

# Trafikutskottets betänkande 2023/24:TU18

## Infrastrukturfrågor

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen lägger regeringens skrivelse om Riksrevisionens rapport om nationell plan för transportinfrastrukturen till handlingarna och avslår följdmotionerna. Utskottet föreslår vidare att riksdagen avslår samtliga motionsyrkanden från allmänna motionstiden om bl.a. infrastrukturplanering, utgångspunkter för planeringen, åtgärder i infrastrukturen samt finansierings- och effektivitetsfrågor. Utskottet hänvisar främst till pågående arbete med att bl.a. ta fram en ny nationell plan för transportinfrastrukturen. I betänkandet behandlas ett stort antal motionsförslag om olika infrastrukturprojekt runt om i landet, främst väg- och järnvägssträckningar. Utskottet avstyrker dessa förslag med hänsyn till rollfördelningen inom planeringsprocessen.

I betänkandet finns 49 reservationer (S, SD, V, C, MP). I en av reservationerna (S, V, C, MP) föreslås ett tillkännagivande till regeringen om ansvarsfördelningen inom infrastrukturplaneringen. I betänkandet finns två särskilda yttranden (SD).

#### *Behandlade förslag*

Skrivelse 2023/24:135 Riksrevisionens rapport om nationell plan för transportinfrastrukturen.

Sex yrkanden i följdmotioner.

Cirka 380 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2023/24.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	4
Redogörelse för ärendet .....	12
Ärendet och dess beredning.....	12
Bakgrund .....	12
Skrivelsens huvudsakliga innehåll.....	17
Utskottets överväganden.....	18
Ansvarsfördelningen inom infrastrukturplaneringen .....	18
Infrastrukturplanering.....	22
Näringslivets transportbehov .....	42
Intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart.....	53
Långsiktigt hållbara transporter.....	64
Laddinfrastruktur för elfordon.....	83
Infrastrukturen i kris och beredskap .....	104
Klimatanpassning av infrastrukturen .....	118
Skydd av infrastrukturen .....	123
Investerings- och underhållsåtgärder i infrastrukturen .....	126
Gränsöverskridande infrastruktur .....	141
Nya stambanor.....	159
Andra infrastrukturprojekt.....	171
Enskilda vägar .....	187
Finansiering av infrastruktur .....	191
Samhällsekonomiska analyser .....	206
Kostnadskontroll och effektivitet .....	211
Forskning och innovation .....	228
Myndighetsstrukturen inom transportområdet.....	233
Regeringens skrivelse Riksrevisionens rapport om nationell plan för transportinfrastrukturen .....	237
Reservationer .....	239
1. Ansvarsfördelningen inom infrastrukturplaneringen, punkt 1 (S, V, C, MP) .....	239
2. Infrastrukturplanering, punkt 2 (S, V, MP) .....	240
3. Infrastrukturplanering, punkt 2 (C).....	241
4. Näringslivets transportbehov, punkt 3 (S) .....	243
5. Näringslivets transportbehov, punkt 3 (SD) .....	244
6. Intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart, punkt 4 (S, V, MP) .....	246
7. Intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart, punkt 4 (SD) .....	247
8. Intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart, punkt 4 (C).....	248
9. Långsiktigt hållbara transporter, punkt 5 (S) .....	250
10. Långsiktigt hållbara transporter, punkt 5 (V) .....	251
11. Långsiktigt hållbara transporter, punkt 5 (C).....	252
12. Långsiktigt hållbara transporter, punkt 5 (MP).....	254
13. Laddinfrastruktur för elfordon, punkt 6 (S, V, MP).....	255
14. Laddinfrastruktur för elfordon, punkt 6 (C).....	257
15. Infrastrukturen i kris och beredskap, punkt 7 (S, MP).....	259
16. Infrastrukturen i kris och beredskap, punkt 7 (C) .....	261

17. Klimatanpassning av infrastrukturen, punkt 8 (MP).....	262
18. Skydd av infrastrukturen, punkt 9 (SD).....	263
19. Frågor om investerings- och underhållsåtgärder, punkt 10 (S).....	264
20. Åtgärder när det gäller järnvägar, punkt 11 (S).....	265
21. Åtgärder när det gäller järnvägar, punkt 11 (SD).....	266
22. Åtgärder när det gäller järnvägar, punkt 11 (V).....	268
23. Åtgärder när det gäller järnvägar, punkt 11 (C).....	269
24. Åtgärder när det gäller järnvägar, punkt 11 (MP).....	270
25. Åtgärder när det gäller vägar, punkt 12 (S).....	271
26. Åtgärder när det gäller vägar, punkt 12 (SD).....	272
27. Åtgärder när det gäller vägar, punkt 12 (C).....	273
28. Åtgärder när det gäller vägar, punkt 12 (MP).....	274
29. Åtgärder med anledning av Fehmarn Bält-förbindelsen, punkt 13 (S).....	274
30. Åtgärder med anledning av Fehmarn Bält-förbindelsen, punkt 13 (MP).....	275
31. Gränsöverskridande infrastruktur, punkt 14 (S).....	276
32. Gränsöverskridande infrastruktur, punkt 14 (SD).....	278
33. Gränsöverskridande infrastruktur, punkt 14 (MP).....	280
34. Arbetet med nya stambanor, punkt 15 (S, V, MP).....	282
35. Arbetet med nya stambanor, punkt 15 (C).....	284
36. Europeiska revisionsrättens rapporter, punkt 16 (SD).....	286
37. Enskilda vägar, punkt 18 (SD).....	286
38. Enskilda vägar, punkt 18 (C).....	287
39. Finansiering av infrastruktur, punkt 19 (SD).....	288
40. Finansiering av infrastruktur, punkt 19 (V).....	289
41. Finansiering av infrastruktur, punkt 19 (C).....	290
42. Finansiering av infrastruktur, punkt 19 (MP).....	291
43. Samhällsekonomiska analyser, punkt 20 (S, MP).....	292
44. Samhällsekonomiska analyser, punkt 20 (C).....	294
45. Kostnadskontroll och effektivitet, punkt 21 (S).....	295
46. Kostnadskontroll och effektivitet, punkt 21 (C).....	296
47. Forskning och innovation, punkt 22 (SD).....	296
48. Forskning och innovation, punkt 22 (C).....	297
49. Myndighetsstrukturen inom transportområdet, punkt 23 (S, MP).....	298
Särskilda yttranden.....	299
1. Intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart, punkt 4 (SD).....	299
2. Åtgärder när det gäller järnvägar, punkt 11 (SD).....	299
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	300
Skrivelsen.....	300
Följdmotionerna.....	300
Motioner från allmänna motionstiden 2023/24.....	300
<i>Bilaga 2</i>	
Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 17.....	342
<i>Tabell</i>	
Länsplaner för regional transportinfrastruktur 2022–2033.....	32

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## *Utgångspunkter för planering och prioritering av infrastrukturåtgärder*

### **1. Ansvarsfördelningen inom infrastrukturplaneringen**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 2,  
2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 3,  
2023/24:2457 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 28,  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 2,  
2023/24:2897 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 4 och  
2023/24:2899 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 2.

*Reservation 1 (S, V, C, MP)*

### **2. Infrastrukturplanering**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:728 av Magnus Resare (M),  
2023/24:969 av Camilla Brunsberg (M) yrkandena 7 och 8,  
2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 35,  
2023/24:1022 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S),  
2023/24:1118 av Jan Ericson (M),  
2023/24:1373 av Gudrun Brunegård (KD) yrkande 2,  
2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 31 och 39,  
2023/24:1676 av Mattias Jonsson och Johan Büser (båda S) yrkande 2,  
2023/24:2000 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S) yrkande 2 i denna del,  
2023/24:2146 av Saila Quicklund (M),  
2023/24:2345 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 5,  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 3 och 28,  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 17 och  
2023/24:2897 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkandena 1 och 2.

*Reservation 2 (S, V, MP)*

*Reservation 3 (C)*

### **3. Näringslivets transportbehov**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1, 14 och 17,  
2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 42,  
2023/24:421 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 1,  
2023/24:425 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 7,  
2023/24:432 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 3,  
2023/24:443 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 3,  
2023/24:445 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 9,  
2023/24:1373 av Gudrun Brunegård (KD) yrkande 1,

2023/24:2023 av Isak From m.fl. (S) yrkande 2 och  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 3.

*Reservation 4 (S)*

*Reservation 5 (SD)*

#### **4. Intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:230 av Mattias Bäckström Johansson (SD) yrkande 5,

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 15,

2023/24:969 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 6,

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 48,

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 38,

2023/24:1548 av Teresa Carvalho m.fl. (S),

2023/24:1700 av Lena Johansson (S),

2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 11,

2023/24:2278 av Lars Englund (M) yrkande 5,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 34,

2023/24:2516 av Laila Naraghi (S) yrkande 5 och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 5 och 50.

*Reservation 6 (S, V, MP)*

*Reservation 7 (SD)*

*Reservation 8 (C)*

#### **5. Långsiktigt hållbara transporter**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 37,

2023/24:1527 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 25,

2023/24:1676 av Mattias Jonsson och Johan Büser (båda S) yrkande 1,

2023/24:2345 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 6,

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 40,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 73,

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 6–8 och

2023/24:2629 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 19.

*Reservation 9 (S)*

*Reservation 10 (V)*

*Reservation 11 (C)*

*Reservation 12 (MP)*

#### **6. Laddinfrastruktur för elfordon**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:1363 av Lars Isacson m.fl. (S) yrkande 3,

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 44 och 52–54,

2023/24:1958 av Magnus Manhammar (S),

2023/24:1997 av Linnéa Wickman och Sanna Backeskog (båda S),

2023/24:2342 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkandena 5–8,  
 2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 54 och 55,  
 2023/24:2458 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkandena 6–9 och 32,  
 2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 57 och 91 samt  
 2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 14–16.

*Reservation 13 (S, V, MP)*

*Reservation 14 (C)*

## **7. Infrastrukturen i kris och beredskap**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:204 av Magnus Jacobsson (KD) yrkande 1,  
 2023/24:508 av Katarina Tolgfors (M) yrkande 1,  
 2023/24:1000 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S),  
 2023/24:1373 av Gudrun Brunegård (KD) yrkande 3,  
 2023/24:1866 av Isak From m.fl. (S) yrkande 3,  
 2023/24:2023 av Isak From m.fl. (S) yrkande 3 i denna del,  
 2023/24:2450 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 36 och 37,  
 2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 97, 98 och 102 samt  
 2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 10 i denna del  
 och 11.

*Reservation 15 (S, MP)*

*Reservation 16 (C)*

## **8. Klimatanpassning av infrastrukturen**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:903 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 27,  
 2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 38,  
 2023/24:1828 av Monica Haider (S) yrkandena 1 och 2, båda i denna  
 del, och  
 2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 13 och 14.

*Reservation 17 (MP)*

## **9. Skydd av infrastrukturen**

Riksdagen avslår motion

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 39.

*Reservation 18 (SD)*

*Investerings- och underhållsåtgärder i infrastrukturen*

## **10. Frågor om investerings- och underhållsåtgärder**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:1225 av Martina Johansson (C),  
 2023/24:1828 av Monica Haider (S) yrkandena 1 och 2, båda i denna  
 del,  
 2023/24:2000 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S) yrkande 1 och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 4, 23 och 43 i denna del.

*Reservation 19 (S)*

## **11. Åtgärder när det gäller järnvägar**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 25 och 28–30,  
2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 36 i denna del,  
2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 32 i denna del,  
2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 32,  
2023/24:2278 av Lars Englund (M) yrkande 4,  
2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 5 och 6,  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 39 och 41,  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 26 och  
2023/24:2897 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 3.

*Reservation 20 (S)*

*Reservation 21 (SD)*

*Reservation 22 (V)*

*Reservation 23 (C)*

*Reservation 24 (MP)*

## **12. Åtgärder när det gäller vägar**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 15, 16 och 20,  
2023/24:854 av Daniel Persson (SD),  
2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 39,  
2023/24:1215 av Alireza Akhondi (C),  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 55 och  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 34.

*Reservation 25 (S)*

*Reservation 26 (SD)*

*Reservation 27 (C)*

*Reservation 28 (MP)*

## **13. Åtgärder med anledning av Fehmarn Bält-förbindelsen**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:1534 av Daniel Helldén m.fl. (MP),  
2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 17 och 18 samt  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 44.

*Reservation 29 (S)*

*Reservation 30 (MP)*

*Åtgärder i den gränsöverskridande infrastrukturen*

## **14. Gränsöverskridande infrastruktur**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:22 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD),  
 2023/24:137 av Nima Gholam Ali Pour och Jörgen Grubb (båda SD),  
 2023/24:202 av Magnus Jacobsson (KD),  
 2023/24:319 av Louise Eklund (L),  
 2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 20, 21 och 23,  
 2023/24:508 av Katarina Tolgfors (M) yrkandena 2 och 3,  
 2023/24:688 av Rasmus Ling (MP),  
 2023/24:722 av Ulrika Heindorff m.fl. (M) yrkandena 1 och 2,  
 2023/24:969 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 5,  
 2023/24:1167 av Ann-Sofie Alm (M),  
 2023/24:1285 av Joakim Sandell och Rose-Marie Carlsson (båda S),  
 2023/24:1350 av Niklas Karlsson (S),  
 2023/24:1377 av Cecilia Engström (KD),  
 2023/24:1635 av Jonny Cato m.fl. (C),  
 2023/24:1650 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkandena 1 och 2,  
 2023/24:1731 av Elin Nilsson (L),  
 2023/24:1866 av Isak From m.fl. (S) yrkande 1,  
 2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 19, 20, 30, 31,  
 36 och 37,  
 2023/24:2023 av Isak From m.fl. (S) yrkande 3 i denna del,  
 2023/24:2048 av Ida Karkiainen (S),  
 2023/24:2079 av Johan Hultberg (M) yrkande 7,  
 2023/24:2081 av Johan Hultberg (M) yrkandena 1–3 och 5,  
 2023/24:2277 av Noria Manouchi (M),  
 2023/24:2279 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkandena 3 och 9,  
 2023/24:2553 av Fredrik Olovsson m.fl. (S) yrkandena 1 och 2,  
 2023/24:2579 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkandena 1 och 3,  
 2023/24:2600 av Alireza Akhondi m.fl. (C) och  
 2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 10 i denna del.

*Reservation 31 (S)*

*Reservation 32 (SD)*

*Reservation 33 (MP)*

#### *Nya stambanor*

### **15. Arbetet med nya stambanor**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 36 i denna del,  
 2023/24:1042 av Niklas Sigvardsson m.fl. (S),  
 2023/24:1099 av John E Weinerhall (M),  
 2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 32 i denna del,  
 2023/24:1549 av Johan Andersson m.fl. (S),  
 2023/24:1669 av Johanna Haraldsson m.fl. (S),  
 2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 15, 28 och 38,  
 2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 37,



2023/24:2478 av Alireza Akhondi m.fl. (C) yrkande 8 och  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 28 och 43 i denna  
del.

*Reservation 34 (S, V, MP)*

*Reservation 35 (C)*

## **16. Europeiska revisionsrättens rapporter**

Riksdagen avslår motion

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 19.

*Reservation 36 (SD)*

*Andra infrastrukturprojekt*

## **17. Andra infrastrukturprojekt**

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

*Enskilda vägar*

## **18. Enskilda vägar**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 40,

2023/24:1356 av Lars Isacson (S) yrkande 1,

2023/24:1647 av Daniel Bäckström och Helena Lindahl (båda C),

2023/24:1681 av Mathias Bengtsson (KD) och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 60.

*Reservation 37 (SD)*

*Reservation 38 (C)*

*Finansierings- och effektivitetsfrågor*

## **19. Finansiering av infrastruktur**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:45 av Dennis Dioukarev m.fl. (SD),

2023/24:207 av Magnus Jacobsson (KD),

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 2,

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 24,

2023/24:1102 av Lars Püss (M),

2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 6, 7 och 21,

2023/24:2086 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2023/24:2279 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkande 2,

2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 4,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 1 och 61 samt

2023/24:2579 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkande 2.

*Reservation 39 (SD)*

*Reservation 40 (V)*

*Reservation 41 (C)**Reservation 42 (MP)***20. Samhällsekonomska analyser**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:1249 av Martina Johansson och Elisabeth Thand Ringqvist (båda C) yrkande 2,

2023/24:2079 av Johan Hultberg (M) yrkande 8,

2023/24:2081 av Johan Hultberg (M) yrkande 4,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 77 och

2023/24:2899 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 1.

*Reservation 43 (S, MP)**Reservation 44 (C)***21. Kostnadskontroll och effektivitet**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:1663 av Mattias Jonsson och Johan Büser (båda S),

2023/24:2000 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S) yrkande 2 i denna del,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 2 och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 9 och 27.

*Reservation 45 (S)**Reservation 46 (C)**Forskning och innovation***22. Forskning och innovation**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 53 och

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 27.

