (-):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kollektivtrafiken i hela landet bör elektrifieras i snabbare takt, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att funktionshindersperspektivet bör säkerställas i all transportplanering, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att landsbygdens behov av flexibla kollektivtrafiklösningar särskilt bör prioriteras, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att priset på kollektivtrafikbiljetter bör göras mer rättvist genom statliga subventioner, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2025/26:1113 av Anne-Li Sjölund (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över hur färdtjänsten kan samordnas bättre över regiongränser för att skapa mer jämlika och tillgängliga rese möjligheter och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:1160 av Adrian Magnusson m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att införa avgiftsfri kollektivtrafik för alla under 18 år och studenter och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:1202 av Ulrika Heindorff m.fl. (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att ge persontågstrafiken i Skåne högsta prioritet under rusningstimmarna och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:1244 av Anna-Caren Säterberg och Lena Bäckelin (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten bör överväga att ta ett större ansvar för att säkerställa finansiering och upphandling av trafik för att öka sammanhållningen i hela landet och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:1480 av Eva Lindh (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en förändring av järnvägssäkerhetslagen så att det kan bli möjligt med andra befogenheter vid friförklaring vid spårsprung och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:1644 av Charlotte Nordström (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa lagstiftning som ger kommuner möjlighet att anordna lokal kollektivtrafik i de fall där regionerna inte erbjuder rimliga eller gångbara alternativ, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2025/26:1695 av Staffan Eklöf och Ann-Christine Frohm (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av färdtjänstens funktion och tillsyn samt sanktioner och kompensation till drabbade kunder och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:1817 av Peter Hultqvist m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna järnvägens trovärdighet som transportmedel och vidta åtgärder för att punktlighet enligt presenterad tidtabell ska kunna upprätthållas och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:1840 av Monica Haider och Robert Olesen (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en rikstäckande kollektivtrafikbiljett och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:1963 av Mikael Dahlgvist och Lars Mejern Larsson (båda S):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa ett statligt stöd till anropsstyrd trafik i gles- och landsbygdsområden och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att ge staten ett ansvar för medfinansiering av regionala pendlingslösningar och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att särskilt pröva modeller som underlättar arbets- och studiependling i glesbygd, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2025/26:2061 av Anders Ådahl (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda och återupprätta fler nattågsförbindelser i syfte att stärka tillgängligheten, minska sårbarheten i transportsystemet, bidra till klimatsmart resande och förbättra Sveriges beredskap och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:2132 av Jörgen Berglund och Viktor Wärnick (båda M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att se över lagstiftningen gällande spårspring i syfte att skärpa denna och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:2556 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att återkomma till riksdagen med förslag till obligatorisk kamerabevakning inom offentlig kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:2586 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att ge Trafikverket i uppdrag att införa utrop på engelska och/eller tyska på tågstationer under juni, juli och augusti och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:2695 av Mattias Jonsson och Gunilla Carlsson (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att säkra upp fler nattågslinjer från och till Göteborg kopplat till norra Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:2756 av Azadeh Rojhan (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över regelverket för färdtjänst så att personer med funktionsnedsättning får likvärdig tillgång till transport till och från idrottsträning och tävlingar, även med specialanpassade hjälpmedel, och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:2758 av Azadeh Rojhan (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över reglerna för färdtjänst för att överväga om provningstiden för personer med varaktiga funktionsnedsättningar, exempelvis avsaknad av kroppsdel, kan förlängas till fem år, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2025/26:2778 av Nadja Awad m.fl. (V):*

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om att säkerställa att alla som är i behov av färdtjänst får tillgång till den, i linje med utredningen från Trafikanalys, och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):*

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ställa sig bakom fyra av tio-målet och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda en modern klimatlag för kollektivtrafiken vars syfte är att säkra kollektivtrafikens tillgänglighet och del i omställningen och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på en handlingsplan för hur mål om fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska realiseras och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda införandet av en Sverigebiljett som en del av det nationella biljettsystemet för kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör inrätta en nationell kollektivtrafikmyndighet och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör implementera ett nytt investeringsstöd riktat mot kollektivtrafiken för att öka klimatambitionerna och säkerställa en förbättrad turtäthet, en tydlig klimatprofil och förbättrad tillgänglighet och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder för att svenska nattåg fortsätter gå på samma sträckor som i dag med bibehållen funktionalitet och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder för att indexera trafikavtalen och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör inrätta en haverikommission för järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör inrätta en gemensam statlig organisation, Järnväg Sverige, och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör inrätta en ny myndighet för ett sammanhållet och effektivt banunderhåll i offentlig regi och tillkännager detta för regeringen.

