

Motion till riksdagen 2025/26:4178

av **Linus Lakso m.fl. (MP)**

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

Innehållsförteckning

Förslag till riksdagsbeslut.....	3
Motivering	6
Kraftigt ökat resande med tåg.....	6
Regeringen sviker tågresenärerna.....	6
Tidöpartierna avslag en högre ram för transportinfrastrukturen.....	7
Planera för ett transporteffektivt samhälle.....	7
Regeringen har misslyckats med klimatpolitiken	8
Bredda infrastrukturplaneringen med utgångspunkt i fyrstegsprincipen.....	8
Prioritera trafiksäkerheten högre.....	9
Underhåll vägar och spår – öka järnvägsunderhållet.....	9
Lägg tillbaka medel för nytt signalsystem	10
Utveckla bättre metoder och gör strategiska investeringar	10
Återta järnvägsunderhållet i statlig regi och dela upp Trafikverket.....	10
Bygg järnvägar i hela landet	11
Nya stambanor lägger grunden för det moderna Sverige	11
Södra Sverige – sammanhängande stambanor med nav i Jönköping	11
Behåll Ostlänkens utbyggnad i Linköping.....	12
”Mellersta” Sverige – Oslo–Stockholm och regional nytta i Värmland och Mälardalen	12
Norra Sverige – fungerande järnväg för regional och nationell utveckling.....	13
Fler investeringar behövs i hela landet	13

Västkustbanan – Dubbelspår Maria–Helsingborg snarast möjligt.....	14
Norge/Vänerbanan – Rusta upp sträckan Göteborg–Oslo	14
Fler åtgärder på Malmbanan	14
Stärk Inlandsbanan för gods, ökad redundans och kapacitet	14
Stångådalsbanan och Tjustbanan ska rustas upp.....	15
Dubbelspår Hässleholm–Kristianstad	15
Kust till kust-banan, Alvesta–Räppe–Växjö.....	15
Rusta upp Tabergsbanan	15
Dubbelspår på Nynäsbanan för både gods och pendlare	15
Tomtebodas bangård viktig för hela Sveriges tågtrafik.....	16
Elektrifiering eller statligt stöd för batteri/väggaståg	16
Fortsätt utreda framtida järnvägssatsningar	16
Hållbara godstransporter och förutsättningar för längre tåg.....	17
Åtgärda Hjulstabron för stärkt Mälarsjöfart.....	17
Regeringen saknar en vision för kollektivtrafik och cykel.....	17
Stadsmiljöavtal/landsbygdsavtal	18
Investera för ökad och säker cykling	18
Öka ramarna till länsplanerna	18
Medel till länsplaner utifrån Miljöpartiet.....	19
Övriga omprövningar av planen	19
Nej till ännu fler motorvägar i Stockholm	19
Ompröva riksväg 40 Jönköping–Ulricehamn	20
Västlänkens kostnadsökning ska finansieras av staten	20
Konkurrensneutral prissättning på transporter.....	20
Möjliggör för breddad finansiering	21
Samfinansieringsavtal	21
Klimatanpassningar kräver resurser och samverkan	21
Försämrat säkerhetsläge ställer krav på transportsektorn.....	22
Omtag i samhällsekonomiska beräkningar	22

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det övergripande transportpolitiska målet först kan uppnås genom att funktionsmålet nås inom hänsynsmålets ramar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett transporteffektivt samhälle ska utgöra en ny transportpolitisk princip och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avsätta medel för väginvesteringar i större utsträckning behöver riktas mot åtgärder för högre trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fyrstegsprincipens bärande ambitioner bättre uppnås genom ett ökat fokus på steg 1- och steg 2-åtgärder i den nationella planen och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att riksdagens beslutade klimatmål för inrikes transporter till år 2030 ska nås och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att redan i samband med klimathandlingsplanen redovisa vilka ekonomiska styrmedel för transporter som ska ligga till grund för den kommande nationella planen och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att så fort rimligt möjligt återta allt eftersatt järnvägsunderhåll, dock senast 2037, och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det i högre utsträckning behövs innovation, metodutveckling och storskalig användning av effektiva maskiner för ett mer effektivt järnvägsunderhåll, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att strategiska investeringar i järnvägen tidigt kan bedömas och planeras utifrån att kunna bibehålla tillräckligt med kapacitet och tillförlitlighet under pågående järnvägsunderhåll, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återföra samtliga medel till ERTMS som fanns i Trafikverkets förslag till nationell plan och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att på nytt påbörja arbetet för nya sammanhängande stambanor i södra Sverige med nav i Jönköping och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Ostlänken fortsatt ska planeras genom Linköping och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att målbilden för restid med tåg Stockholm–Oslo ska vara under tre timmar och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga Nobelbanan mellan Örebro och Kristinehamn och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja en lokaliseringsutredning för Gränsbanan i Värmland och att detta behöver ske i

samarbete med Jernbanedirektoratet i Norge, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att färdigställa hela Nya Ostkustbanan inom planperioden och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda arbetet med Norrbotniabanan och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt bygga dubbelspår på sträckan Maria–Helsingborg och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja åtgärder på Norge/Vänerbanan mellan Göteborg och Oslo och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta ytterligare åtgärder på Malmbanan än de som redovisas i planen och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta ytterligare åtgärder på Inlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja en upprustning av Stångådalsbanan och Tjustbanan och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Stångådalsbanan och Tjustbanan även fortsättningsvis bör behålla sin koppling till stambanan och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja arbete med dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återuppta arbetet med dubbelspår Växjö–Räppe, som en del i arbetet med dubbelspår hela vägen till Alvesta, och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillföra ytterligare medel för upprustningen av Tabergsbanan och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att initiera ett bredare arbete för elektrifiering av fler oelektrifierade järnvägar och samtidigt möjliggöra ekonomiska stöd för operatörer som i stället investerar i batteri- eller vätgaståg där detta kan vara lämpligt, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återgå till den ram för ofördelade utredningsmedel för järnväg som fanns i Trafikverkets förslag till nationell plan och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sänka anslaget för förstärkt bärighet på vägar för tyngre och längre lastbilar (BK4) till förmån för ökad intermodalitet med målet om högre andel gods på järnväg och bättre förutsättningar för längre tåg, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avsätta medel för att inom planperioden genomföra ny- eller ombyggnation av Hjulstabron i syfte att förbättra för sjöfarten i Mälaren och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att medel till Tomtebodas bangård ska vara kvar i enlighet med Trafikverkets förslag till nationell plan och tillkännager detta för regeringen.

32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med en redogörelse för hur utformningar av styrmedel ska se ut för transportsektorn som helhet och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att projektet Tvärförbindelse Södertörn bör avbrytas och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kapacitetsförstärkande åtgärder till följd av Förbifart Stockholm ska avbrytas och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Östlig förbindelse bör utgå som objekt i den nationella planen och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja arbetet med ett sammanhängande dubbelspår på Nynäsbanan fram till Nynäshamn och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att objektet RV 40 Jönköping–Ulricehamn bör avbrytas och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de ökade kostnaderna för Västlänken ska finansieras genom den statliga riskreserven och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa statlig medfinansiering genom stadsmiljöavtal/landsbygdsavtal och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillföra medel i den nationella planen för ökad och säker cykling och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ytterligare öka ramarna till länsplanerna och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att initiera samfinansieringsavtal med kommuner/regioner och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra att till en del finansiera framtidens infrastruktur genom en lånefinansiering och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt arbeta för att olika järnvägsprojekt kan genomföras i bolagsform och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att svensk transportinfrastruktur ska byggas med höga klimatkrav och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i järnvägsprojekt pröva förutsättningarna för s.k. landbroar och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillföra ytterligare medel för klimatanpassningsåtgärder av transportinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra en större översyn av de samhällsekonomiska analyserna som ligger till grund för bedömningen av samhällsekonomisk nytta och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en klimatöversyn av planen genom att planerade vägprojekt ska omvärderas utifrån faktiska vägtrafikminskningsmål och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Miljöpartiets vision är effektiva och hållbara transporter i hela landet. Sverige ska ha en långsiktigt hållbar transportinfrastruktur som fungerar, där vägarna är hela, järnvägen byggs ut och tågen går i tid. Det är viktigt att skapa förutsättningar för näringslivet och människors vardag med hållbara resor till jobb, utbildning, service och nöjen, samt en effektiv godstrafik med låg miljöpåverkan som främjar jobb och utveckling i hela landet. Transportsektorn ska bidra till en regional utveckling och landsbygdsutveckling med en minimal påverkan på människors hälsa, biologisk mångfald och klimatpåverkan. Med ett transporteffektivt samhälle ska det gå att leva och verka bra i hela landet. En välfungerande och hållbar transportinfrastruktur samt förutsättningar för digitala möten stärker såväl Sveriges samlade konkurrenskraft som regional utveckling. Den statliga transportinfrastrukturen ska utvecklas och förvaltas i hela landet så att det övergripande transportpolitiska målet uppnås, inklusive att funktionsmålet nås inom hänsynsmålets ramar.