*Reservation 47 (SD)**Reservation 48 (C)**Myndighetsstrukturen***23. Myndighetsstrukturen inom transportområdet**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:417 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) och

2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 4.

*Reservation 49 (S, MP)**Regeringens skrivelse***24. Regeringens skrivelse Riksrevisionens rapport om nationell plan för transportinfrastrukturen**

Riksdagen lägger skrivelse 2023/24:135 till handlingarna.

Stockholm den 11 juni 2024

På trafikutskottets vägnar

*Ulrika Heie*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Gunilla Svantorp (S), Maria Stockhaus (M), Mattias Ottosson (S), Jimmy Ståhl (SD), Åsa Karlsson (S), Sten Bergheden (M), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Magnus Oscarsson (KD), Oskar Svärd (M), Linus Lakso (MP), Johanna Rantsi (M), Zara Leghissa (S) och Kajsa Fredholm (V).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas regeringens skrivelse 2023/24:135 Riksrevisionens rapport om nationell plan för transportinfrastrukturen och sex yrkanden i två följdmotioner.

Vidare behandlas 384 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2023/24. Förslagen rör en rad olika frågor om infrastrukturplanering, utgångspunkter för prioritering av infrastrukturåtgärder, genomförande av infrastrukturåtgärder, finansiering av infrastruktur samt bl.a. frågor om kostnads kontroll och effektivitet.

Utskottet har under riksdagsåret vid olika tillfällen hämtat in information som har varit relevant för beredningen av detta betänkande. Bland annat kan nämnas att vid utskottssammanträdet den 16 november 2023 informerade Trafikverket om det planerade upprustningsarbetet på sträckan Göteborg–Alingsås, och den 21 november 2023 informerade statsrådet Andreas Carlson (KD) om upprustningsarbetet på samma sträcka och om planerade åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås. Vid utskottssammanträdet den 23 november 2023 informerade Svensk Sjöfart, Sveriges Åkeriföretag och Tåg-företagen om transporteffektivitet och intermodalitet. Den 23 januari 2024 lämnade företrädare för Svenskt Näringsliv information om sina tankar om framtidens planeringsmodell för Sveriges infrastruktur. Vid utskottssammanträdet den 30 januari 2024 informerade Riksrevisionen om granskningen av den nationella planen för transportinfrastrukturen, och den 15 februari 2024 höll utskottet ett offentligt sammanträde om trafikens elektrifiering. Den 18 april 2024 hade utskottet ett internt seminarium inom ramen för riksdagens forskningsförmiddag där bl.a. information lämnades om vad som krävs av den svenska transportsektorn för att nå målen i EU:s Fit for 55-paket. Den 21 maj 2024 genomförde utskottet ett studiebesök vid företaget Alstom i Västerås, där bl.a. information om olika infrastrukturfrågor lämnades. Vid utskottssammanträdet den 23 maj 2024 lämnade Trafikverket information om myndighetens trafikprognoser, och vid sammanträdet den 30 maj 2024 lämnade företrädare för Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) information om olika infrastrukturfrågor.

Vissa frågor som rör infrastrukturen för cykel, luftfart och sjöfart har tidigare under riksdagsåret behandlats i andra betänkanden.

## Bakgrund

### **Den svenska transportinfrastrukturen**

Infrastrukturplaneringen görs för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart.

Det svenska vägnätet består av allmänna vägar och enskilda vägar. De allmänna vägarna kan vara statliga eller kommunala. Vägnätet består av 98 500 kilometer statliga vägar (varav 2 100 kilometer motorväg), 42 800 kilometer kommunala vägar och gator, 75 100 kilometer enskilda vägar med statsbidrag, 394 100 kilometer enskilda vägar utan statsbidrag, 2 800 kilometer statliga cykelvägar, 18 900 kilometer kommunala cykelvägar, 1 100 kilometer enskilda cykelvägar och ett fyrtiotal vägfärjeleder. Av det totala vägnätets längd är ca 80 procent belagd väg. Längs med det statliga vägnätet finns också 17 000 vägbroar och 69 öppningsbara broar. När det gäller cykelvägsnätet ansvarar enskilda väghållare för 153 mil, statliga nationella och statliga regionala väghållare för 311 mil och kommunerna för 2 066 mil.

Det finns ca 15 600 kilometer järnvägsspår i Sverige, där Trafikverket som äger och förvaltar 14 200 kilometer är den största infrastrukturförvaltaren. Andra svenska spårägare är bl.a. Arlandabanan, Inlandsbanan, Roslagsbanan, Saltsjöbanan och Öresundsförbindelsen. Av Trafikverkets spår är 84 procent elektrifierade. Det finns 525 stationer, 165 tunnelanläggningar och ca 4 100 broar längs Trafikverkets järnvägsspår.

Luftfartens infrastruktur består dels av flygplatser samt andra markbaserade anläggningar och system som krävs för att tillhandahålla flygtrafiktjänst, dels av själva luftrummet. I Sverige finns det 44 s.k. instrumentflygplatser. Av dessa är tio statligt ägda och resterande ägs av kommuner, regioner och det privata näringslivet. För närvarande är 27 av dessa s.k. beredskapsflygplatser som i överenskommelse med Trafikverket har beredskap för att ta emot samhällsviktigt flyg under de timmar då flygplatsen är stängd.

Totalt finns det i Sverige ca 150 möjliga omlastningsplatser för sjöfarten, varav 54 är allmänna hamnar och 25 ingår som kusthamnar i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Av dessa 25 kusthamnar ingår fem i TEN-T:s stomnät. I Sverige finns ca 900 farleder och ca 14 000 sjösäkerhetsanordningar som utmärker farlederna. Sjöfartsverket ansvarar för ungefär hälften av sjösäkerhetsanordningarna och tillhörande farleder, framför allt de allmänna farlederna.

## **Resande och transporter**

Av Trafikverkets inriktningsunderlag från januari 2024 (rapport 2024:003) framgår det att resandets och transporternas övergripande fördelning och trender i huvudsak är stabila sedan lång tid tillbaka. Omkring tre fjärdedelar av personresandet är fritidsärenden som inköp, besök och fritidsaktiviteter, och omkring tre fjärdedelar av personresandet görs med bil. Variationerna över landet är relativt små, utom i storstadskärnorna där andelen är lägre. Bilresandet sker enligt Trafikverket huvudsakligen utanför tätorterna och består till övervägande delen av resor över tre mil.

Järnvägstrafiken (mätt i tågkilometer) utgörs till nära 80 procent av persontåg och till drygt 20 procent av godståg. Tre femtedelar av personresandet

(mätt i personkilometer) görs med subventionerad trafik. Enligt Trafikverket har denna andel vuxit snabbt under 2000-talet.

Vidare konstaterar Trafikverket att flygresandet har återhämtat sig, men det är inte tillbaka till de nivåer som var före pandemin.

Sjöfarten står för drygt 60 procent av de gränsöverskridande transportererna och knappt 30 procent av de inrikes transportererna. Godstransporterernas fördelning mellan trafikslagen är relativt stabil. Majoriteten av de inrikes gods-transportererna görs med lastbil och inom samma län. Järnvägstransportererna är till stor del interregionala eller internationella. Sjötransporterna är enligt Trafikverket framför allt internationella.

## **Trafikverkets arbete med infrastruktur**

Enligt sin instruktion ska Trafikverket med utgångspunkt i ett trafikslags-övergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket får även, efter överenskommelse med Sjöfartsverket, ansvara för genomförandet av infrastrukturprojekt i farleder, slussar och kanaler. Trafikverket ska genom överenskommelser med flygplatshållare säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser som upprätthåller en grundläggande beredskap för att samhällsviktiga transporter ska kunna utföras. Trafikverket ska med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem.

Vart fjärde år gör Trafikverket en större omvärldsanalys, och i september 2022 publicerades den senaste. Omvärldsanalysen fokuserar på långsiktiga trender i samhället, transportsystemet och i den offentliga förvaltningen. Trafikverket lyfter fram att klimatfrågan blir allt mer brännande när klimatförändringarna blir mer påtagliga. Samtidigt ökar hoten mot den biologiska mångfalden. Förändringar i EU:s klimatpolitik kommer att påverka förutsättningarna i den svenska klimatpolitiken. Det geopolitiska läget i Europa har försämrats i flera år och eskalerade när Ryssland invaderade Ukraina. Transportsystemet behöver bli ännu bättre rustat för att klara höga belastningar som orsakas av oväntade händelser. Befolkningsutvecklingen och urbaniseringen fortsätter att driva på efterfrågan på personresor. Däremot ökar inte gods-transporterna i samma utsträckning, trots att befolkningen och ekonomin har vuxit. Trafikverket ser också att kostnaderna för att bygga och underhålla infrastruktur ökar och att det geopolitiska läget förstärker den utvecklingen, vilket behöver beaktas i den långsiktiga planeringen av transportsystemet. Även i Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 lyfter verket fram dessa utmaningar, exempelvis omställning till fossilfrihet, förändrat klimat och alltmer extremt väder, ökande kostnader för att bygga och underhålla samt det allt osäkrare omvärldsläget.

Det konstateras bl.a. att transportefterfrågan växer och att teknikutveckling och förändringar i omvärlden gör att trafikutvecklingen är osäker.

## **Planeringsprocessen för transportinfrastruktur**

Planeringsprocessen för transportinfrastruktur i Sverige följer den struktur som riksdagen tidigare har beslutat om (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257). Den dåvarande regeringen bedömde bl.a. att systemet bör innefatta ett beslut om övergripande strategiska vägval ungefär en gång per mandatperiod samt ett beslut om vilka ekonomiska ramar som ska gälla under den period som beslutet avser. Den nuvarande planeringsperioden omfattar 2022–2033, och planeringen för 2026–2037 har inletts. Planeringen av åtgärder i transportinfrastrukturen genomförs i två steg.

- I det första steget, inriktningsplaneringen, utreds mål, ekonomiska ramar och inriktning för den kommande planeringsperioden. Analysen ligger till grund för den infrastrukturproposition som regeringen presenterar med förslag till planeringsram och inriktning för den aktuella planperioden.
- I det andra steget, åtgärdsplaneringen, som börjar efter riksdagens beslut med anledning av infrastrukturpropositionen, ger regeringen direktiv till Trafikverket att ta fram förslag till den nationella planen för transportinfrastruktur och till de regionala planupprättarna att ta fram länsplaner. Trafikverket och planeringsorganen på regional nivå upprättar i detta skede konkreta förslag till nya åtgärdsplaner.

## **Den nationella planen**

Enligt förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur ska Trafikverket upprätta en trafikslagsövergripande plan till ledning för fördelningen av statliga medel. Enligt förordningen ska den nationella planen avse tolv år och får omfatta

1. investeringar och förbättringar i det statliga stamvägnätet och tillhörande gång- och cykelvägar
2. drift och underhåll samt tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion för hela det statliga vägnätet och tillhörande gång- och cykelvägar
3. drift, underhåll, rekonstruktion och investeringar i det statliga järnvägsnätet, stationer och terminaler
4. åtgärder för förbättrad miljö längs de befintliga statliga väg- och järnvägsnäten
5. räntor och amorteringar för lånefinansierade investeringar
6. åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur
7. investeringar i och förbättringar av busshållplatser längs det statliga vägnätet om hållplatserna ingår i ett nationellt prioriterat nät för kollektivtrafik som ska vara användbart för personer med funktionsnedsättning

8. infrastrukturobjekt som en länsstyrelse ska ha rätt till ersättning för arbete med enligt förordningen (2022:41) om ersättning till en länsstyrelse för arbete med ett omfattande infrastrukturobjekt.

Den nationella planen får dessutom innehålla åtgärder som ska beviljas statlig medfinansiering eller statsbidrag när det gäller

- farleder och slussar
- drift av icke-statliga flygplatser
- regionala kollektivtrafikanläggningar och rullande järnvägsmateriel
- drift av enskilda vägar.

Planen ska ange bl.a. den inriktning på investeringar och förbättringsåtgärder som bedöms ha störst effekt för att uppnå de transportpolitiska målen, inriktningen på drift och underhåll inklusive åtgärder för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion, inriktningen på åtgärder för förbättrad miljö i anslutning till de statliga väg- och järnvägsnäten och en redovisning av inverkan på de transportpolitiska målen. Planen ska vidare innehålla en tydlig beskrivning av de förväntade effekterna för transportsystemet som helhet samt en redogörelse för strategiska överväganden. Innan planen upprättas ska synpunkter hämtas in från länsstyrelserna, länsplaneupprättarna, kommunerna och andra som kan ha ett väsentligt intresse av planen. När planen har upprättats ska yttranden över planen hämtas in från de berörda aktörerna. Kommunerna ska ges tillfälle att yttra sig över planen. Den nationella planen ska därefter fastställas av regeringen. Om en väsentlig avvikelse behöver göras från planen ska ett förslag till ändrad plan lämnas till regeringen för beslut.

### **Länsplanerna**

I lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar finns bestämmelser om bl.a. länsplaner för regional transportinfrastruktur. Enligt lagen ska en region upprätta och fastställa sådana länsplaner.

Enligt förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur ska det inom varje län upprättas en länsplan till ledning när medel för investeringar och förbättringsåtgärder ska fördelas. Länsplanen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Planerna upprättas av regionerna med hänsyn till de samlade transportbehoven inom en region. Länsplanen ska enligt förordningen avse tolv år och omfatta följande.

1. investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet
2. åtgärder i anläggningar m.m. som kan beviljas statlig medfinansiering enligt 2 § förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.
3. åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur
4. åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen



5. bidrag för icke-statliga flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionen.

Länsplanen får avse investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret. Länsplanen får även avse byggande och drift av enskilda vägar. Trafikverket ska bistå regionen när länsplanen upprättas. Vid beredningen har regionen ansvaret för samordning av åtgärdsförslagen. Trafikverket ska lämna underlag till länsplanen. Underlaget ska avse gällande nationella planeringsförutsättningar och ange inriktningsmål inom respektive trafikslag samt vilka särskilda regionala aspekter som bör beaktas. Trafikverket ska dessutom lämna förslag till vilka regionala infrastrukturobjekt som bör genomföras och lämna en redovisning av objektens beräknade kostnader. Regionen ska också begära in förslag om vilka objekt som bör utföras i länet från regionala kollektivtrafikmyndigheter, kommuner, länsstyrelsen och andra berörda myndigheter.

Länsplanen fastställs av regionen efter samråd med länsstyrelsen. Innan länsplanen fastställs ska yttranden inhämtas över den upprättade länsplanen.

Trafikverket ska årligen till regeringen redovisa hur de fastställda länsplanerna genomförts. Redovisningen ska ske regionvis och omfatta uppgifter om genomförda åtgärder, uppnådda effekter, hur de nationella inriktningsmålen har uppfyllts, kostnader och anslagsförbrukning.

## Skrivelsens huvudsakliga innehåll

I skrivelse 2023/24:135 Riksrevisionens rapport om nationell plan för transportinfrastrukturen redovisar regeringen sin bedömning av de iakttagelser och rekommendationer som Riksrevisionen har gjort i rapporten Nationell plan för transportinfrastrukturen – lovar mer än den kan hålla (RiR 2033:25). Riksrevisionens övergripande slutsats är att investeringarna i den nationella planen bidrar till att de transportpolitiska målen uppnås men inte på ett effektivt sätt. Regeringen välkomnar Riksrevisionens granskning och anser att den är ett viktigt bidrag i arbetet med att utveckla processen kring framtagandet av en ny nationell plan. Regeringen står i begrepp att ta fram en ny infrastrukturproposition för att kunna fatta ett beslut om en ny nationell plan under 2026 och anser att Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer utgör ett underlag i den fortsatta processen. I och med denna skrivelse anser regeringen att Riksrevisionens rapport är slutbehandlad.

# Utskottets överväganden

## Ansvarsfördelningen inom infrastrukturplaneringen

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om ansvarsfördelningen inom infrastrukturplaneringen. Utskottet hänvisar bl.a. till att det sedan länge finns en fastlagd planeringsprocess för transportinfrastrukturen som innebär en tydlig ansvarsfördelning mellan riksdagen, regeringen och den ansvariga myndigheten. Riksdagen fattar ungefär en gång per mandatperiod beslut om övergripande strategiska vägval och ekonomiska ramar. Utskottet finner att detta är en god ordning som det inte finns anledning att ändra på och att det därmed inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 1 (S, V, C, MP).

### Motionerna

#### *Följdmotioner till skrivelsen*

I kommittémotion 2023/24:2899 yrkande 2 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att det bör inrättas en infrastrukturberedning där riksdagens partier tillsammans skulle kunna arbeta för långsiktighet och enighet inom trafikpolitikens område. Motionärerna betonar att infrastrukturesatsningar inte sällan löper över decennier och att det är viktigt att riksdagens partier arbetar tillsammans och möter branschens aktörer och tar del av utmaningar och möjligheter.

