

# Motion till riksdagen 2025/26:4179

av **Malin Östh m.fl. (V)**

## med anledning av skr. 2025/26:259 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2026–2037

---

### Innehållsförteckning

Förslag till riksdagsbeslut.....	2
1. Bakgrund.....	3
2. Utgångspunkter för en fungerande och effektiv transportinfrastruktur.....	4
3. Vidmakthållande av transportinfrastrukturen.....	6
3.1. Vidmakthållande av järnväg.....	6
3.2. Vidmakthållande av väg.....	8
3.2.1. Nej till fortsatt höga avgifter på Öresundsbron.....	8
3.3. Vidmakthållande av sjöfart.....	8
4. Utveckling av transportsystemet.....	9
4.1. Ökade investeringar i järnväg.....	9
4.1.1. Ökad prioritering av norra Sverige.....	10
4.1.2. Sverige får inte bli en järnvägsflaskhals.....	11
4.1.3. Nej till OPS- och bolagiseringslösningar i infrastrukturen.....	13
4.2. Ökade investeringar för förbättrad kollektivtrafik.....	14
4.3. Ökade investeringar i nationell cykelinfrastruktur.....	14

4.4. Hantera Gotlandstrafiken inom ramen för infrastrukturplanering och finansiering .....	15
4.5. Omprioritera investeringar i nya motorvägar .....	16
5. Stärk den regionala infrastrukturen och värna transportforskningen .....	16

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ersätta dagens basprognoser med målorienterade prognoser där man utgår från att transportplaneringen ska styras mot ett mer transporteffektivt samhälle, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett nytt förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 som möjliggör att Sverige uppnår sina klimatmål, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om hur användandet av sociala konsekvensbedömningar och hälsokonsekvensbedömningar vid planering av infrastruktur och kollektivtrafik ska främjas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om införande av en transporthierarki som ska genomsyra alla beslut i fråga om transportplanering, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
5. 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.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utveckla samhällsekonomiska beräkningsmodeller för infrastrukturinvesteringar som tar bättre hänsyn till järnvägens samhällsnyttiga egenskaper och långsiktiga hållbarhet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör agera långsiktigt och förutsägbart genom att värna ingångna avtal och säkerställa att kommuner, regioner och andra aktörer kan lita på att statliga åtaganden står fast, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en infrastrukturberedning och tillkännager detta för regeringen.
9. 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett separat statligt anslag för cykelinfrastruktur till den nationella infrastrukturplanen som uppfyller krav på utbyggd cykelinfrastruktur, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om hur Gotlandstrafiken kan räknas som infrastruktur och hanteras inom ramen för infrastrukturplanering och infrastrukturfinansiering, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör öka Trafikverkets anslag för forskning och innovation så att det överensstämmer med Trafikverkets förslag om 7,4 miljarder kronor, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

## 1. Bakgrund

Skrivelsen redovisar regeringens beslutade nationella plan för transportinfrastrukturen under perioden 2026–2037. Regeringen avsätter en planeringsram på 1 171 miljarder kronor. Den ekonomiska ramen fördelas på följande sätt:

- 607 miljarder avsätts till utveckling av transportsystemet
- 210 miljarder kronor till vidmakthållande av de statliga järnvägarna
- 354 miljarder kronor till vidmakthållande av de statliga vägarna

I Vänsterpartiets följdmotion till regeringens proposition om de ekonomiska ramarna och övergripande prioriteringarna för åtgärdsplanen (mot. 2024/25:3234) föreslår vi att

öka den totala ekonomiska ramen till 1 457 miljarder kronor. Vår ekonomiska ram fördelas på följande sätt:

- 785 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet
- 340 miljarder kronor till vidmakthållande av de statliga järnvägarna
- 332 miljarder kronor till vidmakthållande av de statliga vägarna

## 2. Utgångspunkter för en fungerande och effektiv transportinfrastruktur

Vänsterpartiets utgångspunkt är att transportslag ska komplettera varandra och ses som en helhet. Förslag till kommunikationslösningar måste utgå från ett trafikslagsövergripande perspektiv. Centrala utgångspunkter när det gäller vägar, järnvägar, sjöfart, hamnar och flygplatser är på det övergripande planet att inriktningen av infrastrukturinvesteringarna ska leda till att:

- klimatmålen nås
- de nationella miljömålen nås
- jämlikheten ökar
- jämställdheten ökar
- trafiksäkerheten förbättras
- det demokratiska inflytandet över infrastrukturen stärks
- transportsystemet byggs utifrån hela Sveriges behov och för stärkt

transportberedskap

- tillgängligheten ökar för resenärer och näringsliv
- den regionala utvecklingen stärks
- transportsektorns kvalitet och robusthet stärks

Vänsterpartiet har den politiken och i den här motionen presenterar vi ett flertal förslag som gör det möjligt. Med vår politik uppnår vi ett transporteffektivt och hållbart samhälle.