Kraftigt ökat resande med tåg

Under de senaste 30 åren har resandet med tåg mer än fördubblats i Sverige. Det svenska järnvägssystemet präglas i dag av både kapacitetsbrist och eftersatt underhåll. Dessa två problem samverkar och kapacitetsbristen gör järnvägen både känsligare för störningar och svårare att underhålla. För att åtgärda kapacitetsbristen både nationellt och regionalt behövs nya stambanor. Därför är nya stambanor i hela Sverige Miljöpartiets främsta prioritering för nya investeringar i nationell plan. Större åtgärder krävs för att öka kapaciteten i systemet som helhet. Detta gäller särskilt i längre stråk med blandad trafik i olika hastigheter samt där godstrafiken är omfattande och personresandet stort. Flertalet av stråken är dessutom viktiga för såväl regional pendling som godstrafik och långväga persontrafik. Om ambitionsnivån är att komma till rätta med de större kapacitetsbristerna behöver därför större åtgärder genomföras skyndsamt, samtidigt som även mindre åtgärder genomförs.

Även den regionala kollektivtrafiken nyttjar delar av stambanorna, och om inte kapaciteten ökar där kommer den regionala kollektivtrafiken inte att kunna öka i den omfattning som kollektivtrafikhuvudmännen planerar för – även om de mindre banorna får ökad kapacitet. Systemet hänger ihop och kapacitetsbristerna på stambanorna kan även komma att påverka den regionala kollektivtrafiken på de övriga banorna, även om kapacitetshöjande åtgärder genomförs på övriga banor.

Regeringen sviker tågresenärerna

Regeringen slog sig för bröstet när de presenterade nationell plan, men i själva verket är det ett svek mot Sveriges tågresenärer. Det är färre kilometer ny järnväg i denna infrastrukturplan än i den förra planen. Den stora underhållsskulden på järnvägen lämnar regeringen på framtiden. Regeringen saknar ett helhetsperspektiv för järnvägens stora behov. Det här kommer att lämna kvar människor på perrongen väntandes på försenade tåg.

Planeringar avbryts och läggs tillbaka. Stambanor för höghastighetsjärnväg stoppade regeringen omedelbart när de kom till makten. I några fall har regeringen fått backa och lagt tillbaka delar av dessa satsningar, fast med lägre hastighet. Viktiga satsningar har försenats rejält av Tidöpartierna under denna mandatperiod, såsom Lund–Hässleholm,

Göteborg–Borås, Nya Ostkustbanan, Maria–Helsingborg och nu senast dråpslaget för Linköping och kapaciteten på Ostlänken. Miljöpartiet kan inte se att regeringen har en helhetsbild och det kommer inte att vara möjligt att få ut de stora nyttorna utan att ha ett system som hänger ihop. Svensk järnväg behöver en regering som tar järnvägen på allvar.

Tidöpartierna avslog en högre ram för transportinfrastrukturen

I oktober 2024 lämnade Miljöpartiet följdmotion 2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. på regeringens infrastrukturproposition Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28). I följdmotionen till infrastrukturpropositionen yrkade Miljöpartiet på höjda ramar för järnvägsunderhåll och för en kraftfull utbyggnad av den svenska järnvägen i hela landet samt viktiga prioriteringar för en fungerande transportinfrastruktur i hela landet. Med Miljöpartiets transportpolitik skulle nationell plan ha haft 216 miljarder kronor mer i anslag för investeringar i den svenska järnvägen än regeringen under planperioden 2026–2037. Utöver detta skulle den nationella planen även ha haft 72 miljarder kronor mer i anslag för drift och underhåll av järnväg än regeringen under planperioden 2026–2037. Vi lämnade regeringens anslag till vägunderhåll oförändrat. Tidöpartierna avslog möjligheterna till en högre ram för transportinfrastrukturen.

Planera för ett transporteffektivt samhälle

Miljöpartiet ville redan i samband med infrastrukturpropositionen att regeringen skulle ge Trafikverket i uppdrag att redovisa ett alternativ i förslaget till nationell plan som baseras på ett transporteffektivt samhälle med mål om minskad vägtrafik. Att effektivisera transportsystemet bidrar till viktiga synergier samtidigt som tillgängligheten i samhället utvecklas inom ramen för riksdagens beslutade miljö kvalitetsmål. Funktionsmålet är i praktiken överordnat hänsynsmålet trots att de ska vara varandra jämbördiga. Men det är först när funktionsmålet kan nås inom hänsynsmålets ramar som det övergripande transportpolitiska målet kan uppnås. Miljöpartiet vill att ett transporteffektivt samhälle ska utgöra en ny transportpolitisk princip.

Transporteffektivitet kan uppnås på flera sätt, exempelvis genom en ökad fyllnadsgrad, ruttoptimering och samordnade godstransporter, men också genom transporteffektiv fysisk planering som kortar avstånden och därmed skapar förutsättningar för människor och näringsliv att tillgodose transportbehov och tillgänglighet med ett minskat trafikarbete. Genom kortare avstånd till vardaglig service, digitala tjänster för de som har möjlighet att arbeta hemifrån och bättre förutsättningar för ökat resande med kollektivtrafik, gång, cykel och olika delningstjänster skapas en bibehållen eller ökad tillgänglighet samtidigt som vägtrafiken kan minska, huvudsakligen i våra större städer. Ett transporteffektivt samhälle i städer och tätorter och en högre grad av resande med tåg mellan dessa ger andra behov av investeringar. Då kan klimatmålen, folkhälsa och att stödja kommuner i att utveckla den bebyggda miljön med fokus på närhet i stället för restidsvinster tas som utgångspunkter. Det medför att valet av styrmedel och åtgärder skiljer sig åt från regeringens transportpolitik. Vi ser att det är städerna och regionerna som i dag driver på för en ny syn på trafiken, men för att lyckas med detta behövs stöd från nationellt håll. Effektiva styrmedel, regionala medel och en nationell transportplanering som möter

kommuner och regioner i deras strävan mot hållbara, trivsamma och transporteffektiva miljöer behöver utvecklas.

Regeringen har misslyckats med klimatpolitiken

Inrikes transporter står i dag för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Med redan beslutade styrmedel kommer gällande mål inte att nås. Klimatmålet för transportsektorn innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, exklusive inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Med Miljöpartiet i regeringen hann Sverige halvvägs mot att nå detta mål, men med Tidöregeringen har utsläppen ökat kraftigt och målet har blivit mycket svårare att nå med fyra förlorade år. Koldioxidutsläppen från vägtrafiken ökade med ofattbara 24 procent under 2024.

EU:s klimatpolitik innebär att Sverige har bindande åtaganden till 2030 inom bl.a. ESR-sektorn där transporternas utsläpp ligger. Regeringens klimatskadliga politik försvårar avsevärt möjligheten att nå både nationella klimatmål och ESR-målet. Det långsiktiga målet är att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045, vilket innebär att växthusgasutsläppen från transportsektorn i princip behöver vara noll senast 2045. Trafikverket är tydliga med att reduktionsplikten eller motsvarande kraftfulla styrmedel samt en kraftfull elektrifiering är avgörande för att klara klimatmålen samt att det är angeläget att främja den inhemska produktionen av biodrivmedel.

Totalt beräknas planförslaget endast minska de ackumulerade utsläppen med cirka en halv miljon ton fram till år 2045 jämfört med en utveckling utan planförslaget, vilket motsvarar en minskning på omkring 0,5 procent av transportsektorns utsläpp under denna period. Det är i princip ingenting och därmed underkänt för en plan som omfattar nästan 1 200 miljarder kronor. En nationell plan som börjar gälla 2026 kan inte heller kompensera regeringens kraftigt försämrade klimatpolitik med tillräckligt omfattande trafikminskningar redan till år 2030. Men det finns stora möjligheter till utsläppsminskningar som tydligt kan bidra till 2030 och inte minst till nollutsläpp 2045. Minskad vägtrafik leder även till bättre luftkvalitet, minskat buller, minskad trängsel och bättre förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik med nyttor som består långt efter 2045.