I kommittémotion 2023/24:2897 yrkande 4 anför Linda W Snecker m.fl. (V) att det bör tillsättas en infrastrukturberedning. Motionärerna betonar att arbetet med den nationella planeringen inte fungerar och att det finns behov av långsiktiga förutsättningar, där politiken samlas kring transportbehoven och utgår från ett mål baserat på behovet av finansiering av järnvägen.

#### *Motioner från allmänna motionstiden 2023/24*

I partimotion 2023/24:2346 yrkande 3 menar Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen bör tillsätta en infrastrukturberedning. Motionärerna menar att arbetet med den nationella infrastrukturplaneringen inte fungerar och framhåller det orimliga i att infrastrukturesatsningar på flera miljarder kronor kan försvinna och att den nationella planens betydelse därmed har avlivats.

I partimotion 2023/24:2457 yrkande 28 anför Muharrem Demirok m.fl. (C) att en infrastrukturberedning bör tillsättas som likt Försvarsberedningen kan lämna förslag på insatser som behöver göras för infrastrukturen som helhet. Motionärerna betonar att arbetet med en plan för framtidens infrastruktur

behöver påbörjas genast, och under arbetets gång behövs det en bred politisk förankring och möjlighet att ta ett helhetsgrepp om satsningarna.

I kommittémotion 2023/24:2625 yrkande 2 menar Gunilla Svantorp m.fl. (S) att en infrastrukturberedning bör inrättas där samtliga riksdagspartier bör ingå. Motionärerna betonar att infrastruktur är ett område där tidshorisonerna är långa och där det är särskilt viktigt att få till parti- och blocköverskridande överenskommelser.

I kommittémotion 2023/24:1878 yrkande 2 anför Daniel Helldén m.fl. (MP) att det bör inrättas en parlamentarisk järnvägsberedning. Motionärerna konstaterar att i dag sköts planeringen av järnvägsprojekt av regeringen, men menar att det behövs ett längre perspektiv för så avgörande infrastruktur.

## Bakgrund

Den nuvarande planeringsprocessen innebär sammanfattningsvis att regeringen i en infrastrukturproposition lämnar förslag till inriktning för den kommande planeringsperioden och att riksdagen därefter fattar beslut om regeringens förslag till ekonomiska ramar och vägledning för prioritering av åtgärder i den åtgärdsplanering som följer efter riksdagens beslut. Efter riksdagens beslut ger regeringen direktiv till Trafikverket att ta fram förslag till den nationella planen för transportinfrastruktur och till de regionala planupprättarna att ta fram länsplaner. Den nationella planen fastställs av regeringen och länsplanerna av respektive region. Som redan har beskrivits i detta betänkandes bakgrundsavsnitt genomförs planeringen i två steg: inriktningsplaneringen och åtgärdsplaneringen.

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

En utgångspunkt för det planeringssystem som riksdagen lade fast våren 2012 är att möjliggöra en ökad flexibilitet. Genom propositionen infördes ett system med rullande planering där de långsiktiga åtgärdsplanerna följs upp genom årliga beslut om vilka projekt som kan byggstartas under de närmast

följande tre åren. Syftet med ett system med årliga beslut är bl.a. att ge regeringen möjlighet att inom budgetlagens ramar genomföra omprioriteringar och särskilda satsningar. På detta sätt ska regeringen bättre kunna bemöta oförutsedda händelser. Samtidigt betonades det i propositionen att de faktiska besluten om byggstart även fortsättningsvis bör fattas av Trafikverket för att behålla tillräckligt stor flexibilitet. Myndigheten får följaktligen själv avgöra vilka projekt ur gruppen i regeringens beslut som avser de tre närmast följande åren som ska byggstartas under det närmaste året.

Inriktningsplaneringen utgör det första steget mot en ny nationell plan och länsplaner och syftar till att ge ett underlag till regeringens infrastrukturproposition. Vidare ska alla formella planeringsprocesser föregås av en åtgärdsvalsstudie. Initiativtagare till en åtgärdsvalsstudie kan vara Trafikverket, en kommun, en region eller en annan aktör. Varje år genomförs ca 200 åtgärdsvalsstudier, varav många är små studier. En åtgärdsvalsstudie är ett arbetssätt som grundar sig på dialog, och den görs tidigt i planeringen för att få en helhetsbild och hitta hållbara förslag till åtgärder. Åtgärdsvalsstudier ska enligt Trafikverket ta hänsyn till alla trafikslag, alla typer av åtgärder och alla kombinationer av dessa.

### **Pågående arbete**

I juni 2023 beslutade regeringen om ett uppdrag till Trafikverket att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037. Syftet med uppdraget är att ge regeringen ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar och inriktning för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Regeringen avser att i en proposition till riksdagen under nästa riksmöte lämna förslag till ekonomiska ramar för åtgärder i transportinfrastrukturen för den nya planperioden.

Trafikverkets inriktningsunderlag presenterades i januari 2024 (rapport 2024:003). Trafikverket konstaterar att planeringsprocessen är utformad så att investeringar ska utredas och beslutas i flera steg innan ett definitivt beslut fattas. Kostnadsökningar medför bl.a. att andra projekt skjuts framåt i tiden, vilket binder upp mer pengar under nästföljande planperiod. Trafikverket betonar att syftet med de regelbundna planrevideringarna och planeringsprocessens kontrollstationer är att kunna ompröva och prioritera mellan projekt vartefter kostnader och nyttor klarnar. Trafikverket lyfter även fram att det är möjligt att processen kan bli effektivare och bättre koordinerad med de politiska beslutsprocesserna om den flyttas i tiden så att inriktningsplaneringen sker mot slutet av en mandatperiod. Planrevideringen kan då göras så tidigt som möjligt under en mandatperiod, och nästa inriktningsunderlag tas fram mot slutet av samma period. När de totala kostnaderna ökar skjuts enligt Trafikverket alltmer medel ”över kant”, dvs. läggs efter planperiodens slut. Det minskar handlingsfriheten och därmed möjligheterna att möta nya anspråk som uppstår med relativt kort varsel. Det är samtidigt ett demokratiskt problem i och med att det binder upp framtida regeringars handlingsutrymme.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det sedan länge finns en fastlagd planeringsprocess för transportinfrastrukturen. Den innebär en tydlig ansvarsfördelning mellan riksdagen, regeringen och den ansvariga myndigheten. Rollfördelningen inom planeringsprocessen har gällt alltsedan riksdagens beslut med anledning av 1993 års infrastrukturproposition (prop. 1992/93:176, bet. 1992/93:TU35, rskr. 1992/93:446). Av detta beslut följer att riksdagens roll i första hand bör vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser. Den nuvarande processen bygger på och följer den struktur som riksdagen beslutade om senast i maj 2012, och den innebär att riksdagen ungefär en gång per mandatperiod fattar beslut om övergripande strategiska vägval och ekonomiska ramar (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13). Den ändring av planeringsprocessen som gjordes 2012 syftade bl.a. till att öka regeringens inflytande över besluten i den nationella planen och göra kopplingen till den statliga budgetprocessen tydligare.

Den nuvarande planeringsprocessen innebär att riksdagen i beredningen av en infrastrukturproposition från regeringen tar ställning till regeringens förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen för den kommande planeringsperioden. Riksdagen fattar beslut om regeringens förslag till ekonomiska ramar och vägledning för prioritering av åtgärder i den åtgärdsplanering som följer efter riksdagens beslut. Utskottet finner att detta är en god ordning som det inte finns anledning att ändra. Utskottet vill, liksom regeringen, understryka att det är viktigt att den långsiktiga planeringsprocessen värnas.

Utskottet avstyrker därmed motionerna 2023/24:1878 (MP) yrkande 2, 2023/24:2346 (V) yrkande 3, 2023/24:2457 (C) yrkande 28, 2023/24:2625 (S) yrkande 2, 2023/24:2897 (V) yrkande 4 och 2023/24:2899 (S) yrkande 2.

## Infrastrukturplanering

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om arbetet med infrastrukturplaneringen. Utskottet hänvisar bl.a. till att regeringen har inlett arbetet med att ta fram en ny nationell plan för transportinfrastrukturen. Utskottet anser att Riksrevisionens granskning av den nationella planen är ett viktigt bidrag i arbetet med att utveckla processen och menar att det behövs en mer utvecklad och samordnad infrastrukturplanering där även luftfart och sjöfart ingår. Utskottet betonar att de transportpolitiska målen är en utgångspunkt för inriktningen på de satsningar som görs och att trafikprognoser är ett underlag för att identifiera och värdera åtgärder. Utskottet utgår från att fördelningen av resurser mellan länen sker på ett välvägt sätt och betonar att infrastrukturplaneringen behöver samspela väl med den fysiska samhällsplaneringen. Utskottet framhåller även vikten av ett jämställt transportsystem. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 2 (S, V, MP) och 3 (C).

### Skrivelsen

#### *Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer*

Riksrevisionen har granskat om investeringarna i den nationella planen för transportinfrastrukturen effektivt bidrar till att uppnå de transportpolitiska målen. Granskningen redovisas i rapporten Nationell plan för transportinfrastrukturen – lovar mer än den kan hålla (RiR 2023:25). Riksrevisionen har synpunkter på regeringens styrning av framtagandeprocessen och beslutet om att fastställa den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 samt Trafikverkets förslag till nationell plan som låg till grund för beslutet.

Riksrevisionen menar att den dåvarande regeringen i uppdraget den 23 juni 2021 till Trafikverket att ta fram förslag till en nationell plan begränsade verkets möjlighet att utforma planförslaget på ett effektivt sätt. Riksrevisionen anger att regeringen genom uppdraget intecknade det framtida ekonomiska utrymmet långt efter planperiodens slut och att detta till stor del berodde på att den dåvarande regeringen pekade ut de nya stambanorna för höghastighetståg, vilka till stor del var ofinansierade. Riksrevisionen anser vidare att den dåvarande regeringen också begränsade Trafikverket genom att i uppdraget om att ta fram förslag till en nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 ange att planförslaget skulle utgå från att den då gällande nationella planen som fastställdes 2018 skulle fullföljas och genom att också peka ut

specifika nya åtgärder som skulle ingå i Trafikverkets planförslag, trots att det inte fanns något utrymme i den ekonomiska ramen.

Riksrevisionen anser dessutom att regeringens beslut i juni 2022 generellt brast när det gäller motiveringar och transparens. Riksrevisionen konstaterar att regeringen i beslutet nämner vilka åtgärder som läggs till i förhållande till Trafikverkets förslag och lämnar motiveringar till dessa. Samtidigt noterar Riksrevisionen att de åtgärder som regeringen tog bort inte nämns eller är svåra att hitta och att det inte motiverades varför de togs bort. Riksrevisionen konstaterar vidare att regeringen i fastställelsebeslutet i juni 2022 kraftigt minskade den finansiella ramen till den gemensamma europeiska standarden för tågskyddssystem, European Rail Traffic Management System (ERTMS), trots att det hade varit en av Trafikverkets mest prioriterade satsningar. Riksrevisionen riktar också kritik mot att Trafikanalys inte fick något uppdrag av regeringen att granska Trafikverkets planförslag. Riksrevisionen menar att Trafikanalys borde ha getts ett sådant uppdrag för att låta en tredje, för processen utomstående, part uttala sig om planförslaget.

Riksrevisionen lämnar bl.a. följande rekommendationer till regeringen:

- Klargör hur regeringens fastställelse av nationell plan avviker från Trafikverkets förslag och föregående plan samt motivera alla ändringar som innebär att åtgärder har lagts till eller tagits bort.
- Lämna stort utrymme åt Trafikverket att utforma sitt planförslag. Regeringens styrning över vilka namngivna investeringar som ska ingå i den nationella planen bör i första hand ske i fastställelsebeslutet, inte i uppdraget till Trafikverket att ta fram ett planförslag.
- Gör Trafikanalys roll som granskare av Trafikverkets planförslag till ett obligatoriskt steg i planrevideringen genom att exempelvis reglera det i Trafikanalys instruktion. Regeringen bör i större utsträckning beakta Trafikanalys synpunkter. Utöver den typ av granskning som Trafikanalys har genomfört bör även ett riskbaserat urval av namngivna investeringar granskas.

Riksrevisionen lämnade även rekommendationer till Trafikverket. En sådan var att Trafikverket bör ange åtgärdernas objektsnummer i förslaget till nationell plan för att underlätta spårning och förtydliga fasindelningen i planeringsprocessen genom att ange fasindelningen (planering, förberedelse för byggstartsbeslut och byggstartsbeslut) och planerat byggstartsår i två separata kolumner.

### *Regeringens bedömning av Riksrevisionens iakttagelser*

Regeringen välkomnar Riksrevisionens granskning. Under 2023 påbörjade regeringen arbetet med att ta fram en ny nationell plan för perioden 2026–2037, och Riksrevisionens granskning kommer att utgöra ett stöd i det arbetet.

Regeringen instämmer i Riksrevisionens konstaterande att det är naturligt att en nationell plan i viss mån in-tecknar den ekonomiska ramen även efter

planperiodens slut. Det beror på att åtgärder i den nationella planen förväntas byggstartats före planperiodens slut men då också kan komma att binda upp ekonomiska medel efter planperiodens slut för att kunna färdigställas. Men regeringen anser också att en inteckning av ekonomiska medel efter planperiodens slut inte bör överutnyttjas systematiskt.

Regeringen pekar på att planeringsprocessen har ändrats för att bl.a. öka regeringens inflytande över besluten i den nationella planen och göra kopplingen till den statliga budgetprocessen tydligare (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257). Det är därför en del av planeringsprocessen att regeringen har möjlighet att göra omprioriteringar i Trafikverkets förslag till nationell plan och löpande fatta beslut om byggstart för objekt. Regeringen ser det därför som naturligt att det finns avvikelser mellan Trafikverkets planförslag och regeringens fastställelsebeslut. Regeringen understryker att det dock är viktigt att den långsiktiga planeringsprocessen för transportinfrastrukturen värnas och att utgångspunkten är att infrastrukturen ska planeras, utvecklas och förvaltas så att de transportpolitiska målen nås. Regeringen instämmer i Riksrevisionens rekommendation att skillnaderna mellan Trafikverkets förslag och det slutliga fastställelsebeslutet, liksom motiven till skillnaderna, kan förtydligas för ökad förståelse kring beslutet.

Bland det stora antalet remissinstanser som lämnade synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 ingick flera myndigheter som är relevanta för området, bl.a. Trafikanalys. Regeringens uppfattning är att det är viktigt att ta del av Trafikanalys synpunkter på planförslaget, men att detta kan göras på olika sätt.

### *Regeringens åtgärder med anledning av Riksrevisionens iakttagelser*

Regeringen anser att Riksrevisionens granskning av den nationella planen för perioden 2022–2033 är ett viktigt bidrag i arbetet med att utveckla processen kring framtagandet av den nationella planen. Regeringen står i begrepp att ta fram en infrastrukturproposition för att kunna fatta ett beslut om en ny nationell plan under 2026. Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer utgör ett underlag i den fortsatta processen. Regeringen ser inga skäl att vidta några ytterligare åtgärder i nuläget med anledning av Riksrevisionens rekommendationer. I de fall regeringen framöver ser behov av ytterligare justeringar avser regeringen att återkomma.

## **Motionerna**

### *Följdmotion till skrivelsen*

I kommittémotion 2023/24:2897 betonar Linda W Snecker m.fl. (V) vikten av regeringens styrning över namngivna investeringar i den nationella planen (yrkande 1). Motionärerna menar att det är nödvändigt att regeringen kan staka ut viktiga, prioriterade infrastruktursatsningar, som går att följa via den nationella planen, inte minst för att det tydligt ska framgå vilka politiska beslut



och prioriteringar som gäller. Vidare betonar motionärerna vikten av en transportmedelsneutral samhällsekonomisk beräkningsmodell med tydlig koppling till klimatmålen (yrkande 2). Motionärerna konstaterar att det finns stark kritik mot den samhällsekonomiska modellen och betonar att Trafikverkets prognoser och beräkningsmodeller behöver bli mer transportmedelsneutrala och fokusera på transportsektorns klimatomställning och hur Sveriges befolkning faktiskt vill resa.

### *Motioner från allmänna motionstiden 2023/24*

#### **Styrning av infrastrukturplaneringen genom mål och prognoser**

I partimotion 2023/24:996 yrkande 35 anför Per Bolund m.fl. (MP) att man måste arbeta för att främja transporteffektivitet, bl.a. genom att Trafikverket ska arbeta målstyrt i stället för prognosbaserat. Motionärerna betonar att Sverige ska ha ett transportsystem som tillgodoser behovet av transporter för personer och näringsliv, och samtidigt klarar klimatmålet och övriga miljömål samt målen för trafiksäkerhet och hälsa.