Sverige antog 2017 en klimatlag. Lagen utgår från tidsatta utsläppsmål och reglerar regeringens klimatpolitiska arbete. Klimatmålen är lag så länge inget annat beslutats, vilket betyder att målen ska vara styrande i all planering – inte minst i storskalig infrastrukturplanering. Men så länge planeringen av svensk infrastruktur utgår från historiska data (prognosstyrning) i stället för uppsatta mål (målstyrning) så kommer

klimatmålen inte att nås. Vänsterpartiet har därför länge drivit på för att ersätta prognosstyrningen med målstyrning.

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ersätta dagens basprognoser med målorienterade prognoser, där man utgår från att transportplaneringen ska styras mot ett mer transporteffektivt samhälle. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Det inriktningsunderlag som regeringens Nationella plan bygger på, och som presenterades av Trafikverket 2024, fick kritik för att inte bidra till klimatmålen och för att det misslyckades med att styra mot de transportpolitiska målen. Dessutom ifrågasattes underlagets samhällsekonomiska modell och basprognos, bl.a. då potentialen i ökad transporteffektivitet förbisågs. Samma tydliga brister återfinns nu i den färdiga planen.

Regeringen bör återkomma med ett nytt förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 som möjliggör att Sverige uppnår sina klimatmål. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Även social hållbarhet är ett perspektiv som är underutvecklat i planen. Folkhälsomyndigheten har vid upprepade tillfällen lyft ett behov av en mer fördjupad analys utifrån ett jämlikhetsperspektiv. Detta är något som vi från Vänsterpartiet instämmer i; ska målsättningen om att skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen få genomslag, behöver den integreras och beaktas i all infrastrukturplanering på ett betydligt mer systematiskt sätt än vad som sker i dag. För att motverka transportfattigdom är det viktigt att belysa när, var, hur och för vilka grupper transportsystemet är tillgängligt respektive otillgängligt, därför behöver sociala konsekvensbedömningar och hälsokonsekvensbedömningar upprättas vid planering av infrastruktur.

Regeringen bör återkomma med förslag om hur användandet av sociala konsekvensbedömningar och hälsokonsekvensbedömningar vid planering av infrastruktur och kollektivtrafik ska främjas. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vidare bör en transporthierarki genomsyra alla beslut som rör kommunikationer. Grunden för en sådan hierarki är att de olika transportslagens klimatpåverkan ska bidra mot att nå de övergripande klimatmålen. Vid behov av kommunikation bör man först ställa sig frågan om det är nödvändigt att överhuvudtaget fysiskt förflytta sig. För att minska behov av förflyttningar krävs därför i grunden en god samhällsplanering.

Regeringen bör återkomma med förslag om införande av en transporthierarki som ska genomsyra alla beslut i fråga om transportplanering. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

### 3. Vidmakthållande av transportinfrastrukturen

Den nationella transportinfrastrukturplanen för 2026–2037 läggs fram i en tid där det är tydligt hur gravt eftersatt svensk infrastruktur är. Detta märks framför allt på järnvägen, som präglas av kaosprivatisering och fragmentering. Svensk järnväg är gammal, eftersatt och underdimensionerad, byggd för helt andra trafikvolymer. Men förutom en stor kapacitetsbrist så är också underhållet på järnvägen kraftigt eftersatt. En mycket stor underhållsskuld har tillåtits växa fram. År 2018 uppgick underhållsskulden på järnvägen till 36 miljarder kronor. Mindre än tio år senare är den uppe i ca 90 miljarder kronor. Det är en dramatisk ökning och visar tydligt hur underhållsskulden i dag inte bara ökar, utan skenar i ett avreglerat, marknadsutsatt järnvägssystem som ingen lyckas ta det samlade ansvaret för. Underhållsskulden och kapacitetsbristen är två problem som förstärker varandra och som båda behöver hanteras offensivt, och parallellt.

De senaste årtiondena har Trafikverket konsekvent överskattat biltrafikresandet och underskattat utvecklingen av tågresande, vilket får konsekvenser på systemnivå. Samma problem finns i planen för de kommande åren. För höga prognoser för biltrafiken ger en skev resursfördelning och medför onödigt höga väginvesteringar, vilket i sin tur sker på klimatets och hållbara transportslags bekostnad. Den skeva resursfördelningen syns just i den nationella planen, där resurserna till drift och underhåll av vägar har ökat med 48 procent samtidigt som resurserna till järnvägen bara ökar med 5 procent.