Bredda infrastrukturplaneringen med utgångspunkt i fyrstegsprincipen

Framtidens transporter kommer i allt väsentligt att framföras på dagens infrastruktur. Även med en hög investeringsnivå kommer ny infrastruktur att utgöra ett mindre tillskott till den infrastruktur som redan finns. Styrningen behöver därför rikta in sig på användningen av transportsystemet. Styrningen av hur transporterna används kommer även att påverka valet av infrastruktur. Miljöpartiet delar Trafikverkets analys i Trafikverkets inriktningsunderlag att planeringsprocessen bättre kan bidra till transportpolitisk måluppfyllelse genom att den breddas till att tydligare omfatta andra åtgärder än fysisk infrastruktur, exempelvis lagar, regleringar, skatter och avgifter. Detta möjliggör ett större fokus på steg 1- och steg 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen för planens genomförande. Varje regering bör i samband med klimathandlingsplanen (som enligt lag ska presenteras senast vid årsskiftet året efter ett ordinarie val) redovisa vilka ekonomiska styrmedel för transporter som ska ligga till grund för den kommande nationella planen. Då ges förutsättningar att dessa finns med som en utgångspunkt för det kommande planförslaget.

Prioritera trafiksäkerheten högre

Behovet av att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder är fortsatt stort. Etappmålen för trafiksäkerhet 2030 innebär att antalet omkomna ska halveras och antalet svårt skadade minska med en fjärdedel jämfört med genomsnittet 2017–2019. De viktigaste åtgärderna för att uppnå detta är ökad mötesseparering, sänkta hastighetsgränser och övervakning av hastighetsgränserna med ägaransvar, samtidigt som gångs och cykels framkomlighet i det nationella vägnätet värnas. Alla åtgärder som är nödvändiga för att klara etappmålen för 2030 ryms inte i planen och investeringsmedel avsatta för väginvesteringar behöver i större utsträckning riktas mot åtgärder för högre trafiksäkerhet.

Underhåll vägar och spår – öka järnvägsunderhållet

Miljöpartiet vill så fort som rimligt möjligt återta allt eftersatt järnvägsunderhåll, dock senast 2037. Regeringen befäster en transportpolitik som prioriterar bilen och lämnar kvar tågresenärerna på perrongen. Med regeringens transportpolitik är likväl oron fortsatt stor för de som står och väntar på ett tåg som aldrig kommer eller för den tågresenär som ser timmarna långsamt passera i ett alltmer försenat tåg. Så kan vi inte ha det. Sveriges tågresenärer och godstransportörer förtjänar bättre.

Miljöpartiet anser att det är en viktig och grundläggande uppgift att underhålla den infrastruktur vi har för både vägar och järnvägar. Att det eftersatta underhållet på väg kan återtas under planperioden är positivt, men att enbart en mindre del av järnvägsunderhållet bedöms återtas är ett totalt misslyckande och oacceptabelt. Svensk järnväg behöver en kraftfull återställningsplan. Tågförseningar och inställda avgångar drabbar allt fler och allt oftare. Det påverkar både person- och godstransporter och ytterst påverkar det förtroendet för järnvägen i sig. Anslaget för järnvägsunderhåll behöver höjas, men inte på bekostnad av vägunderhållet. Miljöpartiet anslog 72 miljarder kronor mer för drift och underhåll av järnväg i samband med regeringens infrastrukturproposition – en höjning på nära 35 procent. Vi gör bedömningen att det finns ytterligare utrymme för mer järnvägsunderhåll än regeringen anslår under den kommande planperioden och att volymen för järnvägsunderhåll kan vara som störst i planperiodens senare del. Även Trafikverket har till trafikutskottet meddelat att de nu gör bedömningen att de kan öka järnvägsunderhållet ytterligare.

Regeringen vill gärna ta ensam ära för det ökade järnvägsunderhåll som nu sker. Men faktum är att förra regeringen höjde ramarna för underhållet av järnvägen med omkring 50 procent och den här regeringen med blygsamma 10 procent. Dessutom anger regeringen i sin egen infrastrukturproposition från hösten 2024 att det ökade järnvägsunderhåll som sker i dag till stor del beror på infrastrukturpropositionen från 2020 (s. 26):

De ökade ekonomiska ramarna som riksdagen fastställde efter regeringens förslag i propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151, bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409) har skapat förutsättningar för en ökad verksamhetsvolym av järnvägsunderhåll. Regeringen förutsätter att de ökade ekonomiska resurserna kommer att medföra att ett större antal åtgärder kan genomföras i järnvägsanläggningen och att det i förlängningen ska förbättra järnvägens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet.

Lägg tillbaka medel för nytt signalsystem

Det nya signalsystemet ERTMS är en stor och viktig satsning som berör hela järnvägs-systemet. Införandet behöver skyndas på för att inte järnvägen ska riskera att helt sluta fungera på delar av infrastrukturen. Det är även en direkt förutsättning för att nå effekt av andra järnvägssatsningar och en helt avgörande del av järnvägens modernisering. Det bidrar också till att kapaciteten och tillgängligheten på järnvägen kan upprätthållas. Men regeringen väljer här att ta bort hela 2,6 miljarder kronor av de medel till ERTMS som Trafikverket hade i förslaget till nationell plan. Miljöpartiet lägger tillbaka dessa medel och vi anser att det ligger som en utgångspunkt i planen att ERTMS ska finnas på minst de högt trafikerade sträckorna senast år 2042.

Utveckla bättre metoder och gör strategiska investeringar

Det behövs utvecklade arbetsmetoder och ett upplägg för åtgärderna som medger att återställa den eftersatta järnvägen samtidigt som tiden för arbetena inte sänker kapacitet och tillgänglighet mer än nödvändigt. Det är i dag svårt att avsätta tillräckligt med tid för underhåll av banorna på grund av antalet tåg på spåren, och tågtrafiken kan inte utvecklas i takt med ökad efterfrågan. Det växande behovet av att avsätta mer medel för drift och underhåll, utveckla innovativa metoder och förbättra organiseringen av järnvägsunderhållet behöver även ske parallellt med att det byggs nya spår för att kunna genomföra underhåll utan större störningar.

Järnvägsunderhållet behöver även ett ökat fokus på kortare genomförandetid och lägre trafikpåverkan samt att större hänsyn tas till samhällsekonomiska aspekter vid metodval. Val av sträckor och tid för åtgärder behöver tydligare än i dag hanteras systematiskt. Det behövs i betydligt större utsträckning innovation, metodutveckling och storskalig användning av effektiva maskiner för att få ett mer effektivt järnvägsunderhåll.

Det är även viktigt att strategiska investeringar i järnvägen tidigt kan bedömas och planeras utifrån att bibehålla tillräckligt med kapacitet och tillförlitlighet under tiden som järnvägsunderhållet pågår. Det kan handla om triangelspår för att möjliggöra omledning under en tillfällig avstängning eller uppställningsspår och mötesspår för att kunna bibehålla en större del av den ordinarie kapaciteten vid tillfällig enkelspårstrafik. För att detta ska vara möjligt behöver strategiska investeringar i järnvägen bedömas parallellt med en långsiktig planering för ett stärkt järnvägsunderhåll, och båda perspektiven behöver hanteras samlat i den nationella planen. Det finns ett stort behov av långsiktighet i järnvägsunderhållet som kan stödjas av strategiska mindre investeringar som ger redundans och bibehållen kapacitet.

Återta järnvägsunderhållet i statlig regi och dela upp Trafikverket

Underhållet av järnvägen har under lång tid lagts ut på entreprenad till privata utförare. Med marknadskrafterna skulle det bli bättre och billigare. Likt i andra länder som gjort samma sak har det i stället blivit dyrare och sämre. Ett förstatligande av underhållet är inte bara nödvändigt för att få ordning på den dåliga rälsen utan inte minst för att staten måste återta ett helhetsansvar för järnvägen. Inte heller sammanslagningen av Banverket och Vägverket till Trafikverket har skapat de fördelar som var avsikten. 15 år är tillräckligt med tid för att dra slutsatsen att det inte blivit som tänkt. Sveriges järnväg behöver en ansvarig myndighet med expertis som ägnar hela sitt fokus åt järnvägen.