I kommittémotion 2023/24:2345 yrkande 5 anför Linda W Snecker m.fl. (V) att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att använda en målstyrd planering och verksamhet där klimatmålen är överordnade och utgör den styrande principen för framtidens infrastruktur. Motionärerna menar att det är orimligt att infrastrukturplaneringen utgår från prognoser om ökad vägtrafik i stället för att vara styrd av riksdagens antagna klimatmål.

I kommittémotion 2023/24:1519 yrkande 31 uppmärksammar Elin Söderberg m.fl. (MP) behovet av att arbeta för att främja transporteffektivitet, bl.a. genom att Trafikverket ska arbeta målstyrt i stället för prognosbaserat. Motionärerna konstaterar att i dag utgår planeringen från prognoser som bygger på historiska data och antaganden om ständig tillväxt för vägtrafiken, och att detta behöver ändras genom en styrning mot ett mer transportsnålt samhälle.

I motion 2023/24:1676 yrkande 2 menar Mattias Jonsson och Johan Büser (båda S) att Trafikverket bör få i uppdrag att arbeta med målstyrd infrastrukturplanering i stället för prognosstyrd. Motionärerna framhåller att klimatomställningen kommer att kräva ett mer transporteffektivt samhälle och att Trafikverket behöver förändra sitt sätt att planera transportinfrastrukturen och övergå till ett målstyrt arbete, där man planerar och bygger infrastruktur efter en önskad resandeutveckling.

#### **Andra utgångspunkter för infrastrukturplaneringen**

I kommittémotion 2023/24:2625 yrkande 17 framhåller Gunilla Svantorp m.fl. (S) vikten av att samordningen i den fysiska planeringen mellan lokal, regional och nationell nivå förbättras. I motionen konstateras att kommuner och regioner spelar en viktig roll i omställningen till ett transporteffektivt samhälle.

I kommittémotion 2023/24:2465 pekar Ulrika Heie m.fl. (C) på vikten av att beakta trygga och tillgängliga trafikmiljöer i planeringsarbetet för infrastrukturinvesteringar (yrkande 3). Motionärerna uppmärksammar att många, särskilt kvinnor, känner oro inför att vistas i det offentliga rummet. Vidare betonar de att kvinnor och män ska ha samma möjlighet att påverka planeringen av transporter och transportinfrastruktur (yrkande 28). Motionärerna betonar att transportsystemet ska vara likvärdigt i förhållande till kvinnors respektive mäns olika behov och pekar på vikten av att ha ett jämställdhetsperspektiv redan i planeringsstadiet för att nå målen om ett jämställt transportsystem.

I kommittémotion 2023/24:1519 yrkande 39 anför Elin Söderberg m.fl. (MP) att den statliga medfinansieringen av s.k. steg 1- och steg 2-åtgärder bör stärkas och avgränsas till specifika insatser utifrån deras potential till minskade utsläpp.

I motion 2023/24:1118 anför Jan Ericson (M) att Trafikverkets makt över kommunernas planarbete bör ses över. Motionären konstaterar att många planer stoppas av Trafikverket som uppges ställa orimliga och kostnadskrävande krav på kommunerna som gäller bl.a. trafiksäkerhetsaspekter och tillgången till kollektivtrafik, vilket i praktiken ofta stoppar planarbetet och motverkar nyproduktion av bostäder.

### **Resursfördelningen mellan regionerna**

I motion 2023/24:1022 pekar Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S) på behovet av att analysera vägstandarden i länen samt verka för ökad transparens kring fördelningen av statliga medel i de regionala infrastrukturplanerna. Motionärerna menar att ett sätt att komma åt den skeva fördelningen av länsanslagen är att tydliggöra behoven, ge Trafikverket i uppdrag att analysera vägstandarden som underlag till kommande beslut om länsanslagen samt göra det tydligt hur beräkningsgrunderna för tilldelningen i de regionala infrastrukturplanerna tas fram.

I motion 2023/24:2000 yrkande 2 i denna del pekar Kristoffer Lindberg m.fl. (S) bl.a. på vikten av att de infrastrukturprioriteringar som regionerna gör i sina länsplaner faktiskt får genomslag. Motionärerna menar bl.a. att utdragna processer skapar en oro och osäkerhet i regionernas infrastrukturplanering, vilket hämmar utvecklingen och tillväxten i delar av landet samtidigt som det skadar trovärdigheten för både de politiska beslut som ligger bakom prioriteringarna i en länsplan och de ansvariga myndigheterna.

I motion 2023/24:728 pekar Magnus Resare (M) på att det behövs en översyn av möjligheten att förändra fördelningsmodellen för anslag till infrastrukturprojekt. Motionären menar att dagens fördelningsmodell missgynnar glesbygden och gynnar storstadsregionerna, vilket har lett till att det är större risk att förolyckas eller skadas på landsbygden och att den regionala utvecklingen hämmas.

I motion 2023/24:969 anför Camilla Brunsberg (M) att det behövs en översyn av möjligheterna att öka ramarna till länstransportplanerna

(yrkande 7). Motionären påminner om att de medel som har anslagits till länsplanerna har varit mer eller mindre oförändrade under en längre tid, trots brister och behov i de regionala vägnäten, samtidigt som anslagen till den nationella planen har ökat kraftigt. Vidare menar motionären att man bör verka för att öka transparensen i hur medlen fördelas mellan de olika regionernas länstransportplaner (yrkande 8). Motionären pekar på att den regionala nivån bör få ett större inflytande över den statliga planeringen.

I motion 2023/24:2146 uppmärksammar Saila Quicklund (M) behovet av ändrade beräkningsgrunder för infrastrukturmedel. Motionären betonar att människors möjligheter att bo och arbeta i hela Sverige förutsätter en god infrastruktur och framhåller att beräkningsgrunderna för medel till underhåll av vägar bör ta mer hänsyn till de olika näringarna och inte bara till befolkningsstorleken.

I motion 2023/24:1373 yrkande 2 anför Gudrun Brunegård (KD) att områden som under lång tid har drabbats av strukturell snedfördelning bör prioriteras i kommande revideringar och kompletteringar av resurstilldelningen av infrastrukturmedel. Motionären menar att för att komma bort från konstanta snedvridningar i infrastrukturpolitiken bör ett omtag göras när det gäller analys, utvärdering och prioritering av och diskussion om resursfördelningens betydelse och förutsättningar för regional produktivitetssdriven tillväxt.

## **Bakgrund**

### *Gällande rätt*

Det statliga infrastrukturbyggandet regleras i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg och väglagen (1971:948), vilka även hänvisar till delar av miljöbalken. I tillämpliga delar av miljöbalken finns bl.a. regler om hushållning av mark- och vattenområden, om riksintressen m.m. Enligt förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur ska Trafikverket upprätta en trafikslagsövergripande plan till ledning för fördelningen av statliga medel. I lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar finns bestämmelser om bl.a. länsplaner för regional transportinfrastruktur. Enligt lagen ska en region upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur. Enligt förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur ska det inom varje län upprättas en länsplan till ledning när medel för investeringar och förbättringsåtgärder ska fördelas.

### *Transport- och miljöpolitiska mål*

Riksdagen har beslutat om det övergripande transportpolitiska målet, liksom om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257 och prop. 2012/13:1 utg.omr. 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118). Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv

och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Målen för miljöpolitiken består av ett generationsmål som anger inriktningen för den samhällsomställning som behöver ske inom en generation för att nå miljö kvalitetsmålen, miljö kvalitetsmål som beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till och etappmål som beskriver de samhällsomställningar som är viktiga steg för att nå generationsmålet och miljö kvalitetsmålen. Generationsmålet är det övergripande målet för miljöpolitiken (prop. 2009/10:155, bet. 2009/10: MJU25, rskr. 2009/10:377). Ett av de 16 miljö kvalitetsmålen är Begränsad klimatpåverkan (prop. 1997/98:145, bet. 1998/99: MJU6, rskr. 1998/99:183 samt prop. 2004/05:150, bet. 2005/06: MJU3, rskr. 2005/06:48).

Riksdagen har även beslutat om ett etappmål för inrikes transporter inom miljömålssystemet som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17: MJU24, rskr. 2016/17:320). Regeringen beslutade i samband med budgetpropositionen för 2020 att detta etappmål från miljömålssystemet även skulle vara ett transportpolitiskt etappmål (prop. 2019/20:1 utg.omr 22).

Trafikverket ska enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Trafikverket ska dessutom verka för att det generationsmål för miljöarbetet och de miljö kvalitetsmål som riksdagen har fastställt nås och ska vid behov föreslå åtgärder för miljöarbetets utveckling.

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

## *Trafikprognoser*

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

Trafikprognoser utgör ett underlag för att kunna identifiera och värdera lämpliga åtgärder i transportsystemet. Prognoserna beräknar, utifrån beslutad politik och omvärldsfaktorer, hur trafik, resande och transporter kan förväntas utvecklas. Trafikverket uppger i rapport 2024:003 att prognoserna baseras på underlag från externa källor, och två viktiga underlag är Konjunkturinstitutets (KI) prognoser om ekonomins långsiktiga tillväxt och Statistiska centralbyråns (SCB) prognoser om befolkningsutvecklingen. Trafikverket pekar på att planeringen enligt regeringens direktiv ska baseras på ett scenario som innehåller redan beslutade och aviserade styrmedel och åtgärder inom transportsektorn. Mot den bakgrunden framhåller myndigheten att förutom att prioriteringen av investeringar påverkas av ambitionen att flytta över transporter från väg till järnväg och sjöfart påverkas den även indirekt, eftersom analyser och trafikprognoser inkluderar antaganden om styrmedel som dämpar vägtrafiken och flyttar över en del av trafiken till järnväg och sjöfart.

Trafikprognosberäkningar görs med hjälp av godstransport- och persontrafikmodeller som är baserade på dagens transport- och resandemönster. Som indata till modellerna krävs bl.a. uppgifter om nutida och framtida infrastruktur, trafikering och kostnader. Dessutom krävs information om hur omvärldsförutsättningar såsom befolkning, ekonomisk utveckling, bränslekostnader m.m. kan förväntas utvecklas.

De flesta av de ovan nämnda prognosförutsättningarna är enligt Trafikverket förknippade med tämligen stora osäkerheter. Därför ska prognosernas resultat för de kommande åren ses som vilken resande- och transportutveckling som kan förväntas om de förutsättningar som antagits inträffar. En annan viktig aspekt är enligt Trafikverket att prognoserna inte innehåller konjunkturella variationer som uppstår i verkligheten.

## *Fyrstegsprincipen*

Trafikverket ska, enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket, stegvis analysera val av åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipen. Fyrstegsprincipen innebär enligt Trafikverket följande:

- Steg 1 (Tänk om) handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
- Steg 2 (Optimera) innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av den befintliga infrastrukturen.

- Steg 3 (Bygg om) genomförs vid behov, och det innebär begränsade ombyggnationer.
- Steg 4 (Bygg nytt) genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

I Riksrevisionens rapport om tillämpningen av fyrstegsprincipen (RiR 2018:30) framförs att regeringen i flera avseenden behöver förtydliga hur Trafikverket ska arbeta med fyrstegsprincipen.

I den senaste infrastrukturpropositionen betonades att fyrstegsprincipen är en viktig utgångspunkt för utvecklingen av transportsystemet som riksdagen och regeringen upprepade gånger har uttalat stöd för (prop. 2020/21:151, bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). Att planera transportsystemet enligt fyrstegsprincipen förväntas bidra till kostnadseffektiva lösningar, och fyrstegsprincipen ska vara vägledande för planeringen av infrastrukturåtgärder. När det gäller frågan om hur steg 1- och steg 2-åtgärder kommer in i infrastrukturplaneringen betonades i infrastrukturpropositionen att kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt ska prioriteras i större utsträckning (steg 1) liksom åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av den befintliga infrastrukturen (steg 2). Statliga åtgärder enligt fyrstegsprincipens första steg är huvudsakligen åtgärder som inte hanteras inom ramen för infrastrukturplaneringen, exempelvis olika former av ekonomiska och administrativa styrmedel. Andra steg 1- och steg 2-åtgärder kan inrymmas i infrastrukturplaneringen, exempelvis prioritering av åtgärder som främjar kollektivtrafik, cykel- och gångtrafik samt krav på kommunala motprestationer vid åtgärder i anslutning till det kommunala vägnätet. I infrastrukturpropositionen konstaterades att flera steg 1- och steg 2-åtgärder ligger inom kommuners och regioners ansvarsområden.

Av regleringsbrevet för Trafikverket för budgetåret 2022 framgår att myndigheten ska redovisa typer av åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt (steg 1-åtgärder) eller som innebär att den befintliga infrastrukturen används mer effektivt (steg 2-åtgärder). Uppdraget redovisades till Regeringskansliet i december 2022 (TRV 2022/136168). Trafikverket har i sin analys av relevanta förordningar dragit slutsatsen att de statliga medel som hanteras genom den nationella planen och länsplanerna syftar till investeringar i fysiska åtgärder i statlig infrastruktur. De undantag som finns regleras i förordningar som beskriver vad som gäller för statlig medfinansiering till investeringar i fysiska åtgärder där en annan huvudman har ansvaret, dvs. förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. och förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. Den statliga medfinansieringen som hanteras i förordningarna sker från den nationella planen och länsplanerna. Trafikverket uppger vidare att verket tidigare har redovisat förslag till konsekvensbedömda informations- och kunskaphöjande insatser i samband med revideringar av den nationella planen. Det kan finnas ytterligare insatser

som kan anses kostnadseffektiva, och Trafikverket kan medverka i insatser för att fördjupa kunskapen om sådana insatser för att stödja ambitionen att kostnadseffektiva steg 1- och steg 2-åtgärder ska prioriteras i större utsträckning. Med dessa utgångspunkter redovisas i rapporten de typer av åtgärder som kan respektive inte kan finansieras med stöd av förordningarna.

Trafikanalys har i uppdrag att följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser. År 2022 fokuserades på Trafikverkets modeller för analys av fyrstegsprincipens steg 1- och steg 2-åtgärder. Trots att Trafikverket har utvecklat flera speciellt anpassade modeller för dessa åtgärder konstateras att Trafikverkets samhällsekonomiska modeller och effektsamband ger svagt modellstöd för steg 1-åtgärder i åtgärdsvalsprocessen. Situationen är bättre för steg 2-åtgärder med ett fokus på traditionella trafiktekniska åtgärder. Det finns inget modellstöd för det som kan kallas ”moderna” åtgärder, t.ex. kombinerad mobilitet, autonoma bussar eller laddinfrastruktur. Trafikanalys uppger att det är överraskande att modellstödet för de frekventa cykelåtgärder som diskuteras i åtgärdsvalsstudierna är svagt eller obefintligt. Vidare finns det inget modellstöd för lokala logistikåtgärder.

### *Resursfördelningen mellan länen*

Som redan har framgått ska det inom varje län upprättas en länsplan till ledning för när medel för investeringar och förbättringsåtgärder ska fördelas. I åtgärdsplaneringen avgörs storleken på respektive läns ram. De 21 länsplanerna omfattar investeringar i det regionala vägnätet samt medfinansiering till kommuner. Trafikverket ska lämna underlag till länsplanen. Underlaget ska avse gällande nationella planeringsförutsättningar och ange inriktningsmål inom respektive trafikslag samt vilka särskilda regionala aspekter som bör beaktas. Trafikverket ska dessutom lämna förslag till vilka regionala infrastrukturobjekt som bör genomföras och lämna en redovisning av objektens beräknade kostnader. Länsplaneupprättarna beslutar om länsplanerna och Trafikverket genomför dem.

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2020/21:151) betonades att en god samordning mellan länsplaner och den nationella planen i många fall är avgörande för att den samlade nyttan av åtgärderna ska bli så stor som möjligt. I propositionen framfördes att länsplanerna är viktiga för alla typer av regioner, oavsett om de kännetecknas av gles- och landsbygd, tätorter eller små eller stora städer, och det behövs en förståelse för att geografiska områden har olika förutsättningar och behov. Medel från länsplanerna kan enligt propositionen bidra till lösningar som är väl anpassade till dessa skillnader i förutsättningar och behov.