Vänsterpartiet vill se en mer balanserad fördelning, som styr mot uppsatta hållbarhetsmål och en ökad transporteffektivitet.

#### 3.1. Vidmakthållande av järnväg

Regeringen har avsatt 210 miljarder kronor till drift, underhåll och reinvesteringar i järnvägen fram till 2037, men det är tydligt att detta inte räcker. Vänsterpartiet vill i stället öka ramen till 340 miljarder kronor.

I dag kan vi bokstavligen se hur järnvägen vittrar sönder framför våra ögon. På flera sträckor är kontaktledningsstolparna nästan hundra år gamla. Resenärer möts återkommande av signalfel, nedrivna kontaktledningar och försenade tågresor.

Underhållsskulden på järnvägen uppgår i dag till ca 90 miljarder kronor. Regeringen och Trafikverket bedömer nu att underhållet ska vara återtaget till år 2050, dvs. om 25 år. Utöver att det är lång tid kvar till 2050, så är det dessutom planerat att bara 10 procent av skulden ska betas av fram till 2037. Det betyder att endast en tiondel kommer åtgärdas under de tolv första åren. Hur kvarvarande 90 procent av underhållsskulden ska arbetas bort under resterande tretton år fram till 2050 framgår inte.

Det är inte rimligt att det ska ta ett kvarts sekel att nå ett fungerande normalläge för svensk järnväg, där rälsen håller och tekniken fungerar. Under tiden ser vi hur utsläppen från transportsektorn ökar, eftersom både resenärer och gods företag tvingas välja andra, mindre hållbara och transporteffektiva transportslag, samt hur alltmer tyder på att vi kommer att missa klimatmålen. Det är heller inte rimligt att planen för återtaget underhåll bygger på 10–90-principen, dvs 10 procent de första tolv åren och 90 procent de tolv nästkommande, det är inte seriöst, samtidigt som det också är ett mycket riskabelt upplägg. Vi vet vad som händer med en underhållsskuld när år läggs till år – problemen fördjupas och kostnaderna ökar. Risken är därmed stor att underhållsskulden inte har minskat när vi når år 2050, utan tvärtom ökat. Det är tydligt att regeringens förslag inte räcker för att åtgärda underhållsskulden. Vänsterpartiet vill se kraftigt ökade investeringar och starkare, långsiktiga politiska prioriteringar för att snabbare åtgärda underhållsskulden.

Men ett bra järnvägsunderhåll handlar heller inte bara om hur mycket pengar som anslås, utan också om vem som har huvudmannaskapet och ansvaret. I dag är järnvägsunderhållet avreglerat. Trafikverket är reducerat till en upphandlare av otaliga baskontrakt med olika entreprenörer. Resultatet har blivit att Trafikverket som förvaltare har dålig koll på sin egen anläggning. Denna negativa bild stärks av den statliga granskningen av järnvägsunderhållet, Framtidens järnvägsunderhåll (SOU 2020:18). Utredaren konstaterar att avregleringen inte lett till ett effektivare och bättre järnvägsunderhåll. Dessutom har avregleringen bidragit till kraftiga kostnadsökningar. Riksrevisionen pekar i rapporten Drift och underhåll av järnvägar (RiR 2020:17) på att slutpriset för ett underhållskontrakt i snitt ökar med 74 procent jämfört med anbudspriset. Det är inte rimligt.

Vänsterpartiet föreslår därför att staten tar tillbaka kontrollen över järnvägen. Förslaget innebär att helhetsansvaret för den svenska järnvägen samlas i en gemensam statlig organisation, Järnväg Sverige. Den ska äga, förvalta och underhålla statens järnvägsinfrastruktur i egen regi. Med återtagen kontroll och ett samlat helhetsansvar får vi en mer pålitlig järnväg och lägre priser. Det vinner resenärer, industrin och klimatet på.

Regeringen bör i enlighet med vad som ovan anförs inrätta en gemensam statlig organisation, Järnväg Sverige. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

### 3.2. Vidmakthållande av väg

Regeringen har avsatt 354 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar, inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar. Vänsterpartiet delar bedömningen att det finns behov av ökade medel till drift och underhåll av vägar; den infrastruktur vi har bör vårdas väl. Ett väl underhållet väg- och järnvägsnät, bygger en robust transportinfrastruktur och motverkar geografisk ojämlikhet över landet.

I dag är det statliga vägnätet eftersatt. Så mycket som var tredje statlig väg klassas som dålig eller mycket dålig. Det finns också stora brister i likvärdighet över landet – ju längre upp i landet du kommer, desto sämre blir skicket. Det är oacceptabelt. Vi instämmer därför i att underhållsskulden på vägnätet ska byggas bort. Vi ser dock Sveriges vägnät som i huvudsak färdigställt och prioriterar därför satsningar på nya vägar i mindre omfattning än regeringen, vilket innebär lägre drifts- och underhållskostnader i framtiden. Vi vill därför avsätta 332 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar.