Bygg järnvägar i hela landet

Miljöpartiet anser att det är angeläget med stora satsningar på nya sammanhängande stambanor för järnvägen i hela Sverige. Regeringen har stoppat viktiga investeringar i höghastighetsbanor i södra Sverige, och i norra Sverige saknas beslut på angelägna satsningar. Detta har skapat stor osäkerhet kring hur Sveriges framtida järnvägsinfrastruktur ska utvecklas. Regeringen saknar en vision för den svenska järnvägen. De befintliga stambanorna byggdes under 1800-talets senare del och deras betydelse för den svenska ekonomin och för utvecklingen av vårt land kan inte nog understrykas. Den järnväg som har byggt Sverige starkt står inför stora utmaningar. Infrastrukturen har brister i kapacitet, eftersatt underhåll och ett föråldrat signalsystem. När delar av järnvägen har nått kapacitetstaket går det varken att öka tågresandet tillräckligt mycket eller att göra nödvändigt underhållsarbete utan alltför stora trafikstörningar.

Flera länder i Europa satsar på stambanor anpassade efter en maxhastighet på 320 km/tim. Miljöpartiet delar den målbilden. Utan en tydlig vision får inte den svenska järnvägen förutsättningar att utgöra ryggraden i utvecklandet av det svenska samhället även för de kommande 150 åren. En viktig kommande länk är Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Tyskland och Danmark som förväntas öppnas år 2029. Tunneln innebär avsevärda restidsvinster mellan södra Sverige och Tyskland och trafikflödena till Sverige och Norge förväntas öka. Framför allt kommer Södra stambanan och Västkustbanan att påverkas. Regeringen har inte gett denna nya transportkorridor till Europa det fokus som skulle behövas.

Nya stambanor lägger grunden för det moderna Sverige

I dag är det fullt på spåren. Det går inte att tillräckligt väl utveckla och uppgradera de befintliga stambanorna med pågående trafik, utan nya spår måste till. Miljöpartiets främsta prioritering för större investeringar i nationell plan är att bygga nya stambanor i hela Sverige. Nedan har vi delat in åtgärder i stambanorna i tre geografiska områden.

Södra Sverige – sammanhängande stambanor med nav i Jönköping

Trafikverket har analyserat kapacitetssituationen i södra Sveriges järnvägssystem efter att satsningen på nya stambanor för höghastighetståg avbrutits av Tidöpartierna. Slutsatsen är att det finns ett antal längre sträckor med större kapacitetsbrister och att det också finns strategiska vägval om möjliga sträckningar. Utredningen rekommenderar att planering av åtgärder för olika tidsperspektiv sker samtidigt och kommer igång snarast. Analyser visar att det behöver byggas i princip motsvarande längd nya stambanor motsvarande de höghastighetsbanor som regeringen avbröt.

Miljöpartiet är tydligt: vi vill bygga nya sammanhängande stambanor i södra Sverige med nav i Jönköping. Nya sammanhängande stambanor gör det enklare att resa både med fjärrtåg och med regional kollektivtrafik samt att godstågen får bättre förutsättningar. Med sammanhängande stambanor avser vi att koppla ihop de pågående projekten Ostlänken, Göteborg–Borås och Lund–Hässleholm till ett system med nya stambanor för att få ut den fulla kapaciteten av de samlade investeringarna. Banorna ska mötas i Jönköping. Detta skulle påtagligt avlasta de befintliga spåren Södra stambanan respektive Västra stambanan.

Mellan ett antal större orter i södra Sverige är det i dag dåliga förutsättningar för arbetspendling med kollektivtrafik. Särskilt Jönköping har svaga kopplingar västerut mot Borås och österut mot Linköping/Norrköping. Dessa orter har en stor befolkning men trots detta ett begränsat tågresande. Tågpendlingen är i dag relativt låg i förhållande till orternas storlek och geografiska närhet. Ett nytt nav i Jönköping skulle ge stora regionala nyttor. Även fyrspår Göteborg–Alingsås är viktigt och Trafikverket har bedömt detta som nödvändigt även med en satsning på nya stambanor via Jönköping.

90 miljarder kronor tillförs under planperioden. Ytterligare finansiering kommer att behövas i kommande planperioder med ambitionen att sammanhängande nya stambanor i södra Sverige ska stå klart senast år 2045.

Behåll Ostlänkens utbyggnad i Linköping

Miljöpartiet är starkt kritiskt till att regeringen kapar Ostlänken. Beskedet att korta ned Ostlänken är ett slag mot både Sverige och Östergötlands utveckling. Neddragningarna innebär att en avgörande del av den nya stambanan försvagas. Det riskerar att skapa en allvarlig flaskhals för tågtrafiken i södra Sverige. Kapaciteten på järnvägen är i dag för låg med trängsel för regionaltåg, fjärrtåg och godståg. Regeringen sviker ännu en gång när det gäller de nya stambanorna, som behöver byggas i sin helhet.

Det är viktigt att Linköping och södra Sverige får ökad kapacitet på järnvägen, för både persontåg och gods. Trafikverket behöver få i uppdrag att fortsätta Ostlänkens utbyggnad fram till Linköpings befintliga centralstation som huvudinriktning, och med en fortsättning med järnvägsutbyggnaden vidare mot Jönköping. I uppdraget ligger också att det ska vara möjligt att hantera godstransporter i Linköping. Miljöpartiet lägger tillbaka 2 miljarder kronor för ny kapacitet vid Linköping. Ökad järnvägskapacitet genom Linköping är även viktig ur totalförsvars- och beredskapsperspektiv, då kommunen har en central roll inom svensk försvarsindustri och samhällsviktig verksamhet.

Miljöpartiet har länge drivit på för att Stångådalsbanan och Tjustbanan även fortsättningsvis ska behålla sin koppling till stambanan och att dessa ska vara en integrerad del av järnvägssystemet. Att vi har ett sammankopplat järnvägssystem är viktigt både för personresor och för bättre beredskap. Medel för denna anslutning har Miljöpartiet avsatt inom upprustningen för Stångådalsbanan och Tjustbanan.

”Mellersta” Sverige – Oslo–Stockholm och regional nytta i Värmland och Mälardalen

En snabb järnvägsförbindelse Stockholm–Oslo skulle kunna ersätta många flygresor och dessutom ersätta en hel del biltrafik mellan de större städerna längs rutten. Sträckan Stockholm–Oslo är en av Europas mest trafikerade flygsträckor. Det finns stora behov av snabbare och förbättrade förbindelser mellan Stockholm och Oslo. Sträckan är i vissa delar undermålig och mellan Örebro och Kristinehamn innebär dagens spår en längre omväg. Målbilden är en restid Stockholm–Oslo på under tre timmar. Förutom nyttan av att koppla samman två huvudstäder bättre än i dag så utgör stråket en helt avgörande koppling för både fjärrtågstrafik och regional kollektivtrafik för större städer som Västerås, Örebro och Karlstad. En utbyggnad av stråket stärker det regionala resandet och bidrar till att skapa en sammanhängande region Värmland-Mälardalen, samt till ett kapacitetsstarkt järnvägssystem. Miljöpartiet tillför 14 miljarder kronor för att bygga Nobelbanan mellan Örebro och Kristinehamn, samt olika kapacitetshöjande åtgärder på övriga delar som inte redan omhändertas genom andra projekt. Vi vill även påbörja en

lokaliseringsutredning för Gränsbanan i samarbete med Jernbanedirektoratet i Norge (motsvarande Trafikverket) där de avsätter medel för återstående sträcka till Oslo.

Norra Sverige – fungerande järnväg för regional och nationell utveckling

Två angelägna projekt för nya stambanor i norra Sverige är Nya Ostkustbanan (inklusive Ådalsbanan) och Norrbotniabanan. I valrörelsen 2022 lovade Ulf Kristersson att hela Nya Ostkustbanan skulle stå klar till 2035. Nu står det klart att han brutit det löftet. För regeringens ”satsning” på Ostkustbanan täcker inte ens det Trafikverket tidigare tog bort. Framför allt räcker det inte på långa vägar för att resenärer och näringsliv ska få det nya dubbelspår som de väntat på så länge. Regeringen har beslutat att projektet ska revideras och enbart omfatta utbyggnad av Ostkustbanan etappen Gävle–Kringlan till nytt dubbelspår i västlig dragning och en trafikplats vid E4. Statens kostnad blir nu drygt 11 miljarder kronor i stället för 15,8 miljarder kronor, men under planperioden finns enbart 7 miljarder kronor. Miljöpartiet tillför 45 miljarder kronor till Nya Ostkustbanan utöver de medel som finns i regeringens nationella plan för att färdigställa hela Nya Ostkustbanan inom planperioden och säkerställa att Ostkustbanan anpassas för såväl långväga som regionala resor samtidigt om staten står upp för ingångna avtal inom Nya hållbara städer. Ett helt färdigställande av hela Nya Ostkustbanan inom planperioden kan påverkas av den osäkra situationen med dragningen av nya spår i Hudiksvall. Här ligger en stor osäkerhet och innan byggstart kan bli aktuellt på den delen av Nya Ostkustbanan behöver Trafikverket och Hudiksvalls kommun komma fram till en lösning på den frågan.