I juni 2021 lämnade den dåvarande regeringen ett uppdrag till Trafikverket att upprätta ett förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för 2022–2033. I uppdraget bedömdes att den preliminära totala ramen för länen under planperioden 2022–2033 ska uppgå till 42 026 miljoner kronor. Vidare

lämnades en preliminär ram för varje län. Länsplaneupprättarna överlämnade därefter i april 2022 sina förslag till trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur. Den 7 juni 2022 fastställde den dåvarande regeringen definitiva ekonomiska ramar för de trafikslagsövergripande länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2022–2033. Den ekonomiska ramen fastställdes till ca 42 miljarder kronor för länsplanerna, vilket är en ökning med 8 procent, i reala termer, jämfört med planperioden 2018–2029. Länsplaneupprättarnas förslag till planer samt tillhörande miljökonsekvensbeskrivning m.m. utgjorde underlag för regeringens beslut. Efter regeringsbeslut fastställer länsplaneupprättarna länsplanen utifrån respektive inlämnat förslag. Trafikverket ska i sin årliga fördelning av anslagen för länsplanerna eftersträva att alla planer är lika långt genomförda. För att kunna säkra en effektiv framdrift av stora investeringar kan det dock ibland vara nödvändigt att enskilda år ge vissa län en större tilldelning av länsanslagen. Eftersom en sådan princip innebär att andra län enskilda år får en mindre tilldelning bör principen användas med försiktighet. Trafikverket bör i sådana fall föra en dialog med berörda län för att nå samsyn om fördelningen. Länsplanerna ska genomföras på ett sådant sätt att en lika stor andel av respektive länsplan har genomförts till 2025. Trafikverket ska årligen göra en samlad redovisning av länsplanerna, av vilken det ska framgå hur stor andel av respektive länsplan som har genomförts och fördelningen totalt sett inom landet mellan olika infrastrukturåtgärder, statsbidrag och medfinansiering för olika ändamål i länsplanerna.

I tabellen nedan visas anslagsramen per län enligt den nationella planen för 2022–2033 samt Trafikverkets planerade genomförandenivå för perioden 2022–2025.

### Länsplaner för regional transportinfrastruktur 2022–2033

*Miljoner kronor*

Region	Anslagsram enligt nationella planen för 2022–2033	Planerad genomförandenivå 2022–2025
Stockholm	9 832	3 303
Uppsala	1 901	656
Södermanland	1 148	590
Östergötland	1 680	587
Jönköping	1 581	626
Kronoberg	881	142
Kalmar	1 068	393
Gotland	257	106
Blekinge	610	284
Skåne	5 095	1 723
Halland	1 364	488
Västra Götaland	7 339	2 785
Värmland	1 151	334
Örebro	1 181	368



Västmanland	949	351
Dalarna	1 294	169
Gävleborg	1 093	327
Västernorrland	1 020	208
Jämtland	598	40
Västerbotten	1 054	340
Norrbottn	931	40

Källa: Budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/24:1 utg.omr. 22). Beloppen anges i 2021 års prisnivå.

I Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 konstateras att länsplaneramen ökade med 5 miljarder kronor i den senaste planrevideringen, och utgör nu knappt 10 procent av hela utvecklingsramen. Andelen har enligt Trafikverket tenderat att minska, och regionernas bedömning är att anslagen är otillräckliga. Regionerna ser gemensamt ett behov av ökade ekonomiska ramar för infrastrukturplanerna. Flera regioner har noterat att under de senaste fem planperioderna har länsplanerna fått ökade anslag i absoluta belopp, men anslagen har inte ökat i samma takt som den nationella planen.

Trafikverket framhåller att länsplanerna fyller flera viktiga funktioner för att nå de transportpolitiska målen, exempelvis tätortsnära resande med gång, cykel och kollektivtrafik samt trafiksäkerhet. Trots att trafikarbetet fördelar sig jämnt mellan de statliga nationella och regionala vägnäten sker ca 70 procent av dödsfallen på det statliga regionala vägnätet, och åtgärder i detta nät finansieras via länsplanerna. Trafikverket menar att det kan utgöra skäl att prioritera trafiksäkerhet på viktiga regionala stråk, med särskilt fokus på mötesseparering. Vidare anför Trafikverket att åtgärderna i länsplanerna består av en kombination av namngivna investeringar samt trimnings- och miljöåtgärder. Planerna rymmer främst relativt små namngivna investeringar, vilka enligt Trafikverket generellt sett har högre beräknad lönsamhet än riktigt stora objekt. Trafikverket antar därför att lönsamheten i genomsnitt är relativt hög för åtgärder i länsplaner. Hur medlen i länsplanerna i praktiken kommer att fördelas på olika typer av åtgärder kan spela stor roll för måluppfyllelsen.

Av inriktningsunderlaget framgår det vidare att en majoritet av regionerna anser att staten bör ta ett större ansvar för finansieringen av nationella projekt för att motverka obalans och ojämlikhet mellan regionerna. Flera regioner noterar även en ojämlik fördelning av medlen till förmån för större stadsregioner och de mest befolkningstäta länen, och efterfrågar därför att fördelningen justeras och att transparensen ökar i processen för fördelning av ekonomiska medel till länsplaner.

### *Fysisk planering och infrastrukturplanering*

Fysisk planering handlar om att bestämma hur mark- och vattenområden ska användas. Enligt plan- och bygglagen (2010:900), förkortad PBL, ska olika samhällsintressen vägas mot varandra i en öppen och demokratisk process,

samtidigt som enskildas rättigheter ska beaktas. I Sverige är kommunerna ansvariga för den fysiska planeringen enligt PBL. Det svenska planeringssystemet utgörs av regionplaner, översiktsplaner, områdesbestämmelser och detaljplaner. Sverige har ingen sektorsövergripande planering på nationell nivå på land. Staten ger i stället ramar för den fysiska planeringen som bedrivs av kommuner och regioner genom nationella mål och genom att peka ut riksintressen. Enligt PBL är det länsstyrelserna som tillvaratar och samordnar de statliga intressena i planprocessen.

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2020/21:151) framfördes att den nationella infrastrukturplaneringen behöver samspela väl med den fysiska samhällsplaneringen för att infrastrukturåtgärder ska kunna genomföras effektivt och ge god måluppfyllelse. Trafikverket ska samverka med andra aktörer och vidta åtgärder i syfte att nå de transportpolitiska målen. Den dåvarande regeringen menade att ett arbetssätt med samverkan och samarbete mellan Trafikverket och andra parter är centralt för att tillsammans nå önskad effekt, inte minst när det gäller lokaliserings- och markanvändningsfrågor. Trafikverket ska i samhällsplaneringen säkra att den statliga transportinfrastrukturen utformas så att den möjliggör en samverkan med övrig infrastruktur och främjar ett effektivt nyttjande av alla trafikslag. I propositionen konstaterades att det pågår en utveckling av samverkan och samordning mellan de olika planeringsnivåerna. Det konstaterades vidare att god samhällsplanering ökar möjligheten att skapa transporteffektiva städer. Infrastrukturinvesteringar skapar en potential för bostadsbyggande. Det framfördes att en väl fungerande samordning mellan statlig infrastrukturplanering samt kommunal och regional samhällsplanering är en förutsättning för att de potentialer som infrastrukturprojekten möjliggör ska utnyttjas till fullo.

I juni 2022 fastställde den dåvarande regeringen den nationella planen för transportinfrastruktur för perioden 2022–2033. Där betonas att Trafikverket även i fortsättningen aktivt ska verka för ett fungerande samspel mellan nationell transportinfrastrukturplanering och fysisk planering på lokal och i vissa län regional nivå. Dessutom anförs att Trafikverkets forsknings- och innovationsverksamhet ska bidra till utvecklad samhällsplanering och bostadsbyggande. Det betonas även att infrastrukturinvesteringar skapar en potential för bostadsbyggande, vilket samtidigt kräver en väl fungerande samordning mellan statlig infrastrukturplanering och kommunal och regional samhällsplanering för att den potentialen ska utnyttjas till fullo. Transportinfrastrukturens utformning och användning har stor betydelse för möjligheten att skapa en god bebyggd miljö och för att bibehålla och utveckla landskapets värden.

### *Trafikverkets uppgifter i den fysiska planeringen*

Trafikverket uppger på sin webbplats att man vill delta i dialogen i ett tidigt skede, dvs. så snart en fråga som påverkar samhällsstrukturen och därmed transportsystemet väcks. Trafikverket menar att samarbete i tidiga skeden

alltid är att föredra framför granskning av färdiga förslag. Om de berörda aktörerna känner till varandras roller kan de ömsesidigt efterfråga och initiera samarbete vid rätt tillfällen. Verket betonar att de informella processerna måste samordnas med det formella förfarandet i varje planärende. När kommunen upprättar ett förslag till översiktsplan lämnar Trafikverket synpunkter på övergripande nivå i frågor som inte har lyfts fram i tidigare skeden. Vid detalj- och översiktsplanering kan synpunkterna från Trafikverket till länsstyrelsen t.ex. gälla riksintressen, mellankommunala intressen samt hälsa och säkerhet. Trafikverket ska vara remissinstans för bygglov som kan påverka eller påverkas av statliga vägar, järnvägar, flygplatser och hamnar.

I detaljplaneringen finns möjligheterna att styra tätheten i området och bostädernas läge. Vid detaljplanering av bostäder och verksamheter påverkar lokaliseringen tillgängligheten till service, skolor m.m., och därmed transportefterfrågan, trafikarbete, trafiksäkerhet, miljöstörningar och så vidare. Trafikverket betonar att det handlar om att skapa miljöer och vardagssituationer där det känns enkelt och självklart att gå, cykla och åka kollektivt. Faktorer i detaljplaneringen som påverkar bilberoendet är utformningen av cykelparkering intill bostaden, vägen till och från hållplatser, möjligheten till enkla och snabba byten mellan buss, tåg och cykel i knutpunkter samt antalet parkeringsplatser. Vid planering av handelsområden får man enligt Trafikverket ett mer hållbart resande om man ser till att gång- och cykelvägar, cykelparkeringar och hållplatser ligger närmare entréer än vad bilparkeringar gör.

### *Jämställdhet i transportsystemet*

Det transportpolitiska funktionsmålet innebär bl.a. att transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv (prop. 2008/09:1 utg.omr. 13, bet. 2008/09:AU1, rskr. 2008/09:115). Det finns dessutom sex jämställdhetspolitiska delmål. Ett av delmålen är en jämn fördelning av makt och inflytande. Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva samhällsmedborgare och att forma villkoren för beslutsfattandet i samhällets alla sektorer. Sedan 1994 har den huvudsakliga strategin för att uppnå de jämställdhetspolitiska målen varit jämställdhetsintegrering i kombination med särskilda jämställdhetsåtgärder. Jämställdhetsintegrering innebär att ett jämställdhetsperspektiv ska beaktas i all politik som påverkar människors villkor, så att alla kvinnor och män och flickor och pojkar kan leva jämställda liv.

I den förra infrastrukturpropositionen konstaterades att en del av skillnaderna i kvinnors och mäns olika transportmönster kan förklaras med en ekonomisk fördelning av resurser och traditionella könsrollsmönster, men det kan också finnas förklaringar i t.ex. hur planeringen av transportsystemet genomförs samt vilken vikt mäns och kvinnors syn på transportsystemets

utveckling tillmäts i olika sammanhang (prop. 2020/21:151). För att transportsystemet ska utvecklas och bli mer jämställt behövs det enligt propositionen ökad kunskap om hur ett jämställt transportsystem kan skapas men även om hur olika innovationer kan bidra. Vikten av att ett inkluderande transportsystem tillgodoser alla gruppers förutsättningar och bidrar till bättre integrering och delaktighet i samhället betonades. Det framfördes vidare att det bedrivs ett aktivt arbete för att minska klyftorna i samhället och uppnå det övergripande jämställdhetspolitiska målet. Transportinfrastrukturen kan genom sin utformning bidra till det, och det konstaterades att Sverige har lång erfarenhet av att arbeta med ett jämställdhetsperspektiv inom transportpolitiken.

I skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 betonas att ett hållbart transportsystem ska bidra till att minska klyftorna i samhället och uppnå det övergripande jämställdhetspolitiska målet om att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sitt eget liv. Det understryks även att Trafikverkets forsknings- och innovationsverksamhet ska bidra till bl.a. jämställdhet. Vidare betonas att strävan efter jämställdhet i inflödet av ny kompetens ska prägla Trafikverkets arbete.

Regeringen konstaterar i budgetpropositionen för 2024 att det inte har skett några förändringar i könsfördelningen i beslutande församlingar som fattar beslut om transportinfrastruktur (prop. 2023/24:1 utg.omr. 22). Regeringen anför att könsfördelningen i beslutande församlingar utgör en av flera förutsättningar för att åstadkomma ett transportsystem som likvärdigt svarar mot kvinnors respektive mäns resbehov. Andelen kvinnor i ledningsgrupper och styrelser för statliga myndigheter och bolag inom transportsektorn har i huvudsak varierat mellan 40 och 50 procent sedan 2011, men har i några undantagsfall överstigit 50 procent. Det har enligt regeringen således inte skett några stora förändringar över tid, och andelen har i stort sett varit oförändrad de tre senaste åren. Det skedde en viss ökning 2022 i styrelserna, där andelen kvinnor är nästan 50 procent, medan andelen kvinnor i ledningsgrupperna varit i stort sett oförändrad. Vidare framgår det att könsfördelningen är ojämn i beslutsfattande församlingar på regional och lokal nivå. Andelen kvinnor i nämnder, styrelser och förvaltningar relaterade till den kommunala transportsektorn har de senaste åren varit runt 30 procent i de politiska ledningarna och en bit under 40 procent i förvaltningsledningarna.

Regeringen anför vidare att transportsystemet fortfarande upplevs som otryggare av kvinnor än av män. Drygt 30 procent av kvinnorna väljer en annan väg eller ett annat färdssätt till följd av upplevd otrygghet medan motsvarande andel för män var 17 procent 2022. Det har inte skett någon större förändring över tid.

### **Pågående arbete**

Regeringen påbörjade i juni 2023 arbetet med att ta fram en ny plan för Sveriges transportinfrastruktur genom att i ett första steg ge Trafikverket i

uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den kommande planperioden 2026–2037 (LI2023/02737). Utgångspunkten för uppdraget är att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen med därtill hörande etappmål nås. I januari 2024 presenterade Trafikverket inriktningsunderlaget inför den kommande planperioden (rapport 2024:003). Där anges att ett trafikslagsövergripande förhållningssätt, fyrstegsprincipen samt de transportpolitiska principerna har varit vägledande för inriktningsunderlaget. Trafikverket uppger att inriktningsunderlaget bygger på regeringens och EU:s mål, inriktningar och beslutade strategier och bedömningar av den långsiktiga utvecklingen av en rad omvärldsfaktorer, t.ex. ekonomi, demografi och teknisk utveckling. Trafikverket anför att det handlar om att balansera tillgänglighetens positiva effekter med transporternas negativa effekter och att se till att hela samhället håller sig inom hållbarhetens ramar.

I Trafikverkets inriktningsunderlag konstateras att resandets och transporternas övergripande fördelning och trender i huvudsak är stabila sedan lång tid tillbaka. Prognoserna tyder enligt Trafikverket på en fortsatt ökning av resande och transporter, huvudsakligen i linje med den historiska utvecklingen. Bilresandet beräknas enligt verket öka med omkring 25 procent till 2040 (räknat i personkilometer) och även i fortsättningen stå för en helt dominerande del av personresandet. Ökningen drivs enligt Trafikverket framför allt av en ökande befolkning och ekonomisk tillväxt, men dämpas av en större befolkningsandel i större städer. Trafiken ökar framför allt kring de större städerna, där befolkningsökningen är störst. Tågresandet beräknas enligt Trafikverket öka med över 50 procent, även det drivet av en ökande befolkning och ökande inkomster, men också av en befolkningskoncentration till de större städerna där kollektivtrafikandelen är högre. Godstransporterna väntas huvudsakligen öka i linje med den historiska utvecklingen, men sjötransporterna väntas minska på grund av en minskande import av oljeprodukter. Även om trafikutvecklingen är osäker i olika avseenden bedömer Trafikverket att slutsatserna och rekommendationerna i inriktningsunderlaget är robusta för dessa osäkerheter. Exempelvis skulle de samhällsekonomiska nyttorna enligt Trafikverket knappast kunna förändras så mycket att det skulle påverka ramfördelningen i de olika inriktningarna.

Trafikverket konstaterar att planeringsprocessen är utformad så att investeringar ska utredas och beslutas i flera steg, innan ett definitivt beslut fattas. Det är dock enligt Trafikverket sällsynt att projekt utgår ur planen, även om kostnaderna ökar eller andra omständigheter förändras. Detta medför enligt Trafikverket flera problem, bl.a. att investeringskostnaderna ökar totalt sett (vilket behandlas i avsnittet Kostnadskontroll och effektivitet senare i detta betänkande). Att projekt sällan lämnar planen när de väl har kommit med skapar enligt Trafikverket incitament för aktörer att underskatta kostnader och överskatta nyttor tidigt i processen. Det ökar också risken för omotiverade omfattningsökningar. Slutligen medför kostnadsökningar att andra projekt

skjuts framåt i tiden, vilket binder upp mer pengar under nästföljande planperiod. Trafikverket betonar att syftet med de regelbundna planrevideringarna och planeringsprocessens kontrollstationer är att kunna ompröva och prioritera mellan projekt vartefter kostnader och nyttor klarnar. För att planeringsprocessen ska fungera mer som tänkt avser Trafikverket att

- tydliggöra innebörden av de olika stegen i planprocessen för namngivna objekt, bl.a. att definitiva beslut om genomförande fattas först i och med byggstartsbeslut
- använda tydligare prioriteringskriterier för namngivna objekt i den nationella planen för att underlätta omprövningar vartefter nyttor och kostnader klarnar under utredningsprocessen
- fortsätta utvecklingen av den systematiska avvikelshanteringen
- använda begrepp som brister och behov mer sparsamt och undvika att de tolkas som att en föreslagen åtgärd måste genomföras vad den än visar sig kosta.