#### 3.2.1. Nej till fortsatt höga avgifter på Öresundsbron

År 2031 är Öresundsbrons lån avbetalade, men trots detta vill regeringen fortsätta att ta ut avgifter i ytterligare 19 år. Att införa permanenta avgifter på redan avbetalad infrastruktur skulle bli en ny typ av finansieringslösning som tidigare inte har använts i Sverige. Förslaget saknar både samhällsekonomisk analys och har inte remitterats. Dessutom riskerar avgiftsfinansieringen att leda till snedvridna framtida analyser, vilket kan styra investeringar mot mer intäktsgivande vägar framför samhällsekonomiskt lönsamma projekt och undergräva dagens planeringsmodell.

Avgiftsfinansieringen gör infrastrukturen mer ojämlik och ställer oss därför kritiska till förslaget att höga avgifter ska fortsätta tas ut, trots att Öresundsbronns lån kommer vara helt avbetalade under planperioden.

### 3.3. Vidmakthållande av sjöfart

Sjöfarten är en mycket viktig del i det svenska infrastrukturen. 90 procent av all import och export i Sverige transporteras till någon del till sjöss. En fungerande sjöfart är helt avgörande för exempelvis vår basindustris konkurrenskraft. Den nationella godstransportstrategin innebär bl.a. att Sverige ska arbeta för att flytta över godstransporter från väg till sjöfart. Medan vägar och järnvägar lider av allvarliga kapacitetsbrister och stort slitage så finns överkapacitet i hamnar och farleder. Varken sjöfartens roll eller ambitionen att flytta över godstransporter till sjöfarten avspeglas i regeringens skrivelse om nationell plan. För att nå klimat- och effektivitetsmål behöver satsningar på inrikes sjöfart göras, och Sjöfartsverket behöver ges möjlighet att ta del av underhållsmedel från planen, inte minst för att öka konkurrensneutraliteten mellan trafikslagen, överbrygga de strukturella hinder som finns för ett effektivt transportsystem och underlätta en överflyttning av transporter från väg till sjö.

Vänsterpartiet vill att staten tar ett ökat ansvar för sjöfartsinvesteringar och har länge krävt att nya isbrytare ska finansieras inom ramen för den nationella planeringen av transportinfrastrukturen. Detta har hörtsammats och medel för en stor eller två mindre nya isbrytare ingår nu i den nationella planen 2026–2037. Vi välkomnar satsningen, men menar att den inte är tillräcklig. Vi anser att planen bör omfatta finansiering av fyra nya isbrytare samt säkerställa full kostnadstäckning för drift och underhåll av isbrytare.

## 4. Utveckling av transportsystemet

Regeringen har i den nationella planen avsatt 607 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet. Vänsterpartiet vill utöka ramen till 785 miljarder kronor. Detta i enlighet med den målstyrning som behövs för att nå det av riksdagen beslutade klimatmålet.

## 4.1. Ökade investeringar i järnväg

Vi anser att regeringens nationella plan är en missad möjlighet att göra något åt den katastrofala situation som råder runt om på landets järnvägar. På många ställen larmas det om behov av akuta nyinvesteringar eftersom kapaciteten redan har slagit i taket. Det behövs större satsningar och ambitioner än det som presenteras i planen. Staten har ett avgörande ansvar för att hela Sverige ska hänga samman. Det behövs därför en tågtrafik som kopplar ihop våra landsändar och som sätter samhällsnytta framför vinstmaximering.

Regeringen betonar att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara den vägledande principen i urvalet av vilka objekt som ingår i planen. Men de samhällsekonomiska beräkningsmodeller som används i dag missgynnar järnvägen. Att bygga ny järnväg innebär lång återbetalningstid, men också lång livslängd. Om beräkningar görs på kortare tidshorisonter så minskar den ekonomiska lönsamheten. Att stycka upp järnvägen och bygga enskilda sträckor och sedan räkna på dem i stället för effekter av hela stråket, gör att helhetsperspektivet och därmed samhällsnyttan riskerar att försvinna i beräkningarna. Sverige behöver en politik, och tillhörande beräkningsmodeller, som inser vikten av robusta, sammanhängande stråk och som ger ett hållbart transportsystem.