Nya Ostkustbanan (inklusive Ådalsbanan) mellan Gävle och Härnösand är en mycket viktig större satsning på dubbelspår och rakare järnväg. Delar av sträckan har i dag kapacitetsproblem och restiderna är långa. Nya Ostkustbanan ska knyta samman de norra och södra delarna av landet med ett hållbart transportsystem, som skulle innebära en förkortad restid med två timmar mellan Stockholm och Umeå. Tåget blir betydligt mer attraktivt för både passagerare och gods. Att bygga dubbelspår för tyngre, längre och fler tåg med kortare restider längs södra Norrlandskusten är en avgörande åtgärd för att klara den gröna omställningen genom att halvera kostnaderna för godstransporter, öka tillgängligheten och underlätta regional kollektivtrafik.

Norrbotniabanan är en 27 mil lång ny järnväg mellan Umeå och Luleå för snabbare, säkrare och mer miljövänliga resor och transporter. Det stärker samhällsutvecklingen och näringslivets konkurrenskraft. Med Norrbotniabanan halveras restiderna och avstånden krymper. Det gör det möjligt att nå en större arbetsmarknad och knyter samman universitet och utbildningsorter i regionen. Industrierna expanderar i norr och behoven av att transportera gods ökar. Norrbotniabanan klarar fler tåg med tyngre laster i högre hastigheter, och ger dessutom nya alternativ till vägtransporterna längs kusten. Det möjliggör både billigare och mer klimatsmarta transportlösningar. Arbetet med Norrbotniabanan ska om möjligt tidigareläggas.

Fler investeringar behövs i hela landet

Det finns ett stort behov av åtgärder på övriga banor än de redan nämnda stambanorna. Nedan redovisas åtgärder utanför stambanorna.

Västkustbanan – Dubbelspår Maria–Helsingborg snarast möjligt

Sträckan mellan Maria station i norra Helsingborg och Helsingborgs C är en viktig förbindelse i västra Sverige. Den 4,5 kilometer långa sträckan är den sista flaskhalsen i systemet och behöver byggas ut till dubbelspår. Sträckan kom första gången med i nationell plan år 2018 och behölls i planbeslutet 2022 (planen 2022–2033). I Tidöregeringens beslut om nationell plan har pengar till sträckan tagits bort och åtgärden ska utredas i ett ”omtag”. Miljöpartiet motsätter sig detta och avsätter 10,1 miljarder kronor.

Västkustbanan är en viktig del av Sveriges järnvägsnät och används för både person- och godstrafik. Den knyter samman järnvägen mellan Göteborg, Helsingborg, Lund och Malmö. Utbyggnaden till dubbelspår på Västkustbanan har skett successivt. 2023 invigdes dubbelspåret på sträckan Ängelholm–Maria station, och 2025 öppnade det färdigbyggda dubbelspåret i tunnel genom Varberg. Men Västkustbanans fulla kapacitet nås inte förrän hela banan är dubbelspårig. Först då kan det gå fler tåg med högre hastighet och förseningarna skulle bli färre.

En utbyggnad till dubbelspår gör att trafiken på sträckan kan öka tre gånger om och gynnar tågresandet med fler avgångar, ökad punktlighet och lägre störningskänslighet. När hela Västkustbanan är utbyggd beräknas restiden bli något över två timmar mellan Göteborg och Malmö med uppehåll på de större stationerna. Det är en kraftig förbättring på ca 40 minuters kortare restid.

Norge/Vänerbanan – Rusta upp sträckan Göteborg–Oslo

Sträckan Oslo–Göteborg är i dag en flaskhals i järnvägsnätet. Regionen har ett stort behov av effektiva transporter, särskilt för gods, och järnvägen mellan dessa två viktiga städer är underdimensionerad och präglad av låg hastighet, begränsad kapacitet och bristande punktlighet. Detta påverkar både näringslivets konkurrenskraft och möjligheterna att överföra transporter från väg till järnväg. Miljöpartiet tillför 2 miljarder kronor för åtgärder längs sträckan Göteborg–Oslo.

Fler åtgärder på Malmbanan

Bristande kapacitet i järnvägssystemet och återkommande stopp på grund av bl.a. bristande underhåll. Stopp och förseningar på Malmbanan har stor påverkan på LKAB:s möjligheter att leverera järnmalm samtidigt som persontrafiken drabbas. I dag transporteras ca 20 miljoner ton järnmalmsprodukter via Narvik och 7 miljoner via Luleå årligen. Banan är enkelspårig med mycket hög belastning där omkring 30 malmtåg passerar dagligen, utöver persontrafik. Miljöpartiet tillför 5 miljarder kronor utöver befintliga åtgärder i nationell plan till Malmbanan.

Stärk Inlandsbanan för gods, ökad redundans och kapacitet

För att öka tillgängligheten och kapaciteten behövs åtgärder för högre hastigheter, ökad trafik och fler mötesplatser. Det behövs även fler terminaler för omlastning av gods och åtgärder för att öka banans bärighet, framför allt i den norra delen. Det finns möjligheter till omledning och ökad redundans i järnvägssystemet som helhet, samt potential för överflyttning från väg till järnväg. Inlandsbanan lyfts även ofta fram som angelägen för ökad beredskap. Miljöpartiet tillför 5 miljarder kronor utöver befintliga åtgärder i nationell plan till Inlandsbanan.

Stångådalsbanan och Tjustbanan ska rustas upp

Viktiga regionala banor i sydöstra Sverige som har stort behov av upprustning genomgick en utredning i nationell plan från 2022. Det gjorde att det fanns hopp om att den nationella planen skulle lägga in åtgärder för att få dessa banor i gott skick. Stångådalsbanan har regional kollektivtrafik och Tjustbanan ansluter till Västerviks hamn, vilket ger förutsättningar för godstrafik. Miljöpartiet avsätter 2 miljarder kronor för att rusta upp banorna. I detta ingår även medel för att uppnå en ändamålsenlig anslutning för Stångådalsbanan och Tjustbanan till stambanan i Linköping. Beroende på val av stationsläge i Linköping kommer olika åtgärder att behövas. Miljöpartiet avsätter även 2,3 miljarder kronor för elektrifiering eller statligt stöd för batteri/väggaståg för elektrifierade banor. Stångådalsbanan och Tjustbanan kan bli aktuella för detta.

Dubbelspår Hässleholm–Kristianstad

Sträckan har en viktig funktion för långväga gods- och personresor och för arbetspendling. Sträckan mellan Hässleholm och Kristianstad är ett av landets högst belastade enkelspår utifrån ett mycket högt kapacitetsutnyttjande, vilket begränsar möjligheten att utöka trafiken enligt de anspråk som finns. Miljöpartiet vill bygga ut till dubbelspår och avsätter 3 miljarder kronor.

Kust till kust-banan, Alvesta–Räppe–Växjö

Kust till kust-banans sträckning mellan Alvesta och Växjö är en av de linjedelar i landet med högst kapacitetsutnyttjande för enkelspåriga banor. Sträckan utgör en central länk inte bara för trafik inom Kronoberg utan även för tillgängligheten i Kalmar, Blekinge, Jönköping, Västra Götaland och Skåne samt till Danmark. Sträckan trafikeras av fem olika tåglinjer som tillsammans kopplar samman fem regioner. Störningar på sträckan påverkar järnvägssystemet i ett större perspektiv, främst Södra stambanan. Åtgärder på sträckan är därför av betydelse för hela södra Sverige. Miljöpartiet avsätter 1 miljard kronor och behåller åtgärden Växjö–Räppe i nationell plan, samt att vi vill fortsätta utreda dubbelspår mellan Räppe och Alvesta. Räppe station utgår då planerat regionsjukhus inte kommer att genomföras.

Rusta upp Tabergsbanan

Miljöpartiet ställer sig bakom att avbryta sträckan Byarum–Tenhult och i stället rusta upp den befintliga Tabergsbanan. Regeringen gör dock en alltför blygsam investering på Tabergsbanan och Miljöpartiet skjuter till ytterligare 0,5 miljarder kronor för upprustning av den befintliga järnvägen.