Trafikverket menar också att planeringsprocessen bättre kan bidra till en transportpolitisk måluppfyllelse genom att den breddas till att tydligare omfatta andra åtgärder än fysisk infrastruktur, exempelvis lagar, regleringar, skatter och avgifter.

Trafikverket framhåller vidare att fyrstegsprincipen har varit vägledande för inriktningsunderlaget. Att planera transportsystemet enligt fyrstegsprincipen förväntas enligt Trafikverket leda till kostnadseffektiva lösningar, god hushållning med både ekonomiska medel och naturresurser samt en hållbar samhällsutveckling. Trafikverket framhåller bl.a. trimmings- och miljöåtgärder som i allmänhet uppges ha god måluppfyllelse och samhälls-ekonomisk lönsamhet, och dessa typer av åtgärder ligger i linje med fyrstegsprincipen. Trafikverket uppger vidare bl.a. att man kommer att fortsätta att öka takten när det gäller att hitta nya lösningar i fyrstegsprincipens åtgärder i steg 1 och 2. Trafikverket redovisar att många regioner anser att ökad statlig finansiering för åtgärder enligt steg 1 och 2 i fyrstegsprincipen bör möjliggöras som ett verktyg för att hantera klimatutmaningen. Många regioner vill se förändringar som skulle möjliggöra statlig finansiering av åtgärder enligt steg 1 och 2, både från den nationella planen och länsplanerna. Flera regioner anser att Trafikverket bör få ett tydligt uppdrag att aktivt arbeta med åtgärder enligt steg 1 och 2, vilket inte är möjligt enligt den nuvarande tolkningen av gällande förordningar. Ansvaret för att genomföra åtgärder enligt steg 1 och 2 vilar för närvarande på kommuner, regioner eller privata aktörer, och de har ingen möjlighet till finansiering från den nationella planen eller länsplanerna. Flera regioner betonar att steg 1- och steg 2-åtgärder på ett kostnadseffektivt sätt kan påverka efterfrågan på transporter och främja en omfördelning av resor till hållbara trafikslag.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) har i en kommentar angett att Trafikverket har levererat ett gediget underlag som regeringen tar del av och analyserar. Regeringen prioriterar enligt statsrådet

att fortsätta förbättra den infrastruktur som finns, reparera där det behövs och förvalta de gemensamma resurserna på bästa sätt. Statsrådet betonar att det handlar om att både värna det som redan har byggts och att investera i ny infrastruktur där det behövs. Inriktningsunderlaget handlar framför allt om att ge regeringen underlag för att bedöma hur stora ekonomiska ramar detta område ska ha under kommande tolvårsperiod och hur medlen ska fördelas på underhåll respektive investeringar och fortsatt utveckling av infrastrukturen.

Inriktningsunderlaget har remitterats till bl.a. myndigheter, regioner och bransch- och intresseorganisationer. Underlaget ska ligga till grund för en infrastrukturproposition som regeringen avser att lämna till riksdagen under hösten 2024. Infrastrukturpropositionen kommer att handla om hur den statliga infrastrukturen ska utvecklas och förvaltas. Regeringen bedömer att det behövs en mer utvecklad och samordnad långsiktig infrastrukturplanering där även luftfart och sjöfart ingår.

Efter att riksdagen har tagit ställning till förslagen i propositionen, bl.a. hur stor den tolvåriga ekonomiska planeringsramen ska vara, kommer regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram ett förslag till en ny nationell plan för perioden 2026–2037. Samtidigt kommer regionerna, som är ansvariga för att fastställa länsvisa infrastrukturplaner, att få förutsättningar för arbetet med att ta fram nya länsplaner för den regionala transportinfrastrukturen för samma period. Det är först i denna del av processen som konkreta projekt och åtgärder utreds och analyseras på regional och nationell nivå (åtgärdsplanering).

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om infrastrukturplanering behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU4 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att det finns en fastlagd planeringsprocess för transportinfrastrukturen, och konstaterade bl.a. att processen innebär att projekt kan omprövas vid olika tillfällen. Utskottet lyfte fram betydelsen av den regionala planeringen och betonade att infrastrukturplaneringen behöver samspela väl med den fysiska samhällsplaneringen för att infrastrukturåtgärder ska kunna genomföras effektivt och med god måloppfyllelse. Utskottet betonade även bl.a. att fyrstegsprincipen är en viktig utgångspunkt för utvecklingen av transportsystemet och att den ska vara vägledande för planeringen av infrastrukturåtgärder. Utskottet framhöll vidare vikten av ett jämställt transportsystem och underströk bl.a. betydelsen av trygga trafikmiljöer. Utskottet förutsatte att arbetet för att nå målen fortsätter. Utskottet konstaterade att de frågor som togs upp i motionerna var väl uppmärksammade och att det inte fanns skäl att vidta någon åtgärd. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att regeringen har inlett arbetet med att ta fram en ny nationell plan för perioden 2026–2037. Utgångspunkten är att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att de transportpolitiska målen nås. Utskottet delar regeringens bedömning att Riksrevisionens granskning av den nationella planen för den nuvarande planperioden är ett viktigt bidrag i arbetet med att utveckla processen för att ta fram nationella planer. Utskottet delar vidare regeringens bedömning att det behövs en mer utvecklad och samordnad långsiktig infrastrukturplanering där även luftfart och sjöfart ingår. Utskottet ser fram emot att bereda den infrastrukturproposition som regeringen har aviserat ska komma under hösten 2024.

Mot bakgrund av motionsförslagen om styrningen av infrastrukturplaneringen genom mål och prognoser vill utskottet betona att den fastlagda planeringsprocessen för transportinfrastrukturen bl.a. innefattar ett beslut om övergripande strategiska vägval ungefär en gång per mandatperiod och ett beslut om vilka ekonomiska ramar som ska gälla under den period som beslutet avser. Processen innebär att regeringen i en infrastrukturproposition lämnar förslag till inriktning för den kommande planeringsperioden och att riksdagen därefter fattar beslut om regeringens förslag till ekonomiska ramar och vägledning för prioritering av åtgärder i den åtgärdsplanering som följer efter riksdagens beslut. Utskottet vill betona att de transportpolitiska målen är en utgångspunkt för inriktningen på de satsningar som görs i transportinfrastrukturen de kommande åren. Detta innebär bl.a. att transportsystemets utformning ska bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås. Vidare kan utskottet konstatera att trafikprognoser utgör ett underlag för att kunna identifiera och värdera lämpliga åtgärder i transportsystemet. I den senaste infrastrukturpropositionen redovisas att det behövs fortsatt stora satsningar på transportinfrastrukturen för att nå de mål och ambitioner som redovisas i propositionen.

Med anledning av motionsförslagen om resursfördelningen mellan regionerna vill utskottet särskilt lyfta fram betydelsen av den regionala planeringen. Länsplanerna omfattar investeringar i det regionala vägnätet och medfinansiering till kommunerna, och utskottet vill här peka på att storleken på respektive läns ram avgörs i åtgärdsplaneringen. De definitiva ekonomiska ramarna för länsplanerna beslutas därefter av regeringen inom den totala ram som riksdagen har beslutat om. Utskottet utgår från att fördelningen av resurser mellan länen sker på ett välavvägt sätt.

När det gäller motioner om samspelet mellan infrastrukturplaneringen och den fysiska planeringen vill utskottet först och främst betona att den nationella infrastrukturplaneringen behöver samspela väl med den fysiska samhällsplaneringen för att infrastrukturåtgärder ska kunna genomföras effektivt och ge en god måluppfyllelse. Utskottet delar regeringens bedömning att en mer samordnad bebyggelse-, transportinfrastruktur- och trafikplanering behövs för att bl.a. minska transportsektorns klimat- och miljöpåverkan och för att



exempelvis nå etappmålet om en ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik. Utskottet utgår från att arbetet med dessa frågor fortgår inom berörda myndigheter.

När det gäller motionsförslagen om kvinnors och mäns möjlighet att påverka infrastrukturplaneringen vill utskottet inledningsvis betona att det transportpolitiska funktionsmålet innebär att transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Utskottet vill framhålla vikten av ett jämställt transportsystem och uppmärksammar vikten av att arbetet för att nå det transportpolitiska funktionsmålet fortsätter. Utskottet delar regeringens bedömning att könsfördelningen i beslutande församlingar utgör en av flera förutsättningar för att åstadkomma ett transportsystem som likvärdigt svarar mot kvinnors respektive mäns behov. Utskottet vill också understryka vikten av trygga trafikmiljöer. Ingen ska känna sig otrygg i det offentliga rummet. Utskottet kan konstatera att det har vidtagits åtgärder för att öka tryggheten i bl.a. kollektivtrafiken och vill peka på att det mer allmänt nu pågår ett aktivt arbete för att öka tryggheten i samhället. Utskottet förutsätter att arbetet för att nå målen om ett jämställt transportsystem fortsätter.

Utskottet vill avslutningsvis betona att fyrstegsprincipen är en viktig utgångspunkt för utvecklingen av transportsystemet och att principen ska vara vägledande för planeringen av infrastrukturåtgärder. När det gäller motionsförslaget om statlig medfinansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder vill utskottet lyfta fram att det vid upprepade tillfällen har framhållits att det är angeläget att tillämpa ett trafikslagsövergripande synsätt vid överväganden om vilka åtgärder som behöver vidtas för att utveckla transportsystemet och att de föreslagna åtgärderna ska analyseras utifrån fyrstegsprincipen. Utskottet vill framhålla vikten av att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt, dvs. steg 1- och steg 2-åtgärder. Utskottet uppmärksammar även att Trafikverket har haft i uppdrag att redovisa typer av steg 1- och steg 2-åtgärder samt hur de kan finansieras.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:728 (M), 2023/24:969 (M) yrkandena 7 och 8, 2023/24:996 (MP) yrkande 35, 2023/24:1022 (S), 2023/24:1118 (M), 2023/24:1373 (KD) yrkande 2, 2023/24:1519 (MP) yrkandena 31 och 39, 2023/24:1676 (S) yrkande 2, 2023/24:2000 (S) yrkande 2 i denna del, 2023/24:2146 (M), 2023/24:2345 (V) yrkande 5, 2023/24:2465 (C) yrkandena 3 och 28, 2023/24:2625 (S) yrkande 17 och 2023/24:2897 (V) yrkandena 1 och 2.

## Näringslivets transportbehov

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om arbetet med näringslivets transportbehov. Utskottet betonar att utvecklingen av infrastrukturen ska bidra till att stärka näringslivets förutsättningar i hela landet och välkomnar att regeringen fortsätter arbetet med att utveckla infrastrukturen och därmed förutsättningarna för gods-transporterna. Utskottet lyfter även fram betydelsen av förbättrade pendlingsmöjligheter mellan arbetsplatser och bostäder och framhåller bl.a. att näringslivspotten är viktig för att markera infrastrukturens näringslivspolitiska betydelse. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 4 (S) och 5 (SD).

### Motionerna

I kommittémotion 2023/24:2625 yrkande 3 konstaterar Gunilla Svantorp m.fl. (S) att ett väl fungerande och starkt transportsystem är en förutsättning för jobb och tillväxt. Om transportmöjligheterna för industrin förbättras ger detta enligt motionärerna möjligheter att både behålla, utveckla och nyetablera kvalificerad industriproduktion i Sverige.

I kommittémotion 2023/24:400 menar Patrik Jönsson m.fl. (SD) att det bör införas en stärkt marknadspott för snabba åtgärder i syfte att stärka kapaciteten (yrkande 1). Motionärerna menar att den befintliga potten måste stärkas utöver den ordinarie budgetramen för att bygga bort uppkomna flaskhalsar som står i vägen för betydande investeringar inom näringslivet. Dessutom uppmärksammar motionärerna godstrafikens behov av upprustade bansträckor (yrkande 14). De menar att det i nästa nationella plan krävs ett större fokus på att underlätta järnvägsgodstransporter och en förbättrad planering från Trafikverkets sida för att minska den s.k. skogstiden för godsoperatörerna. Slutligen uppmärksammar motionärerna skogs- och gruvindustrins behov av nya järnvägsspår i norra Sverige (yrkande 17). De menar att behovet av ett förstärkt och utvidgat järnvägsnät i norra Sverige bör utredas.

I kommittémotion 2023/24:414 yrkande 42 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att det bör övervägas att införa en stärkt marknadspott för väg-investeringar. Motionärerna menar att regeringen bör undersöka möjligheten att stärka potten utöver den ordinarie budgetramen och pekar på att det ibland snabbt måste byggas en väl fungerande infrastruktur till nya industri- verksamheter.

I kommittémotion 2023/24:421 yrkande 1 menar Tobias Andersson m.fl. (SD) att ett större fokus bör riktas på industrins villkor i infrastrukturplaneringen. Motionärerna lyfter bl.a. fram stålindustrins beroende av stabila och tillförlitliga leveranser av både råvara och färdiga stålprodukter.

Även i kommittémotion 2023/24:425 yrkande 7 anför Tobias Andersson m.fl. (SD) att industrins villkor inom infrastrukturplaneringen måste prioriteras. Sverige har enligt motionärerna sedan årtionden försummat investeringar och underhåll i transportinfrastrukturen, vilket medverkar till att det är högst angeläget att snarast påbörja en upprustning och långsiktiga investeringar.

I kommittémotion 2023/24:432 yrkande 3 uppmärksammar Tobias Andersson m.fl. (SD) behovet av att stärka infrastrukturen med hänsyn till gruvnäringens behov. Motionärerna betonar att välfungerande transportsystem är helt centrala för att Sverige ska kunna konkurrera på världsmarknaden, och järnväg och sjöfart utgör de primära trafikslagen för att transportera de volymer som krävs för att nå lönsamhet i produktionen.

Även i kommittémotion 2023/24:443 yrkande 3 tar Tobias Andersson m.fl. (SD) upp frågor om infrastruktur. Motionärerna framhåller att en väl utbyggd och fungerande infrastruktur utgör grunden för att skapa förutsättningar för tillväxt i hela landet och att det finns ett ökat behov av att såväl vidmakthålla som utveckla statens transportinfrastruktur.

I kommittémotion 2023/24:445 yrkande 9 betonar Tobias Andersson m.fl. (SD) betydelsen av en välfungerande infrastruktur för besöksnäringen. Motionärerna betonar att en välskött infrastruktur och en välfungerande trafik är centrala för besöksnäringens möjligheter att växa utanför landets storstadsområden.

I motion 2023/24:1373 yrkande 1 lyfter Gudrun Brunegård (KD) fram behovet av att inför den kommande infrastrukturplanen väga in analyser av svensk infrastrukturpolitik och dess betydelse och förutsättningar för svensk regional produktivitetsdriven tillväxt.

I motion 2023/24:2023 yrkande 2 anför Isak From m.fl. (S) att regeringen måste ta initiativ för att säkerställa att staten tar sin del av ansvaret för investeringar i statlig infrastruktur i samband med expansioner och nya stora industrietableringar. Motionärerna konstaterar att det pågår en omfattande etablering av en ny grön industri i hela norra Sverige och att det inte är rimligt att kommuner ska bekosta investeringar i statlig infrastruktur.

## **Bakgrund**

### *De transportpolitiska, näringspolitiska och landsbygdspolitiska målen*

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål – tillgänglighet – och ett hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14,

rskr. 2008/09:257). Funktionsmålet anger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Målet för näringspolitiken är att stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag (prop. 2014/15:1 utg.omr. 24, bet. 2014/15:NU1, rskr. 2014/15:68). Utöver det övergripande målet har den tidigare regeringen även beslutat om följande tre delmål för näringspolitiken: ramvillkor och väl fungerande marknader som stärker företags konkurrenskraft, stärkta förutsättningar för innovation och förnyelse samt stärkt entreprenörskap för ett dynamiskt och diversifierat näringsliv. Från och med 2024 gäller detta mål även för turismpolitiken.

Riksdagen har vidare beslutat om det övergripande målet för den sammanhållna landsbygdspolitik (prop. 2017/18:179, bet. 2017/18:NU19, rskr. 2017/18:360). Målet är en livskraftig landsbygd med likvärdiga möjligheter till företagande, arbete, boende och välfärd som leder till en långsiktigt hållbar utveckling i hela landet.