33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka i EU för att SJ ska kunna drivas utifrån samhällsnytta i stället för marknadsmässiga villkor och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder som möjliggör för snabbare och längre godståg på svensk järnväg och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för en förändring av EU:s reglering av banavgifter i syfte att minska dess negativa effekt för järnvägstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på höjd miljökompensation för gods på järnväg och tillkännager detta för regeringen.
66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till bättre lagstiftning avseende särskilda persontransporter och en ny färdtjänstlag som tydligare tar avstamp i de funktionshinderspolitiska målen och återinför rättighetsperspektivet i bedömningen av vem som ska ha rätt till tillstånd och hur färdtjänsten ska vara ordnad för bättre hållbarhet, samordning, tillgänglighet, prissättning och kvalitet och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:2820 av Vasiliki Tsouplaki m.fl. (V):*

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska säkerställa att färdtjänsten inte får neka medtagande av idrottsutrustning och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den som är beviljad färdtjänst bör ha rätt till riksresor för tävlingar, läger och träningar och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:2870 av Marléne Lund Kopparklint (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att införa krav på värmedetektorer längs järnvägen för att upptäcka överhettade hjul och bromsar, i syfte att minska risken för banvallsbränder, och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:2881 av Marléne Lund Kopparklint (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att kravställa förebyggande åtgärder för att minimera banvallsbränder och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:3020 av Kjell-Arne Ottosson (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda rätt till färdtjänst över nationsgränserna och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:3072 av Markus Wiechel (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att privata aktörer ska få använda sig av SJ:s bokningsplattform och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:3185 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C):*

31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik bör införas och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att samarbetet över de nordiska landsgränserna bör stärkas för att förbättra tillgången till kollektivtrafik i gränsregioner och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:3188 av Martina Johansson m.fl. (C):*

77. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör lägga fram de författningsförslag som behövs för att innehållet från Trafikanalys rapport Tydligare kriterier för färdtjänstillstånd – redovisning av regeringsuppdrag (2023:3) ska kunna implementeras snarast och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en kriskommission för Sveriges järnvägar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta en parlamentarisk infrastrukturberedning för järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör återta järnvägsunderhållet i egen regi och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att SJ AB bör tilldelas särskilt beslutade samhällsuppdrag avseende tåglinjer och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att svenska tåg ska komma och gå i tid och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att implementera ERTMS på de sträckor som är färdiga för 250 km/tim och tillkännager detta för regeringen.

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda huruvida ansvaret för stationsområden, verkstäder och terminaler bör föras över från Jernhusen till en statlig myndighet med ansvar för järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för 835 meters godståg och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett regelverk för stopp av kalavverkningar i stråk runt järnvägsnätet i syfte att skredskydda infrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa den regionala tågtrafikens plats i järnvägssystemet och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att upphandla tågtrafik mellan Stockholm och Trondheim, via Östersund, och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla en tågpolitik i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:3275 av Linus Lakso m.fl. (MP):*

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återta Arlanda express i nationell regi och avveckla extraavgifterna för spårbunden trafik till Arlanda och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:3281 av Linus Lakso m.fl. (MP):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fyra av tio motoriserade resor ska ske med kollektivtrafiken 2030 och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten ska ta ett större samordnande och finansiellt ansvar för regional kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta en nationell kollektivtrafikmyndighet och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om införande av ett Sverigekort för kollektivtrafik och regional trafik och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett nytt finansieringssystem för kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafik och fjärrtåg och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett landsbygdsavtal samt återinföra stadsmiljöavtalen och elbusspremien och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa möjligheten till kameraövervakning av kollektivtrafikkörfält och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:3367 av Mats Berglund m.fl. (MP):*

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket för färdtjänstresor för att stärka möjligheten för fler att delta i idrottsaktiviteter och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP):*

107. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning om framtida finansiering av och ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.
108. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett Sverigekort för kollektivtrafik och regional trafik i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
115. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda om statligt stöd får och bör kunna ges till drift av lokal och regional kollektivtrafik i bostadsområden under uppbyggnad och tillkännager detta för regeringen.
147. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge SJ ett samhällsuppdrag att verka för ökat tågresande och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:3591 av Ardalan Shekarabi m.fl. (S):*