Dubbelspår på Nynäsbanan för både gods och pendlare

Nynäsbanan på Södertörn är viktig för både pendling och godstransporter men är i dag enkelspårig på stora delar, vilket skapar flaskhalsar, förseningar och begränsad kapacitet. I och med ökade godsvolymer från Stockholm Norvik hamn och fler pendlare i regionen är behovet av dubbelspår stort. Stockholm Norvik hamn hanterar över 6 miljoner ton gods och mer än 430 000 passagerare, och volymerna väntas öka de kommande åren. För att klara denna tillväxt på ett klimatsmart sätt krävs att mer gods flyttas från väg till järnväg. Ett dubbelspår på Nynäsbanan är avgörande för att möjliggöra denna omställning.

Dubbelspår på Nynäsbanan stärker också kopplingen mellan södra Stockholmsregionen och centrala Stockholm samt som en viktig förbindelselänk för Gotlandstrafiken. Utbyggnaden av dubbelspår mellan Västerhaninge och Nynäshamn förbättrar även förutsättningarna för pendeltågstrafiken. Fler avgångar, kortare restider och ökad punktlighet gör det enklare för människor att välja kollektivtrafiken i vardagen. Miljöpartiet avsätter 8 miljarder kronor.

Tomteboda bangård viktig för hela Sveriges tågtrafik

Den mycket angelägna åtgärden Tomteboda bangård tillförs totalt 2,18 miljarder kronor av Miljöpartiet. Den otillräckliga järnvägsinfrastrukturen i Stockholm kostar samhället miljarder kronor. Att modernisera och öka kapaciteten på Stockholms centralstation där ca 80 procent av alla tågresor i hela Sverige börjar, passerar eller slutar är helt nödvändigt. För att få en ökad kapacitet på Stockholms centralstation behöver stationens funktioner renodlas till av- och påstigning. En utveckling kommer därför att innebära att servicen av tågen som städning, påfyllning av vatten och mat m.m. behöver göras i nära anslutning till centralstationen. Många av dessa åtgärder utförs i dag vid Stockholms central eller strax norr om. Det hindrar centralstationen från att utvecklas men hotar även stadsutvecklingen av västra city i Stockholm. Tomteboda bangård har bedömts vara ett lämpligt område för detta och åtgärden ska vara kvar i nationell plan. Åtgärden på Tomteboda bangård behöver genomföras i nära dialog med Solna stad.

Elektrifiering eller statligt stöd för batteri/vätgaståg

Miljöpartiet vill att fler av de ännu inte elektrifierade järnvägssträckorna ska elektrifieras. Vi välkomnar även initiativ från tågoperatörerna kring batteritåg/vätgaståg och här behöver operatörer och staten samverka om vilka åtgärder som kan bli aktuella för respektive bana. Sker åtgärder i tågen i stället för infrastrukturen så faller den investeringen på någon annan aktör än staten, och det gör att det finns anledning att se över möjligheten till statligt stöd för att skapa ekonomiska incitament att hitta rätt lösning på rätt plats. Miljöpartiet avsätter 2,3 miljarder kronor för elektrifiering eller statligt stöd för batteri/vätgaståg. Exempel på banor som lämpligen kan omfattas är Halmstad–Värnamo, Markarydsbanan, Stångådalsbanan och Tjustbanan.

Fortsätt utreda framtida järnvägssatsningar

Järnvägssystemet kommer inte att bli färdigbyggt ens med dessa mycket stora satsningar. Utifrån de behov som finns för svensk järnväg är det visionslöst av Tidöregeringen att ta bort 0,5 miljarder i utredningsmedel, järnväg. Det finns behov av att titta på ytterligare framtida åtgärder, t.ex.

- Järna–Flemingsberg: Stort behov av kapacitetsförstärkning för att öka kapaciteten till och från Stockholm. Behovet ökar med nya stambanor i södra Sverige som ger mer trafik även på denna sträcka.
- Arosbanan, Uppsala–Enköping: Organisationen En bättre sats har pekat ut denna som en viktig ny järnvägskoppling i Mälardalsregionens tågtrafik.

Hållbara godstransporter och förutsättningar för längre tåg

Sverige tillåter redan i dag tyngre vägfordon än vad som generellt är tillåtet i Europa samtidigt som längre tåg än svensk standard tillåts i flera av våra grannländer, som exempelvis Finland, Danmark och Tyskland. Miljöpartiet är kritiskt till regeringens ensidiga beskrivning av längre och tyngre fordon på väg och saknar ett motsvarande perspektiv för järnvägstransporterna. Åtgärder för BK4 (bärighetsklass 4) innebär att förstärka redan fullt fungerande vägar för ännu tyngre lastbilar än i dag. Effekten blir i de flesta fall att mer av godstrafiken permanentas och ökar på väg i stället för att flytta från väg till järnväg och sjöfart. Miljöpartiet är öppet för att tillåta längre och tyngre lastbilar på vissa utpekade stråk där möjligheten att ersätta dessa vägtransporter med järnväg och sjöfart saknas. Det kan även finnas skäl utifrån ett totalförsvarsperspektiv. Men längre och tyngre vägtransporter snedvrider ytterligare konkurrenssituationen för gods mellan väg och spår, och den bedömda klimatnyttan behöver ställas mot fler lastbilar och färre tågtransporter.

Förutom att tillåta längre tåg vill Miljöpartiet se ett riktat fokus på en strategisk utbyggnad och förstärkning kopplat till multimodala godsterminaler. Det bidrar till att stärka det transportövergripande synsättet och medför att omlastning för godstransporterna effektiviseras och ger bättre omlastning mellan väg, spår och sjöfart. Det finns även behov av förlängda mötesspår för godståg för att kunna möjliggöra längre tåg på ett sammanhängande järnvägsnät. Den nya TEN-T-förordningen innebär en höjd och förtydligad ambitionsnivå jämfört med tidigare, med krav på att trafik med långa godståg ska kunna framföras med en viss frekvens. Miljöpartiet omfördelar 15 miljarder kronor från förstärkt bärighet på vägar för tyngre och längre lastbilar (BK4) till en satsning på ökat gods på järnväg.

Åtgärda Hjulstabron för stärkt Mälarsjöfart

Till skillnad från järnvägar och väg så har sjöfarten ingen kapacitetsbrist. Flytt av transporter till sjöfart frigör därmed kapacitet på järnväg och väg och Mälarsjöfarten är viktig för möjligheten att avlasta landinfrastrukturen från gods. Hjulstabron behöver åtgärdas för att säkerställa nyttan av övriga investeringar för Mälarsjöfarten. Västerås stad och Köpings kommun investerar 1,8 miljarder kronor kopplat till hamnarna i dessa städer. Konsekvensen av en icke åtgärdad Hjulstabro innebär att effekterna från övriga investeringar som slussen i Södertälje, muddring av farled och åtgärder i hamnarna inte uppnår sin fulla potential för överflyttning av volymer från landtransporter till sjöfarten inom planperioden. Därför omfördelas 1,2 miljarder kronor från BK4-åtgärder till åtgärder för ny- eller ombyggnation av Hjulstabron.

Regeringen saknar en vision för kollektivtrafik och cykel

Attraktiv kollektivtrafik och cykling är en viktig förutsättning för många i ett hållbart samhälle med både fungerande städer och en levande landsbygd. Kollektivtrafik och cykling vidgar och bidrar till fungerande arbetsmarknader och underlättar för företag att rekrytera rätt kompetens. Med kollektivtrafik och cykling kommer människor till jobb, nöjen, förskolan och butiken. Långt över 90 procent av kollektivtrafiken drivs i dag med el eller förnybara drivmedel. Det innebär att varje ökning av andelen resande med kollektivtrafik minskar utsläppen. Varje person som kliver ur bilen och på bussen eller

tåget minskar sin klimatpåverkan. Branschen har tagit fram konkreta förslag på åtgärder och ett mål om att fyra av tio motoriserade resor ska ske med kollektivtrafiken år 2030. Trots detta saknar regeringen ett framtidsblickande perspektiv för kollektivtrafiken. Det duger inte. Miljöpartiet stöder branschens mål om att fyra av tio motoriserade resor ska ske med kollektivtrafiken år 2030.