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utveckla samhällsekonomiska beräkningsmodeller för infrastrukturinvesteringar som tar bättre hänsyn till järnvägens samhällsnyttiga egenskaper och långsiktiga hållbarhet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

### 4.1.1. Ökad prioritering av norra Sverige

Vänsterpartiet välkomnar att regeringens nationella plan, till skillnad från Trafikverkets förslag, har lyft in fler investeringar i järnvägssträckor i norra Sverige. Vi har tidigare drivit frågan om att Nya Ostkustbanan måste färdigställas i sin helhet och att Malmbanan, som bär runt hälften av Sveriges totala godstrafik på järnväg, kräver stora investeringar. Vi har också länge lyft vikten av att Inlandsbanan upprustas.

Men även om det är glädjande att regeringen också inser vikten av att investera i norrländsk järnväg så återstår fortfarande avgörande steg. I det här stycket redogör vi för några exempel.

För Nya Ostkustbanan, som i dag är Sveriges längsta flaskhals, är det till exempel viktigt att inriktningen på dubbelspår hela vägen läggs fast, samt att arbetet med

ytterligare etapper sker skyndsamt. I dag är det bara vissa sträckor som har tid för en eventuell byggstart, medan andra delar fortfarande är i planeringsfasen.

Trafikverket föreslog även att dubbelspåret Boden-Luleå skulle utgå från den nationella planen och regeringen väljer inte att återinföra sträckan, vilket vi menar är olyckligt. Vänsterpartiet vill även se en upprustning av hela Stambanan genom Övre Norrland.

Regeringen presenterar också en rad välbehövliga åtgärder för att rusta upp Malmbanan, men det är långt ifrån tillräckligt. För att kunna möta den kapacitetsökning som Malmbanan förväntas få i samband med att brytning av mineraltillgångarna i Per Geijer-fyndigheten påbörjas, så behövs sammanhängande dubbelspår längs hela Malmbanan.

Det finns även brister gällande Norrbottenbanan. Det finns en allvarlig risk att banan nedprioriteras eller försenas. Till exempel har regeringen gett Trafikverket i uppdrag att identifiera kostnadsreducerande åtgärder på sträckan Skellefteå-Luleå, vilket är oroväckande. Dessutom går utbyggnaden av banan i ett väldigt långsamt tempo och vi ser det som prioriterat att utbyggnaden påskyndas.

#### **4.1.2. Sverige får inte bli en järnvägsflaskhals**

Det svenska järnvägsnätet har även utmaningar med flera flaskhalsar i södra, östra och västra Sverige. Flaskhalsarna riskerar att bli handbromsar när Fehmarn Bält-förbindelsen färdigställs runt år 2029, vilket skulle få konsekvenser för både den svenska exporten och besöksnäringen. Dessutom har EU genom TEN-T-förordningen (transeuropeiska transportnätet) beslutat om en harmonisering av den gränsöverskridande transportinfrastrukturen. Förordningen ställer krav på ett utbyggt och robust europeiskt järnvägsnät som håller ihop, utan flaskhalsar och saknade länkar. Det ingår även krav på järnvägens standard.

Vänsterpartiet vill därför prioritera och påskynda flera utbyggnader för att säkerställa att Sverige lever upp till TEN-T-kraven samt underlätta för både svenska resenärer och export. Redan i dag finns flera flaskhalsar inom den svenska järnvägen. Ett exempel är sträckan Maria-Helsingborg som är den sista flaskhalsen på Västkustbanan. Den behöver byggas ut till dubbelspår för att Västkustbanan ska kunna nå sin fulla kapacitet. Det är även trångt på Västra Stambanan, specifikt på sträckan Göteborg-Alingsås, som är en av Sveriges mest trafikerade järnvägssträckor. Regeringen menar att de nu vill bygga fyrspar, men huvuddelen av sträckan föreslås att inte finansieras förrän i nästa

plan. Det är viktigt att sträckan garanteras en plats i kommande plan och att finansieringen säkerställs.

Det finns också stora utmaningar på Södra stambanan, framför allt mellan Lund och Alvesta. Regeringen förslår vissa åtgärder men många omfattar bara delar av sträckan, till exempel Lund-Hässleholm, eller saknar helt tid för eventuell byggstart. Det är viktigt att utbyggnaden av hela sträckan prioriteras och påskyndas, så att nuvarande flaskhalsar inte bara flyttas.

Dessutom väljer regeringen att kapa Ostlänken innan centrala Linköping och låter därmed dagens anslutning från Stångådal- och Tjustbanorna finnas kvar. Men att förkorta sträckan löser ingenting; det bara flyttar flaskhalsen. Samtidigt påverkas regionens tillväxtmöjligheter och sårbarheten för störningar och förseningar kopplat till kapacitetsbrist i Linköping kvarstår. Vi anser att Ostlänken bör färdigställas i sin helhet.