### *Den nationella planen för transportinfrastrukturen*

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2020/21:151) betonades att hela Sverige ska ges goda förutsättningar att växa, leva och utvecklas och att transportsystemet är en viktig förutsättning för det. I propositionen framhölls att en god tillgänglighet regionalt, nationellt och internationellt har stor betydelse för medborgare och näringsliv, för konkurrenskraft, ekonomisk utveckling och välfärd. Det betonades att drift och underhåll av vägar och järnvägar är en förutsättning för att säkra den statliga transportinfrastrukturens funktion och tillförlitlighet, vilket innebär att det därmed är viktigt för såväl medborgare som näringsliv. Vidare pekades på att transportinfrastrukturen behöver underhållas och utvecklas och bli ännu mer robust för att näringslivets konkurrenskraft ska kunna fortsätta att stärkas. Det betonades att näringslivets godstransporter är ett av de områden som bör fortsätta att prioriteras under den kommande planperioden. Gods transporteras med samtliga trafikslag, i hela landet, liksom gränsöverskridande till andra länder. I propositionen anfördes att väl fungerande, regionalt, nationellt och globalt konkurrenskraftiga godstransporter är grundläggande för svensk välfärd, för att säkra arbetstillfällen, för näringslivet och för hållbar tillväxt. Transportkostnaden spelar för många företag en avgörande roll för konkurrenskraften, vilket ställer krav på ökad tillgänglighet och ett flexibelt transportsystem. Väl fungerande internationella godstransporter är enligt propositionen viktiga för att företagen ska kunna exportera sina varor, och de gränsöverskridande transporterna måste därför vara smidiga och effektiva. Infrastrukturens kvalitet har enligt propositionen stor betydelse för att stärka den internationella konkurrenskraften för näringslivet. I infrastrukturpropositionen informerades om att omfattande åtgärder har vidtagits för att stärka järnvägens och sjöfartens

konkurrenskraft, inte minst för godstransporter, framför allt genom den nationella godstransportstrategin från juni 2018 (se nedan).

I juni 2022 fastställdes den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur för perioden 2022–2033. Av planen framgår att en utbyggd infrastruktur är viktig för regional utveckling och för jobben. Infrastruktursatsningar kan bidra till ett starkare samhälle, fler bostäder, förbättrade pendlingsmöjligheter och klimatsmarta transportlösningar. Infrastrukturinvesteringar kan enligt den nationella planen skapa jobb, förstora arbetsmarknadsregionerna och bidra till tillgängligheten, klimatarbetet och sammanhållningen i landet. En god tillgänglighet regionalt, nationellt och internationellt har stor betydelse för medborgare och näringsliv samt för konkurrenskraft, ekonomisk utveckling och välfärd. Ett pålitligt, robust och långsiktigt hållbart transportsystem är en förutsättning för människor, näringslivet och ett starkt samhälle. Infrastrukturinvesteringar skapar jobb och ger samtidigt goda förutsättningar för näringslivet att utveckla och exportera svensk teknik. Det stärker svensk konkurrenskraft och Sverige som land med omfattande export. Satsningarna i planen stöder och förstärker bl.a. den pågående kraftiga industriutveckling som sker framför allt i norra Sverige, men även teknikutveckling och innovationer i andra delar av Sverige.

Det pågående arbetet med den nya nationella planen för infrastruktur redovisas nedan under rubriken Pågående arbete.

### *Närmare om godstransporter*

Den nationella godstransportstrategin från 2018 syftar till att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Strategin togs fram av den dåvarande regeringen i dialog med berörda aktörer för att tydliggöra den övergripande inriktningen för gods- och logistikområdet. I strategin uppges att inriktningen och tillhörande insatser bl.a. ska stärka näringslivets konkurrenskraft. Det framhålls vidare att väl fungerande transporter är en förutsättning för ett livskraftigt Sverige och för att svenska företag ska kunna exportera sina varor, vilket i sin tur skapar förutsättningar för fler jobb och en starkare ekonomi i hela landet. I strategin understryks att Sverige är ett exportberoende land och att väl fungerande internationella godstransporter är av stor betydelse för att företagen ska kunna exportera sina varor. Under strategin fanns tidigare ett nationellt godstransportråd. Rådet leddes av infrastrukturministern, och i det ingick ett antal ledamöter utsedda av regeringen. Ledamöternas förordnanden gick ut under hösten 2022. Trafikverket hade i uppdrag att bistå rådet med en kanslifunktion.

I augusti 2018 fick Trafikanalys i uppdrag att följa upp och utvärdera den nationella godstransportstrategins genomförande under perioden 2018–2022. I december 2022 presenterade Trafikanalys sin slututvärdering. Där konstaterade myndigheten att den nationella godstransportstrategin har skapat ett bredare engagemang för godstransportfrågor i transportsektorn, men att effekterna på målpuppfyllelsen för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara

godstransporter är begränsade. Ansvaret för att genomföra insatserna har i stort legat på ett fåtal aktörer: regeringen, Trafikverket och Energimyndigheten. Insatserna har bestått av utredningar, analyser, ekonomiskt stöd, regleringar och myndighetssamverkan för att nå ökad kapacitet inom infrastrukturen, ökad transporteffektivitet, ökad omställning genom förnybara drivmedel och elektrifiering samt ökad innovationsförmåga. Trafikanalys pekar på att det finns en förbättringspotential för tydlighet kring roller, ansvar och målsättningar för samverkan. Frågan väcks också om mål och satsningar inom strategin har varit för allmänt hållna och om mer riktade och specifika satsningar hade gjort större skillnad. Utvärderingen visar att strategin generellt sett har mötts med positiv respons från godsaktörerna, men dessa har dock inte i någon betydande omfattning ändrat beteenden eller gjort anpassningar till följd av strategins genomförande. Trafikanalys sammanfattar med att även om tydliga kvantifierbara effekter av strategin inte kan ses så har förutsättningarna för mer konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter förbättrats. Det har genomförts flera konkreta åtgärder, kunskapsnivån har höjts och förberedelser för att klara omställningen av sektorn har enligt Trafikanalys påbörjats.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) uppgav i april 2023 i sitt svar på fråga 2022/23:486 att Trafikanalys utvärdering bereds i Regeringskansliet. Statsrådet betonade att godstransporternas betydelse för samhället är stor och att det är angeläget med en godstrafik som stärker jobb, konkurrenskraft, tillväxt och klimatomställningen i hela landet. Statsrådet betonade att det är en viktig fråga för regeringen, att behoven inom den svenska infrastrukturen är stora och att underhållet är eftersatt. Han avser att återkomma till hur regeringen kommer att utveckla dialogen och arbetet på godstransportområdet.

I budgetpropositionen för 2024 informerar regeringen om att Trafikanalys har utvärderat genomförandet av den nationella godstransportstrategin. Den övergripande slutsatsen är att strategin har motiverat till bredare engagemang för godstransportfrågor i transportsektorn, men att effekterna på måluppfyllelse i termer av effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter är begränsade. Det går inte att se tydliga kvantifierbara effekter av strategin, men förutsättningarna för mer konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter har förbättrats. Regeringen rapporterar att det har genomförts flera konkreta åtgärder, kunskapsnivån har höjts och förberedelser för att klara omställningen av sektorn har påbörjats. Det finns också en förbättringspotential när det gäller tydlighet kring roller, ansvar och målsättningar för samverkan.

Trafikanalys redovisar varje år en uppföljning av hur transportsystemet har utvecklats i förhållande till de transportpolitiska målen. I Trafikanalys rapport från april 2023 (rapport 2023:5) gör myndigheten bedömningen att godstransporternas tillgänglighet befinner sig på samma nivå som när de transportpolitiska målen antogs. Förutsättningarna för näringslivets transporter bedöms inte ha förbättrats sedan målen antogs.

### *Närmare om infrastrukturen i norra Sverige*

I Norrbotten och Västerbotten pågår en samhällsomställning som innebär att stora företag etablerar sig och att berörda samhällen behöver växa mycket på kort tid. I mars 2023 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att analysera åtgärder i norra Sveriges transportinfrastruktur. Regeringen konstaterar att flera stora företagsetableringar pågår i Norrbottens och Västerbottens län, vilka antas leda till nya transport- och resmönster och därmed en förändrad belastning på transportsystemet. I uppdraget ingick att beskriva den aktuella statusen och det aktuella planeringsläget för de åtgärder i den nationella planen för transportinfrastruktur som har betydelse för att åtgärda eventuella brister och flaskhalsar som kan uppstå i transportsystemet med anledning av de större företagsetableringarna och företagsexpansionerna som nu pågår i norra Sverige. Trafikverket skulle också redogöra för möjligheten att tidigare lägga åtgärderna för att så snart som möjligt få till stånd önskvärda effekter.

I september 2023 redovisade Trafikverket uppdraget i rapporten Regeringsuppdrag att analysera åtgärder i transportinfrastrukturen i Norrbottens och Västerbottens län (LI2023/03173). Verket föreslår tidigareläggningar för att möta pågående och planerade industriinvesteringar som är kopplade till den gröna omställningen i norra Sverige. I redovisningen anger Trafikverket att man har sett att behovet av åtgärder på infrastrukturen i norra Sverige har ökat. Etableringar som är kopplade till den gröna industrialiseringen pågår och planeras, samtidigt som gods- och persontransporter på järnväg ökar i norra Sverige. Trafikverket pekar på att flera olika infrastruktursatsningar är viktiga, och framhåller bl.a. att en utbyggnad av järnvägsinfrastrukturen är en förutsättning för att möta framtida företagsetableringar och företagsexpansioner. För att möjliggöra ett snabbare och effektivare genomförande ser Trafikverket att lånefinansiering skapar bäst förutsättningar där anslag eller medfinansiering saknas. Trafikverket menar att man behöver starta byggnationerna så snart som möjligt, och för att kunna göra det föreslår Trafikverket en lånefinansiering.

Vidare kan nämnas att för att underlätta för de kommuner som berörs av nyindustrialiseringen i Norrbotten och Västerbotten gav regeringen i juni 2023 en utredare i uppdrag att främja en koordinering av insatser för hållbart samhällsbyggande och snabb befolkningsutveckling i de två länen. Uppdraget ska redovisas senast den 15 juni 2024. I februari 2024 lämnade utredaren en delrapport (Fi 2022:A). Dessutom kan nämnas att Tillväxtverket har i uppdrag att stödja nyindustrialiseringen och samhällsomvandlingen i Norrbottens och Västerbottens län. Uppdraget handlar om att skapa kraftsamling och främja en ändamålsenlig samverkan, och det beslutades i juni 2023 och ska pågå t.o.m. den 31 december 2026. Regeringen avser också att utarbeta en strategi för att främja nyindustrialiseringen och samhällsomvandlingen i Norrbottens och Västerbottens län. Strategin ska innefatta insatser inom strategiska områden samt samverkan mellan staten, näringslivet och berörda kommuner och regioner (se nedan).

### *Närmare om besöksnäringen*

Myndighetsgruppen för turism och besöksnäring är ett samarbete mellan 16 myndigheter, bl.a. Trafikverket, och statliga bolag under ledning av Tillväxtverket. Gruppen arbetar för ökad samordning, kunskapsutveckling och kunskapsöverföring. Myndighetsgruppen har gemensamt valt att prioritera nio strategiska områden för insatser under 2022–2024. Ett område handlar om att bl.a. inkludera turism och besöksnäring i det offentliga transportplaneringsarbetet och att bidra till utveckling och genomförande av hållbara och väl fungerande transportlösningar i hela landet och för trafik till och från Sverige.

I en rapport från Ramboll till Tillväxtverket och Myndighetsgruppen för turism och besöksnäring från april 2023, *Transportsystemet för turism – Kunskapssammanställning och framåtblick*, konstateras att det finns begränsad kunskap om hur det befintliga transportsystemet för turism ser ut och vilka förutsättningar och behov som behöver uppfyllas för att systemet ska främja ett hållbart turistresande. Turisters resande, jämfört med vaneresenärers och pendlandes, är i stor utsträckning koncentrerat till vissa kortare perioder under året. Inom svensk besöksnäring är det egna fordonet centralt, och många resmål är helt beroende av att turister kan ta sig dit med bil eftersom det inte är möjligt att ta sig till resmålet med andra trafikslag. Turister har behov att både resa till, från och inom den valda destinationen. Storstadsregionerna, dit många turister först anländer eller där de inleder sina resor, har förhållandevis väl utbyggda transportsystem. Särskilda utmaningar finns i transportsystemet när det gäller Sveriges mest avlägsna orter. Bland annat lämnas rekommendationen att regeringen bör se över möjligheten att införa ett samverkansforum mellan transportplanerare och ett urval av de berörda aktörerna inom besöksnäringen för att säkerställa att transportplaneringen tar hänsyn till turisternas behov.

Vidare kan nämnas projektet *Miranda* som handlade om ett mikrobaserat beslutsstöd för ett hållbart turistresande och infrastrukturplanering. I projektet utvecklades ett digitalt kartverktyg/beslutsstöd som beskriver turismeffekter och som kan användas i lokal och regional planering samt på nationell nivå inom ramen för Trafikverkets samlade effektbedömning.

Energi- och näringsminister Ebba Busch (KD) betonade i januari 2023 i sitt svar på fråga 2022/23:248 att besöksnäringen är viktig för Sverige. Besöksnäringens företag varierar i storlek och erbjudanden, men det gemensamma är att verksamheterna är platsbundna och i hög grad bidrar till sysselsättning, inte minst för unga. Många medarbetare och företagare i denna näring har utländsk bakgrund, vilket gör att den också bidrar positivt till integration. Platser i både städer och landsbygder kan enligt statsrådet bli attraktiva och levande om det finns ett rikt utbud av upplevelser för både besökare och boende. Regeringen har inte för avsikt att ta fram en ny strategi för besöksnäringen, utan bygger i stället vidare på den samsyn och kunskap som finns nationellt, regionalt och lokalt och fokuserar på frågor som gör skillnad för företagen och lokalsamhället. Det gäller enligt statsrådet inte minst förenklingsarbetet och



hur regeringen kan underlätta för företagen att rekrytera kompetenta medarbetare.

### *Näringslivspotten*

Den s.k. näringslivspotten tillkom i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029. Näringslivspotten avsåg då medel till trimningsåtgärder som i dialog med näringslivet kunde användas för åtgärder i den statliga järnvägsinfrastrukturen som stärker näringslivets konkurrenskraft. I skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 görs bedömningen att potten har varit en viktig del i att markera planens näringspolitiska betydelse. Tillsammans med bl.a. godstransportstrategin har infrastrukturinsatserna enligt den dåvarande regeringen blivit en viktig del i att stärka konkurrenskraften och främja näringslivets utveckling i hela landet. För att kunna bedöma hur näringslivspotten ska utformas var det enligt den dåvarande regeringen dock viktigt att utvärdera insatserna samlat och pröva möjligheterna att säkra näringspolitiska markeringar ännu bredare i den kommande planrevideringen.

Mot den bakgrunden ska Trafikverket i dialog med näringslivet fördela upp till 600 miljoner kronor under perioden 2022–2027 inom ramen för trimningsåtgärder. Åtgärderna ska bidra till hållbara transportlösningar som ökar intermodaliteten mellan samtliga trafikslag. Trafikverket ska vidare utvärdera näringslivspotten och redovisa genomförda och planerade åtgärder och deras effekter. Utvärderingen bör enligt skrivelsen ha som målsättning att resultaten ska kunna ligga till grund för nästa planeringsomgång och planrevidering.

### **Pågående arbete**

I budgetpropositionen för 2024 bedömer regeringen att godstransporternas tillgänglighet befinner sig på ungefär samma nivå som då de transportpolitiska målen antogs. I sin bedömning av måluppfyllelsen anför regeringen att förutsättningarna för näringslivets transporter inte bedöms ha förbättrats i sin helhet sedan de transportpolitiska målen antogs, även om transportbranschens ekonomiska villkor över tid har haft en positiv utveckling. Under 2024 avser regeringen att fortsätta det strategiska arbetet med att utveckla förutsättningarna för godstransporterna. Regeringen anför vidare att det finns ett stort behov av förstärkningar av vägnätet och järnvägsinfrastrukturen, inte minst strategiska och samhällsekonomiskt lönsamma åtgärder som främjar den industriella gröna omställningen i norra Sverige. Regeringen betonar att det i den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022–2033 bl.a. finns åtgärder för att effektivisera och öka kapaciteten i norra Sveriges transportinfrastruktur.