Staten medfinansierar vissa satsningar som syftar till att skapa och förbättra förutsättningarna för resande med kollektivtrafik och cykel, framför allt via länsplanerna och sedan 2015 också via stadsmiljöavtalen. Länsplanerna behöver få ökade anslag och det är i dessa planer som regionala åtgärder för stärkt kollektivtrafik och cykel ofta ligger. Stadsmiljöavtalen ska återinföras och behöver utvecklas och bli enklare att söka. Även ett landsbygdsmiljöavtal ska införas och vända sig till kommuner och regioner med andra förutsättningar än de som finns i städerna. Sammantaget ska möjligheten att söka medfinansiering till landets regioner och kommuner för lokala hållbara trafiklösningar öka och stöden ska vara utformade för landets alla kommuner och regioner. Det behövs även statlig finansiering i den nationella planen för cykling för ökad framkomlighet, trafiksäkerhet och förutsättningar för attraktiv cykling.

Stadsmiljöavtal/landsbygdsavtal

Miljöpartiet vill återinföra det borttagna stadsmiljöavtalet samt införa ett landsbygdsavtal. Detta är en medfinansiering till regioner och kommuner för investeringar i gång, cykel, kollektivtrafik och hållbara godstransportlösningar. Trafikverkets utvärdering av de tidigare stadsmiljöavtalen visar på mycket positiva effekter och att dessa har bidragit till ett mer hållbart transportsystem. Vår bedömning är att nivån som lägst bör vara 1 miljard kronor per år för att sedan öka under planperioden. Miljöpartiet tillför totalt 18 miljarder kronor för planens tolv år. (En del av landsbygdsavtalen föreslås i Miljöpartiets budget för 2026 finansieras genom andra anslag än de som omfattar nationell plan. Dessa medel redovisas inte här.)

Investera för ökad och säker cykling

Här behövs en riktad satsning med statlig finansiering i den nationella planen för ökad framkomlighet, trafiksäkerhet och förutsättningar för attraktiv cykling. En satsning på 15 miljarder kronor innebär en betydligt större satsning än i regeringens plan. (Beloppet är exklusive medel i länsplaner.)

Öka ramarna till länsplanerna

Länsplanerna är trots ökningen av medel kraftigt underfinansierade. Det är i länsplanerna som regionerna själva kan avsätta medel för regional kollektivtrafik och cykel. Länsplanerna är den del av de nationella investeringarna i infrastruktur som regionerna förfogar över. En utökning med ytterligare 9,1 miljarder kronor motsvarar en ökning på 15 procent och stärker regionernas förutsättningar att finansiera kollektivtrafik och cykel.

Medel till länsplaner utifrån Miljöpartiet

miljoner kronor

Stockholm	16 238	+2 118 (mer än regeringen)
Uppsala	2 914	+380
Södermanland	1 896	+247
Östergötland	3 125	+408
Jönköping	2 611	+341
Kronoberg	1 502	+196
Kalmar	1 581	+206
Gotland	394	+51
Blekinge	945	+123
Skåne	8 596	+1 121
Halland	2 287	+298
Västra Götaland	11 806	+1 540
Värmland	1 885	+246
Örebro	2 019	+263
Västmanland	1 754	+229
Dalarna	1 952	+255
Gävleborg	1 879	+245
Västernorrland	1 651	+215
Jämtland	946	+123
Västerbotten	1 887	+246
Norrbottn	1 810	+236
SUMMA	69 678	+9 087

Övriga omprövningar av planen

Det finns ett antal mycket angelägna omprövningar för den beslutade nationella planen;

Nej till ännu fler motorvägar i Stockholm

Miljöpartiet säger nej till Tvärförbindelse Södertörn samt till kapacitetsförstärkande åtgärder till följd av Förbifart Stockholm. Detta innebär att ca 26 miljarder kronor frigörs i planen till åtgärder för att i stället stärka hållbara transporter. Att Tvärförbindelse Södertörn utgår innebär även att sex naturreservat skyddas från intrång från en ny motorväg och att regionen kan fortsätta arbetet mot minskat bilberoende i stället för att ytterligare förstärka ett bilberoende. Utöver detta utgår följande kapacitetsförstärkande åtgärder: E4/E20 Hallunda–Vårby, E4/E18 Hjulsta–Jakobsberg, E4 Häggvik–Rotebro samt E4 trafikplats Glädjen–trafikplats Arlanda. Åtgärden för vägpassage över Södertälje kanal som har ett bredare syfte än enbart kapacitetsförstärkande och bl.a. lyfts fram som viktig för totalförsvaret behålls.

Östlig förbindelse är en återvändsgränd som leder bort från ett transporteffektivt samhälle. Trafikverket bedömer Östlig förbindelse som robust olönsam. Trots detta lägger regeringen in 1 miljard kronor till ett projekt som Trafikverket skrotat, samtidigt som de rycker undan mattan för en fungerande järnväg i Stockholm. Totalt bedöms en östlig förbindelse kosta mellan 35 och 40 miljarder kronor. De medel regeringen nu lägger in i planen utgör enbart några procent av totalkostnaden. En östlig förbindelse skulle ge

ökad vägtrafik i regionen som helhet och trafiken i Stockholms innerstad bedöms påverkas olika. Bland annat Östermalm kommer att få ökad biltrafik och kommer att fungera som en infartsväg till innerstaden. Det arbete som Stockholms stad redan gör med satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik är fullt möjligt att göra utan en östlig förbindelse. Stockholms stad har även som mål att minska biltrafiken totalt i staden och en ny motorväg leder till motsatt effekt. Miljöpartiet motsätter sig Östlig förbindelse i nationell plan och sparar 1 miljard kronor till angelägna investeringar.

Ompröva riksväg 40 Jönköping–Ulricehamn

Kapacitetshöjande vägprojekt som saknar tydlig klimatnytta, t.ex. mer omfattande breddningar utan tydlig kollektivtrafiklösning, behöver omprövas. Riksväg 40 Jönköping–Ulricehamn är ett sådant projekt som gynnar privatbilism snarare än trafikomställning. Miljöpartiet tar bort 3,8 miljarder kronor ur nationell plan för RV 40 Jönköping–Ulricehamn.

Västlänkens kostnadsökning ska finansieras av staten

Miljöpartiet anser att de ökade kostnaderna för Västlänken ska finansieras genom den statliga riskreserven i den nationella planen för transportinfrastrukturen eftersom projektets kostnadsökningar faller inom riskreservens syfte. Västlänken är ett statligt järnvägsprojekt där Trafikverket är ansvarig för genomförande.

Konkurrensneutral prissättning på transporter

Transporter innebär en nytta eftersom de förflyttar människor och gods. Men transporter innebär också samhällskostnader som drabbar andra än resenären eller transportören själv, som t.ex. utsläpp, slitage och olyckor. Trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt för utformningen av styrmedel inom transportsektorn. Stora delar av vägtrafiken är i dag underprissatta, framför allt den tunga vägtrafiken. Detta snedvrider konkurrensen då gods på järnväg i hög grad är prissatt utifrån dessa samhällskostnader. En effektivt utformad kilometerskatt för tung trafik är en viktig åtgärd för att hantera vägtrafikens externa effekter, som slitage och trängsel. Det kan även ske genom en långsiktig utveckling av trängselskatter, fordons- och trafikregleringar eller prissättning av utsläpp. Det centrala är att transporterna ska bära sina egna samhällsekonomiska kostnader och att dessa ska vara rättvisa mellan olika trafikslag. I dag betalar järnvägsoperatörerna stora summor för att få rätten att framföra tåg på den svenska järnvägen, men ett motsvarande system saknas för vägtrafiken.

Väl utformad prissättning av transporter har även stor potential att bidra till att transportsystemet används mer effektivt. Detta skulle även innebära att vissa vägtransporter skulle gå över till järnväg, och för transportplaneringen som helhet är det väsentligt att kunna peka ut vilka åtgärder som bäst möter denna utveckling. Regeringen behöver redogöra för hur en utformning av styrmedel ska se ut för transportsektorn som helhet och att detta blir en utgångspunkt för den nationella planen.

Möjliggör för breddad finansiering

Att investera i Sveriges järnväg är dyrt men kommer med stora nyttor för både samhället och individen. Otillräckliga investeringar kostar också mycket pengar för samhället, men ger till skillnad från investeringar inga nyttor tillbaka. Miljöpartiet ser en möjlighet att finansiera framtidens infrastruktur genom en lånefinansiering. Det möjliggör ytterligare medel som kan användas till utveckling av transportsystemet och utgör ett komplement till traditionell anslagsfinansiering. En avvägd lånefinansiering kan möjliggöra ett mer samordnat och effektivt genomförande av projekt. Det kan också ge nyttoeffekter som ger ökad kapacitet och att framkomlighet realiseras tidigare än vid anslagsfinansiering. Likaså är det intressant att titta på om olika projekt kan genomföras i bolagsform. Sverige ska även arbeta aktivt för att söka medfinansiering till infrastrukturprojekt från EU och Nato. Det centrala är att projekten både skapar nyttor för framtidens transporter och bygger ett transporteffektivt och klimatsmart transportsystem. Miljöpartiet ser i dag att viktiga investeringar inte genomförs eller genomförs långt senare än behoven medger. Stora investeringar i modern infrastruktur kommer med kostnader på kort sikt, men med högt välstånd. Att göra ingenting blir också dyrt, men till skillnad mot investeringar medför det inte några positiva effekter.