Regeringens beslut att ändra planerna för Ostlänken är också en del av en ny strategi som innebär att stora infrastrukturprojekt ska kunna omprövas, även om medfinansierare redan har påbörjat investeringar. Men att regeringen kastar om betydande åtgärder får stora lokala konsekvenser och det nya synsättet skapar instabila och kortsiktiga förutsättningar för kommuner och regioners utveckling. Till exempel har Linköping kommun meddelat att kommunen kommer kräva ersättning från staten på 157,5 miljoner kronor efter regeringens besked om att planerna på att bygga en ny tågstation i Linköping skrotas.

Ett annat exempel är att regeringen också stryker den planerade ombyggnaden av Tomtebodas bangård, som skulle avlasta Stockholm Central. Åtgärden pekas ut av Trafikverket som en av de viktigaste insatserna för att kunna effektivisera och modernisera Sveriges största centralstation. Inom tio år väntas kapacitetstaket nås på stationen. Att byggnationen, som väntas ta 20 år, påbörjas omgående är helt avgörande. Bortprioriteringen av satsningen får därmed stora konsekvenser och urholkar även andra infrastrukturinvesteringar, som Ostlänken, Mälardalen och utbyggnaden av fyrspar till Uppsala.

Regeringen bör agera långsiktigt och förutsägbart genom att värna ingångna avtal och säkerställa att kommuner, regioner och andra aktörer kan lita på att statliga åtaganden står fast. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen lyfter in planering för dubbelspar på Värmlandsbanan mellan Karlstad och Kil samtidigt som mötesspar Kil-Charlottenberg ska utredas. Det välkomnar vi, men mer behöver göras. Vi vill investera i bättre järnvägsförbindelse Stockholm–Oslo,

men även Göteborg–Oslo, med förlängning till Köpenhamn. Här skulle en stor del av flygresandet snabbt kunna flyttas över till moderna tågförbindelser liksom ökade godstransporter. För både Stockholm–Oslo och Göteborg–Oslo finns långt framskriden planering på lokal och regional nivå i våra båda länder. Förslagen om bättre järnvägsförbindelse både Stockholm–Oslo och Göteborg–Oslo behöver bättre tas omhand. Här behövs finansierade och tidsatta förslag i samarbete med den norska staten för hur järnväg Göteborg–Oslo respektive Oslo–Stockholm kan byggas.

Nu krävs krafttag för att säkra svensk järnväg. Det behövs en tydlig nationell målbild för järnvägen som ligger fast genom bred politisk förankring och där en snabb, omfattande och resurssatt utbyggnad av järnvägen säkerställs och genomförs. För att uppnå detta behöver arbetssätten förändras. De tvära vändningar som sker i infrastrukturplaneringen i dag är inte bra. Vänsterpartiet föreslår att det tillsätts en infrastrukturberedning, liknande Försvarsberedningen, där politiken på allvar samlas kring transportbehoven och utgår från ett mål baserat på det verkliga behovet av finansiering av järnvägen. En infrastrukturberedning skulle göra det möjligt att samla bred kompetens som tillsammans med riksdagens samtliga partier kan ta sig an frågor kring vårt lands infrastruktur. Infrastrukturen är ett kompetensområde som är för stort och för avgörande för ett samhälles utformning för att endast ligga under en regering.

Regeringen bör tillsätta en infrastrukturberedning. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

#### **4.1.3. Nej till OPS- och bolagiseringslösningar i infrastrukturen**

Regeringen har öppnat för alternativa former för att finansiera och organisera utvecklingen av transportinfrastrukturen, såsom upphandling genom offentlig-privat samverkan (OPS). Med bakgrund i detta tillsatte regeringen en utredning som skulle föreslå alternativa former för infrastrukturinvesteringar. Utredaren bedömer att det behövs fortsatta analyser för att avgöra vilka objekt som kan vara lämpliga att genomföra som OPS och frågan ska därför beredas vidare av regeringen. Dessutom finns förslag om att ett nytt statligt infrastrukturbolag bildas. Bolaget föreslås konkurrera med Trafikverket och ska bygga samt förvalta statliga infrastrukturprojekt. Inte heller det här förslaget är färdigutrett, utan ska vidare beredas av regeringen.

Vänsterpartiet motsätter sig båda lösningarna som sätt att effektivisera infrastrukturen. Gällande bolagslösningen så finns det inget starkt underlag för att det skulle ge lägre kostnader eller ett snabbare genomförande. Snarare finns det en sannolik risk att konkurrensen kan driva upp både löneläget och entreprenörskostnaderna.