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en jämställd kollektivtrafik och stärkt trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:3596 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C):*

55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen i kommande förhandlingar ska arbeta för att få regler på plats som gör det enklare att boka tågresor mellan olika EU-länder och stärker resenärernas rättigheter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S):*

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en välfungerande, trygg, komfortabel, klimatsmart, tillgänglig och väl utbyggd kollektivtrafik är en grundförutsättning för att klara både arbetspendling och resor både i rusningstrafik och på obekväma arbetstider och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kollektivtrafik ska vara tillgänglig över hela landet och att den ska vara prisvärd, klimatsmart och jämlik, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kollektivtrafikens stora betydelse och roll i kris och ytterst krig och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten ska ha tillgång till egna maskiner och resurser för planerade järnvägsarbeten, för att öka robustheten, minska kostnaderna och säkerställa beredskap, och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kollektivtrafiken måste göras mer tillgänglig för personer med funktionsvariationer och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur staten i ökad utsträckning ska bedriva järnvägsunderhåll i egen regi och tillkännager detta för regeringen.
- 35.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka statens förmåga och ambition att upphandla såväl tåg- som flygförbindelser för att binda samman vårt geografiskt stora land och tillkännager detta för regeringen.

*Förslaget behandlas i den del som avser tågförbindelser.*

36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna och bygga ut nattågsförbindelser mellan norra och södra Sverige och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en förändring av järnvägssäkerhetslagen så att det kan bli möjligt med andra befogenheter vid friförklaring vid spårspring och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att som nationellt mål för kollektivtrafiken sätta upp att fyra av tio motoriserade resor ska vara kollektiva till år 2030 och tillkännager detta för regeringen.
99. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att på sikt införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.
100. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om gratis kollektivtrafik för 12–19-åringar i grundskola och gymnasium på

kvällar, helger och lov samt för heltidsstudenter upp till 24 år vid universitet och högskola under terminen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C):*

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken och resor som sker med kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta arbetet med att införa en digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en nationell och konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att initiera en översyn av den regionala kollektivtrafiken i syfte att utreda möjligheten till ett utvecklat huvudmannaskap för att motverka de nuvarande länsgränsernas inlåsning och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en översyn av gällande lagstiftning kring kollektivtrafik i syfte att möjliggöra nya kollektiva transportlösningar och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en kollektivtrafikbonus och tillkännager detta för regeringen.
- 18.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder ska vidtas för att med stöd i genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre och tyngre lastbilar och tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet väg- och järnvägsnät i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*Förslaget behandlas i den del som avser längre och tyngre tåg.*

35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägsunderhåll på statliga järnvägar ska upphandlas i konkurrens på en marknad och att detta förutsätter att Trafikverket besitter rätt kunskap och kompetens och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att underlätta implementering av ERTMS i såväl statens infrastruktur som tågoperatörernas ombordutrustning och tillkännager detta för regeringen.

39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket – i samverkan med övriga järnvägsintressenter – i uppdrag att ta fram en handlingsplan för riskreduktion i samband med införande av ERTMS och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att följa upp utfallet av Finlands implementering i ERTMS-frågan, dvs. att installera signalutrustning som medför att dagens fordon med ATC samt ombyggda fordon med ERTMS kan trafikera samma bana, och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen via Trafikverket ska se över möjligheten att direktupphandla järnvägsunderhåll i tider när ordinarie trafik ligger nere så att den lägre trafikvolymen kan utnyttjas för underhåll och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nattåg ska finnas och fungera i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
84. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fasa ut kvarvarande fossila drivmedel i tågsektorn och se över möjligheten att ge Trafikverket i uppdrag att upphandla vätgaståg på en eller flera utvalda sträckor och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:3758 av Lina Nordquist (L):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att äldres rörlighet behöver underlättas via både kollektivtrafik och stadsplanering och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:3761 av Malin Danielsson och Helena Gellerman (båda L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tydligare nationell styrning av färdtjänsten och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:3801 av Helena Gellerman (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur Sverige kan främja klimatomställningen och skapa attraktiva villkor för lokal och regional eldriven kollektivtrafik till sjöss och tillkännager detta för regeringen.