Ett möjligt sätt att uppnå kortare byggtider, lägre totalkostnad och mindre intrång i naturen är genom s.k. landbroar. Denna teknik har den fördelen att det skulle kunna hantera en del av de målkonflikter som finns, såsom ingrepp i naturen. Den ger också ekonomiska fördelar över tid då underhållskostnaden blir lägre. Miljöpartiet vill att nya stambanor ska byggas med höga klimatkrav på den statliga upphandlingen av projektet. På så sätt kan vi ta tillfället i akt att skynda på teknikutvecklingen av såväl fossilfritt stål som betong med avsevärt mindre klimatpåverkan än i dag.

Samfinansieringsavtal

Miljöpartiet vill tillsätta en statlig förhandlare i syfte att möjliggöra ytterligare angelägna kollektivtrafikprojekt i större städer/regioner där vägavgifter/trängselskatt utgör en del av en större samlad finansiering. Både Stockholm och Göteborg har trängselskatt. För Skånes del är det intäkterna från Öresundsbron som inom kort kommer att resultera i ett överskott. Förhandlingar ska möjliggöras genom en statlig förhandlingsperson och ske med de kommuner/regioner som önskar delta i samtal. Det finns redan i dag olika projekt i våra större städer/regioner som skulle kunna bli aktuella i samband med sådana förhandlingar;

- Region Stockholm: Ny tunnelbana till kommande Bromma parkstad och en fortsättning på Spårväg syd lyfts fram som angelägna för framkomlighet och bostadsbyggande.
- Region Göteborg: Allélänken, metrobuss (BRT) och Operalänken anses viktiga för den fortsatta framkomligheten i Göteborg.
- Region Skåne: Öresundsbron kommer att nå sin kapacitet inom 25 år och en ny fast förbindelse till Danmark kan bli aktuell.

Klimatanpassningar kräver resurser och samverkan

Klimatförändringar kommer ytterligare att öka behoven av åtgärder på och i anslutning till infrastrukturen. Genom ökad nederbörd, kraftiga skyfall, vinterväder som pendlar kring noll grader och värmeböljor med solkurvor ökar behoven av exempelvis extra

skötsel av sidoområden, trädsäkring, erosionsskydd samt rensning och byten av trummor för avvattning. Vi ser ett behov av en riktad satsning med 15 miljarder kronor för specifikt transportinfrastrukturen med anledning av klimatförändringarna. Miljöpartiet tillför 8,6 miljarder till planen för klimatanpassningsåtgärder. Dessa medel avser vägar och spår.

Nationella expertrådet för klimatanpassning lyfter fram att klimatanpassningen av infrastrukturen och transportsystemet kommer att kräva en mer utvecklad samverkan mellan myndigheter, kommuner och andra aktörer. Kalhyggen intill transportinfrastruktur skulle kunna påverka risken för skred och detta är ett exempel där Miljöpartiet ser att samverkan behövs mellan olika aktörer för att säkra upp transportkorridorerna mot åtgärder som enskilt eller tillsammans med klimatförändringar kan skada infrastrukturen allvarligt.

Försämrat säkerhetsläge ställer krav på transportsektorn

Under en längre tid har säkerhetsläget i omvärlden försämrats. Sverige har sedan 2015 successivt återupptagit och skalat upp arbetet med totalförsvaret och beredskap för olika typer av kriser och ytterst krig. Transportsektorn är avgörande för Sveriges samlade motståndskraft och för såväl det civila som det militära försvaret. Tillsammans med det allvarliga säkerhetspolitiska läge som råder i Sveriges närområde och i Europa gör det att transportinfrastrukturen behöver stärkas och utvecklas för att samhällsviktiga funktioner ska kunna upprätthållas.

I uppdraget till Trafikverket att ta fram ett förslag till nationell plan angavs att objekt som inte är transportpolitiskt motiverade utan i huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar måste bedömas och finansieras i särskild ordning och att sådana objekt därför inte skulle ingå i förslaget. Sådana objekt hanteras i andra processer.

I juni 2025 träffade samtliga riksdagspartier en blocköverskridande överenskommelse om att lånefinansiera 300 miljarder kronor för totalförsvaret under perioden 2026–2034. Av dessa får högst 50 miljarder kronor användas för investeringar i fysisk infrastruktur och lagerhållning av livsmedel, läkemedel och drivmedel som en del av det civila försvaret. En välfungerande och ändamålsenlig infrastruktur är central för att upprätthålla samhällets funktionalitet vid höjd beredskap och ytterst krig. Cirka 30 miljarder kronor bör avsättas under perioden 2026–2034 för investeringar i transportinfrastruktur som är prioriterade för det militära försvaret, vilket också kan öka totalförsvarsförmågan.

Omtag i samhällsekonomiska beräkningar

Trafikverkets egna slutsats är att klimatutsläpp generellt har mycket liten betydelse i samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser, jämfört med exempelvis restider och trafiksäkerhet. Trafikverkets prognoser för trafikutvecklingen har dessutom ofta överskattat utvecklingen för biltrafiken och underskattat resande med tåg. Utvecklingen av infrastrukturen sker i dag utifrån en prognosbaserad planering baserad på framtida restidsnyttor, som står för huvuddelen av den samhällsekonomiska lönsamheten i kalkylerna. Klimatutsläppen i transportsektorn får inte det utrymme som skulle behövas för att förändra planeringen. Detta har starkt missgynnat den klimatsmarta järnvägstrafiken som haft mycket kraftigare resandeutveckling än i prognoserna, huvudsakligen för persontransporter. Det finns exempel på järnvägsprojekt som har bedömts samhällsekonomiskt olönsamma

trots att de beskrivs som helt avgörande och angelägna för transportinfrastrukturen som helhet. Underhåll av väg bedöms dessutom ge nästan dubbelt så stor nytta som underhåll i spår. Säg detta till den som dagligen väntar på ett tåg som är försenat. Ska vi på allvar prioritera järnvägen och klimatet behöver de samhällsekonomiska analyserna ses över.

Med ett mål om minskad vägtrafik – olika mycket beroende på del av landet – skulle den samhällsekonomiska beräkningen för olika åtgärder allt annat lika få ett annat utfall, då en stor del av de beräknade restidsnyttorna beräknas från ökade trafikmängder. Trafikverket anger själva att de redan gjort känslighetsanalyser på objekten utifrån minskad vägtrafik, men den bedömningen är gjord på en minskning på den förväntade trafikökningen. Egentligen har de enbart gjort en känslighetsanalys med en lägre trafikökning än den först antagna.

Trafikverket ska få ett tydligt uppdrag om målstyrning för ökad transporteffektivitet och med vägtrafikminskningsmål. I större städer finns större förutsättningar för minskad biltrafik, medan det i mer glesbefolkade delar av landet kan finnas ett mål om att inte öka biltrafiken. Då blir satsningar på järnvägen, kollektivtrafik samt cykel ännu mer angelägna. Detta medför även att nuvarande trängsel i vägsystemet kan försvinna eller kraftigt minska och att det inte längre behövs kapacitetshöjande åtgärder i vägnätet. Ny väginfrastruktur utifrån angelägna nyetableringar av bostäder och verksamheter kommer fortsatt att behövas, men dessa anläggs utifrån tillgänglighet och inte utifrån behov av ökad kapacitet. Investeringsramen för väg ska få ett tydligt fokus på trafiksäkerhetshöjande åtgärder för att nå etappmålet för trafiksäkerhet och arbetet utifrån nollvisionen. Detta medför att ramen för investeringar till ännu större del kan gå till investeringar i järnväg samt till ökade anslag för länsplanerna. Planerade vägprojekt ska omvärderas utifrån vägtrafikminskningsmålen.

Linus Lakso (MP)

Rebecka Le Moine (MP)

Emma Nohrén (MP)

Katarina Luhr (MP)

Amanda Palmstierna (MP)