Dessutom menar utredningen att Trafikverket i dag fungerar dåligt på grund av ”inre målkonflikter”, men föreslår inga direkta insatser för att åtgärda detta. Att i stället föreslå en bolagsbildning och marknadsisera våra institutioner framstår därmed som ineffektivt och orimligt långtgående. De problem som regeringen säger sig vilja adressera kopplat till Trafikverkets organisation hanteras inte genom att skapa ytterligare ett statligt bolag, utan genom att se över och ändra Trafikverkets organisation, och genom att återreglera järnvägen. Förslagen riskerar också att skapa institutionella stuprör, samt göra det svårare för kommuner och regioner att ha en dialog med staten när man ska vända sig till två aktörer i infrastrukturfrågor.

OPS-lösningar innebär att grundläggande infrastruktur byggs med privat kapital på marknadens villkor. Den typen av lösning har testats tidigare. Ett exempel är Arlandabanan, där ett privat företag har fri prissättning och rätt att ta ut en extra stationsavgift från alla tågbolag som trafikerar banan i 45 år. Det höga priset missgynnar tåget och gör att det kollektiva resandet till och från Sveriges största flygplats är betydligt lägre än jämförbara nordiska flygplatser. Vänsterpartiet är därför kritiskt till OPS-lösningar och ser det som mycket angeläget att inte upprepa dyrköpta misstag i framtiden.

## 4.2. Ökade investeringar för förbättrad kollektivtrafik

Vänsterpartiet anser att staten måste ta ett större ansvar för ökad kollektivtrafik med bättre förutsättningar, lägre priser och ökad turtäthet och tillgänglighet. Både i syfte att stärka tillgängligheten för dem som har låga inkomster samt minska klimatpåverkan från våra transporter. Kollektivtrafiktaxorna har ökat kraftigt de senaste decennierna. Ökningen uppgår till 139 procent, vilket är dubbelt så mycket som prisökningen på bensin och diesel. Vänsterpartiet anser att staten måste ta ansvar för en tillgänglig och prisvärd kollektivtrafik.

I syfte att höja klimatambitionerna med kollektivtrafiken och säkerställa förbättrad turtäthet, och förbättrad tillgänglighet föreslår Vänsterpartiet ett nytt investeringsstöd för kollektivtrafiken. Det krävs omfattande investeringar för att det ska finnas en bra och prisvärd kollektivtrafik där man behöver den, inte minst i mer glesbefolkade delar av landet. Till exempel är ett angeläget behov på många håll att rusta upp bussflottan genom att köpa in elbussar, biogasbussar och bygga laddinfrastruktur.

Regeringen bör implementera ett nytt investeringsstöd riktat mot kollektivtrafiken för att öka klimatambitionerna och säkerställa en förbättrad turtäthet, en tydlig klimatprofil

och förbättrad tillgänglighet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vänsterpartiet har flera förslag på hur Sverige kan bygga ut kollektivtrafiken, öka andelen kollektivtrafikresenärer och sänka biljettpriserna. Läs mer om våra förslag i vår riksdagsmotion *Transporteffektivt och hållbart samhälle* (mot. 2025/26:2780).

### 4.3. Ökade investeringar i nationell cykelinfrastruktur

För att nå en fossilfri transportsektor till år 2030 måste fler resor ske med kollektivtrafik, cykel och gång. Cykeln är ett av de mest hållbara transportmedlen; den minskar utsläpp, trängsel och förbättrar folkhälsan. EU:s cykeldeklaration från 2024 lyfter just cyklingens roll för klimatet, människors välmående och tillgängligheten i våra städer. Deklarationen uppmanar därför medlemsländerna att prioritera just cykelpolitiken, men trots detta minskar regeringens nationella plan anslagen för cykel jämfört med föregående infrastrukturplan.

Tidigare planer har innehållit både en särskild pott med pengar särskilt reserverade för cykelinvesteringar längs statliga vägar och medel som via stadsmiljöavtalen har kunnat gå till cykelsatsningar. Inget av detta finns med i nuvarande plan. Trots att antalet resor i Sverige utgörs till ca tolv procent av cykling, utgör nu cykelinvesteringar endast två promille av planens budget. Det är inte försvarbart. Cykelinfrastruktur måste också få en mer framskjuten plats i planeringsarbetet i sig.

Regeringen bör återkomma med ett separat statligt anslag för cykelinfrastruktur till den nationella infrastrukturplanen som uppfyller krav på utbyggd cykelinfrastruktur. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Trots att forskning visar att cykelinvesteringar är samhällsekonomiskt lönsamma är cykelåtgärder fortsatt lågt prioriterade. De får helt enkelt inte samma tyngd i samhällsekonomiska bedömningar som satsningar på bil- eller tågtrafik. En avgörande orsak till osäkerheten är att Trafikverket saknar fungerande verktyg för att analysera den samhällsekonomiska nyttan av cykelåtgärder. Det gör det svårt att planera, jämföra och fatta välgrundade beslut. Utan tydliga analyser riskerar värdefulla cykelsatsningar att falla mellan stolarna, trots att de kan spela en viktig roll för både trafiksäkerhet, folkhälsa och klimatmål. Vänsterpartiet anser att riksdagens mål om en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning och främjande av cykeltrafik måste synas tydligt i Trafikverkets planering.

Vänsterpartiet vill utöver ett större fokus på cykel i den nationella planen, också generellt se ökade statliga satsningar på cykelinfrastruktur och vill införa ett nationellt mål om ökad cykling. Läs mer om våra förslag i vår riksdagsmotion *Cykeln – ett centralt transportslag för omställningen* (mot. 2025/26:328).

#### 4.4. Hantera Gotlandstrafiken inom ramen för infrastrukturplanering och finansiering

Färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet är det absolut viktigaste transportsättet för gods- och persontransporter mellan Gotland och det svenska fastlandet. Eftersom färjan fungerar som gotlänningarnas landsväg har Gotland en särskild situation som staten behöver ta ett ökat ansvar för. Trafikanalys konstaterar att Gotlandstrafiken bör ses som en ersättning för en landförbindelse och bör därför hanteras som andra statliga infrastrukturfrågor. Vänsterpartiet delar Trafikanalys bild och har därför länge drivit frågan om att Gotlandstrafiken bör hanteras i den nationella planen för transportinfrastruktur.

Regeringen bör återkomma med förslag om hur Gotlandstrafiken kan räknas som infrastruktur och hanteras inom ramen för infrastrukturplanering och infrastrukturfinansiering. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

#### 4.5. Omprioritera investeringar i nya motorvägar

I regeringens nationella plan, till skillnad från Trafikverkets förslag, ingår två stora nya motorvägsprojekt till en total kostnad på ca 60 miljarder kronor: Östlig förbindelse och Tvärförbindelse Södertörn. Det är inte väl avvägt av regeringen, att mitt i en pågående klimatkris, prioritera enorma nyinvesteringar för ökat bilresande, samtidigt som till exempel nattågstrafiken till Norrland halveras, Tomtebodas bangård utgår och Ostlänken förkortas. Dessutom riskerar Tvärförbindelse Södertörn att försvåra och försena den planerade snabbspårvägen Spårväg syd, vilket vi ifrågasätter starkt. Även Naturvårdsverket har ifrågasatt Tvärförbindelse Södertörn eftersom den kommer att gå genom 7 naturreservat. Den innehåller två motorvägsprojekt som vi varit kritiska till under mycket lång tid. Vänsterpartiet anser att regeringen bör göra en omprioritering och plocka ut de nya, dyra motorvägarna ur den nationella planen.

## 5. Stärk den regionala infrastrukturen och värna transportforskningen

Utöver de nationella infrastrukturinvesteringarna avsätts även medel för länsvägar och den regionala infrastrukturen. Länen får välja hur dessa medel ska användas och kan då prioritera åtgärder som är viktiga för den lokala och regionala utvecklingen. Trots att regeringen skjuter till mer medel har länsplanernas andel av den totala utvecklingsramen minskat över tid och regionernas bedömning har därför varit att anslagen är otillräckliga. Vi menar att anslagen bör höjas.

Regeringen väljer dessutom att kapa medlen för forskning och innovation med över 3 miljarder kronor. I Trafikverkets förslag avsattes 7,4 miljarder kronor för ändamålet, men regeringen avsätter i stället 4 miljarder kronor. Att genomföra de investeringar och projekt som behövs i Sveriges transportinfrastruktur kräver hög kompetens. Det är viktigt att vi värnar om den kunskap som finns och att vi arbetar för att behålla kompetensen i Sverige. Forskare bekräftar att anslaget blir allt viktigare för transportforskningen och menar att det kan bli svårare att både locka och behålla studenter om utbildningen tappar i kvalitet. Detta bör ses i ljuset av behovet av att bygga framtidens transportinfrastruktur för att genomföra den omställning vi måste genomföra och som kräver att vi tänker nytt och bygger ett jämlikt och hållbart transportsystem. Vänsterpartiet menar därför att anslagen bör höjas till Trafikverkets förslag.

Regeringen bör öka Trafikverkets anslag för forskning och innovation, så att det överensstämmer med Trafikverkets förslag om 7,4 miljarder kronor. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

*Malin Östh (V)*

*Andrea Andersson Tay (V)*

*Ida Gabrielsson (V)*

*Andreas Lennkvist Manriquez (V)*

*Kajsa Fredholm (V)*

*Birger Lahti (V)*

*Ilona Szatmári Waldau (V)*