I juni 2023 beslutade regeringen om ett uppdrag till Trafikverket att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037. Regeringen vill enligt uppdraget bl.a. underlätta för

arbetspendling och godstrafik för att stärka jobb och tillväxt och främja Sveriges konkurrenskraft. Utvecklingen av transportinfrastrukturen ska bidra till regional utveckling, landsbygdsutveckling och till att stärka näringslivets förutsättningar. Trafikverket presenterade i januari 2024 inriktningsunderlaget för perioden 2026–2037 (rapport 2024:003). Trafikverket konstaterar bl.a. att ett effektivt intermodalt transportnätverk är en nödvändig förutsättning för näringslivets och speciellt för den exportberoende basindustrins konkurrenskraft. För att säkerställa en effektiv och hållbar transportförsörjning för näringslivet i hela landet behövs det enligt Trafikverket en förbättrad samordning av aktörerna. Det är många aktörer involverade, och det finns i dag ingen som har ett ansvar för samordningen. Trafikverket föreslår därför att en utredning initieras inom området. Trafikverket betonar bl.a. att tyngre transporter på det statliga vägnätet leder till en effektivisering av godstransporterna och stärker konkurrenskraften för svenskt näringsliv. I inriktningsunderlaget presenteras även inspel från regionerna. Flertalet regioner beskriver enligt Trafikverket ett växande behov av investeringar och underhållsåtgärder. Många regioner förutspår en ökande industriproduktion där godsvolymerna förväntas öka under en lång tid. För regioner med betydande produktion och storskaliga industriinvesteringar, eller med viktiga funktioner för godshantering, anses tillgängligheten till effektiva godstransporter vara en betydande utmaning. För att industrisatsningar ska få önskad effekt krävs det enligt flera regioner att den statliga järnvägen bibehåller en god standard samtidigt som väg- och järnvägsinfrastrukturen stärks för att hantera ökande godsflöden och förbättra arbetsmarknadsregionerna. Bättre pendlingsmöjligheter lyfts i detta sammanhang fram av regionerna, i linje med vad regeringen betonar i uppdraget till Trafikverket. Några regioner betonar att Sveriges livsmedels- och skogsproduktion är helt beroende av mindre vägar, såväl statliga som enskilda vägar.

I mars 2024 betonade regeringen att infrastrukturen i norra Sverige har en avgörande betydelse för både arbetspendling och godstrafik. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) uppger att regeringen ser ett stort behov av förstärkningar av vägnätet och järnvägsinfrastrukturen, inte minst strategiska investeringar för att möjliggöra och accelerera den industriella gröna omställningen i norra Sverige. Regeringen avser att utarbeta en strategi för nyindustrialiseringen och samhällsomvandlingen i Norrbottens och Västerbottens län och ser stora möjligheter för norra Sverige att leda den nya industriella revolutionen och bli en motor för gröna innovationer. I mars 2024 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att vidta åtgärder för planeringen av transportinfrastrukturen i Norrbottens och Västerbottens län. Uppdraget innefattar tre deluppdrag.

Trafikverket ska i ett första deluppdrag i sin planering prioritera de kapacitetshöjande åtgärder på järnvägen mellan Luleå och Kiruna som verket föreslår för tidigareläggning i sin ovannämnda rapport där man analyserar åtgärder i transportinfrastrukturen i Norrbotten och Västerbotten. Verket ska dels verka för att de aktuella åtgärderna färdigställs så tidigt som möjligt, dels

möjliggöra att åtgärderna genomförs effektivare genom samordning med andra planerade trimnings- och reinvesteringsåtgärder på sträckan. Vidare ska Trafikverket föra en dialog med tågoperatörerna i planeringsprocessen för att öka effektiviteten i banunderhållet och i de kapacitetshöjande åtgärderna. Trafikverket ska också föra en dialog med norska myndigheter för att identifiera möjligheter till en samordnad planering av beslutade åtgärder i de båda länderna. Åtgärderna i deluppdraget ska finansieras inom ramen för Trafikverkets årliga anslag, och åtgärderna ska genomförandet under förutsättning att övriga namngivna objekt i den nationella planen för perioden 2022–2023 inte påverkas på ett sådant sätt att de behöver senareläggas.

Trafikverket ska i ett andra deluppdrag utreda och lämna förslag till olika finansieringslösningar, såsom direkt extern medfinansiering respektive en möjlig finansieringslösning med höjda banavgifter, som underlag för en eventuell framtida utbyggnad av dubbelspår på järnvägssträckan Luleå–Boden. När det gäller finansiering med hjälp av höjda banavgifter ska utredningen omfatta en analys av relevanta marknadssegment och deras betalningsförmåga, ett förslag till modell för höjda banavgifter samt en redovisning av vilka intäkter en sådan modell kan medföra på sträckan. Delen om direkt extern medfinansiering redovisades i maj 2024 (2024:104). Där konstateras att det finns en konsensus bland tillfrågade parter om att de anser att i grunden ska statlig allmän infrastruktur finansieras av staten. Flertalet av parterna framför att deras egna stora investeringsvolymerna innebär att det saknas förutsättningar för att även finansiera den statliga infrastrukturen. Samtliga tillfrågade parter har ställt sig negativa till att direkt medfinansiera dubbelspåret. Dock anger flera av de tillfrågade att de förordar, eller inte har något att invända mot, en finansieringslösning via förhöjda banavgifter. Trafikverket har enligt rapporten påbörjat en analys om en möjlig finansieringslösning med höjda banavgifter som underlag för en framtida utbyggnad av dubbelspår på järnvägssträckan Luleå–Boden. Denna del av uppdraget ska enligt regeringens uppdrag redovisas senast den 31 december 2024.

Trafikverket skulle i ett tredje deluppdrag verka för att finansiera en tidigareläggning av en ny sträckning av E4 runt Skellefteå, Förbifart Skellefteå. En redovisning av vilka åtgärder m.m. som Trafikverket har vidtagit och avser att vidta lämnades i maj 2024 (2024:104). Där konstateras att verket är angeläget om att tidigarelägga byggnationen av E4 Förbifart Skellefteå. Enligt rapporten har Skellefteå kommun ställt sig positiv till förskottering i syfte att säkerställa en tidigareläggning av åtgärden om behovet uppstår. Trafikverket ska enligt uppdraget aktivt arbeta för att göra det möjligt att söka medfinansiering från EU för pågående och planerade åtgärder, eftersom åtgärderna även är en del av genomförandet av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och dess stomnät.

I mars 2024 gav regeringen vidare ett antal myndigheter, däribland Trafikverket, i uppdrag att 2025 och 2027 redovisa hur deras verksamhet har

bidragit till målen för den regionala utvecklingspolitiken och den sammanhållna landsbygdspolitiken samt hur verksamheten har varit av betydelse för EU:s sammanhållningspolitik (LI2024/00652). Landsbygdsminister Peter Kullgren (KD) anför i en kommentar att tillgänglighet i hela landet genom bl.a. transportsystemet är viktigt för att uppnå målen för den regionala utvecklingspolitiken och den sammanhållna landsbygdspolitiken. Ett syfte med uppdraget är att få en mer samlad, långsiktig och myndighetsanpassad styrning.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om näringslivets transportbehov behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU4 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att arbetet för att nå målen nu har intensifierats. Utskottet betonade bl.a. att ett väl fungerande och långsiktigt hållbart transportsystem bidrar till stärkt konkurrenskraft. Utskottet lyfte vidare fram vikten av att arbetspendling och effektiva godstransporter prioriteras i arbetet med transportinfrastrukturen. Utskottet konstaterade dessutom att näringslivspotten ska utvärderas och utgick från att utvärderingsresultaten bör kunna utgöra en grund för det fortsatta arbetet. Utskottet konstaterade att de frågor som togs upp i motionerna var väl uppmärksammade och att det inte fanns skäl att vidta någon åtgärd. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis betona att utvecklingen av transportinfrastrukturen ska bidra till att stärka näringslivets förutsättningar i hela landet. Transportsystemet ska medverka till att ge både medborgare och näringsliv en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Utskottet anser att en god regional, nationell och internationell tillgänglighet har stor betydelse för näringslivet och för Sveriges konkurrenskraft, ekonomiska utveckling och välfärd. En infrastruktur av hög kvalitet är viktig för jobb och tillväxt i alla delar av landet. Utskottet välkomnar därför att regeringen avser att fortsätta det strategiska arbetet med att utveckla infrastrukturen och därmed förutsättningarna för godstransporterna.

När det gäller motionerna om industrins och olika näringars behov av infrastruktur vill utskottet betona att transportinfrastrukturens funktion och tillförlitlighet är en viktig förutsättning för hela Sveriges tillväxt och ekonomiska utveckling och därmed för ett konkurrenskraftigt svenskt näringsliv, inte minst för bl.a. industrin, gruvorna och besöksnäringen. Utskottet vill särskilt betona att infrastrukturens kvalitet har stor betydelse för att stärka den internationella konkurrenskraften för näringslivet. Utskottet vill även särskilt lyfta fram betydelsen av förbättrade pendlingsmöjligheter mellan arbetsplatser och bostäder. Utskottet vill dessutom särskilt framhålla att det delar regeringens bedömning att det finns ett stort behov av förstärkningar av vägnätet

och järnvägsinfrastrukturen för att bl.a. främja den industriella gröna omställningen i norra Sverige.

När det gäller motionsförslagen om näringslivspotten kan utskottet konstatera att det genom den förra nationella planen för transportinfrastrukturen infördes en näringslivspott, vilken har kommit att bli en viktig del i att markera den näringslivspolitiska betydelse som infrastrukturen och därmed den nationella planen har.

Sammanfattningsvis vill utskottet framhålla att arbetet för att nå målen om ett transportsystem för näringslivet i hela Sverige nu har intensifierats. Utskottet konstaterar att de frågor om näringslivets transportbehov som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det därför inte finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:400 (SD) yrkandena 1, 14 och 17, 2023/24:414 (SD) yrkande 42, 2023/24:421 (SD) yrkande 1, 2023/24:425 (SD) yrkande 7, 2023/24:432 (SD) yrkande 3, 2023/24:443 (SD) yrkande 3, 2023/24:445 (SD) yrkande 9, 2023/24:1373 (KD) yrkande 1, 2023/24:2023 (S) yrkande 2 och 2023/24:2625 (S) yrkande 3.

## Intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om arbetet med intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart. Utskottet betonar vikten av en sådan överflyttning och välkomnar att regeringen har inlett ett arbete med att utveckla förutsättningarna för gods-transporter. Utskottet understryker vikten av intermodala transporter och samverkan mellan trafikslagen. Vidare framhåller utskottet vikten av en god infrastruktur till och från hamnarna. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 6 (S, V, MP), 7 (SD) och 8 (C) samt särskilt yttrande 1 (SD).

### Motionerna

#### *Överflyttning av gods*

I partimotion 2023/24:996 yrkande 48 anför Per Bolund m.fl. (MP) att det behövs åtgärder, regeländringar och ökade statliga investeringar för överflyttning av långväga godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Samma yrkande finns i kommittémotion 2023/24:1519 yrkande 38 från Elin Söderberg m.fl. (MP). Motionärerna betonar att godstrafiken behöver flyttas från vägtransporter med hög klimatpåverkan till järnväg och sjöfart med betydligt

lägre klimatpåverkan och att en sådan överflyttning kräver stora satsningar och investeringar i järnvägssystemet.

I kommittémotion 2023/24:2625 yrkande 5 betonar Gunilla Svantorp m.fl. (S) att trafikslagen bör samspela bättre för att få till sömlösa intermodala transporter. Motionärerna menar att en ökad överflyttning av godstrafik till sjöfart och järnväg är viktig för att Sverige ska nå klimatmålen och att förbättrade transportmöjligheter är viktiga för att både behålla, utveckla och nyetablera kvalificerad industriproduktion i Sverige.

I kommittémotion 2023/24:2465 yrkande 34 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att hamnverksamheten i kraft av sin strategiska betydelse i större utsträckning ska ingå som del i det nationella transportsystemet. Motionärerna konstaterar att överflyttningen av gods från lastbil till räls och sjöfart gör att hamnarna blir viktigare.

I kommittémotion 2023/24:1878 yrkande 11 anför Daniel Helldén m.fl. (MP) att Trafikverket ska fortsätta arbetet med en strategi för målsättningen att flytta långväga godstransporter från lastbil till tåg och sjöfart. Motionärerna menar att det är centralt att regeringen ser till att arbetet med godsstrategin inom Trafikverket får fortsätta med de resurser som behövs och att arbetet inte stannar av.

I motion 2023/24:1548 anför Teresa Carvalho m.fl. (S) att man i infrastrukturplaneringen bör undersöka möjligheten att utse hamnar där staten tar ett ökat ansvar för planering av infrastrukturinvesteringar. Motionärerna betonar att det krävs en sammanhållen politik, ett väl fungerande och miljövänligt transportsystem och att planeringen av infrastrukturens satsningar inom sjöfarten samordnas med den som finns för vägar och järnvägar.

I motion 2023/24:1700 efterlyser Lena Johansson (S) en översyn av hur en konkurrensneutralitet mellan olika transportsystem skulle vara möjlig. Motionären lyfter fram förutsättningar och potential för att föra över gods från väg till sjöfart, behovet av ett infrastruktursystem där sjöfarten spelar en större roll och vikten av att flaskhalsar undanröjs för att få en hållbar tillväxt och hållbara transporter.

I motion 2023/24:2516 yrkande 5 efterlyser Laila Naraghi (S) en översyn av möjligheten till ökad överflyttning av gods till sjöfart. Motionären påminner om att ett av den nationella godstransportstrategins syften är att främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart och menar att det behövs mer riktade medel till infrastrukturlösningar som möjliggör för näringslivet att lättare välja sjötransporter och järnväg som alternativ till vägtransporterna.

I motion 2023/24:230 yrkande 5 efterlyser Mattias Bäckström Johansson (SD) en översyn av möjligheten till ökad överflyttning av gods till sjöfart. Motionären hänvisar till att ett av den nationella godstransportstrategins syften är att främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart, och konstaterar att bl.a. Oskarshamn har stora möjligheter att vara en del i utvecklingen av multimodala transportlösningar och godsöverföring från väg till andra trafikslag.

I motion 2023/24:2278 yrkande 5 uppmärksammar Lars Englund (M) behovet av att se över möjligheten till ökad överflyttning av gods till sjöfart. Motionären påminner om att den nationella godstransportstrategin syftar till att främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart, men trots detta görs i dag bara en tredjedel av godstransporterna via sjöfarten.

### *Infrastrukturen kring hamnarna*

I kommittémotion 2023/24:2625 yrkande 50 betonar Gunilla Svantorp m.fl. (S) att man bör se till att det finns en god infrastruktur till och från hamnarna. Detta är enligt motionärerna en väsentlig del för en fungerande och stark sjöfart.

I kommittémotion 2023/24:401 yrkande 15 efterfrågar Jimmy Ståhl m.fl. (SD) en översyn av trafikflöden till och från hamnar. Motionärerna konstaterar att infrastrukturen i och runt olika typer av hamnar är en grundförutsättning för god sjöfart.

I motion 2023/24:969 yrkande 6 lyfter Camilla Brunsberg (M) fram behovet av att verka för att se över möjligheten att staten tar ett större ansvar för infrastrukturen runt hamnarna för att främja intermodalitet mellan sjöfart och järnväg. Motionären betonar hamnarnas betydelse för svensk utrikes-handel och att staten i större utsträckning bör främja intermodalitet mellan sjöfart och järnväg.

## **Bakgrund**

### *Intermodala transporter*

Den nationella godstransportstrategin från 2018 syftar till att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. I strategin uppges att inriktningen och tillhörande insatser bl.a. ska främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.

Enligt Trafikverket (rapport 2024:003) innebär intermodala transporter att varje trafikslag utför den del av godstransporten där det har bäst förutsättningar. Logiken bakom intermodalitet är att varje trafikslag utför den del av godstransporten där det har bäst förutsättningar givet parametrar som ledtid, kostnad och klimatpåverkan. Den intermodala transportkedjans styrka är enligt Trafikverket låga kostnader för sjö- och järnvägstransporter under den långa delen av förflyttningen. För transport av stora godsvolymer över långa avstånd är sjö- och järnvägstransporter enligt Trafikverket överlägset energi- och resurseffektiva, medan flexibiliteten i vägtransporter möjliggör en effektiv distribution från terminal till mottagare. Vägtransporterna skapar lokal och regional tillgänglighet och rätt kombinerat med sjö- och järnvägstransporter skapar de tillsammans effektivitet och konkurrenskraft i intermodala godstransporter på medellånga och långa transportavstånd. Ett effektivt intermodalt transportnätverk är enligt Trafikverket en nödvändig förutsättning

för näringslivets, och speciellt för den exportberoende basindustrins, konkurrenskraft.

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2020/21:151) betonades att det behövs en effektiv transportinfrastruktur som bidrar till ökad intermodalitet och underlättar för trafikslagen att samverka med varandra. Det gäller såväl järnvägar som vägar, flygplatser och hamnar. I propositionen framfördes att åtgärder som rör energieffektivitet, ruttoptimering och samordning av godstransporter eller som bidrar till klimatsmart teknik även, utöver att bidra till minskad klimatpåverkan, kan minska kostnaderna för näringslivets godstransporter och långsiktigt stärka Sveriges konkurrenskraft. Genom att möjliggöra för samordnade godstransporter skulle fyllnadsgraden kunna öka och tomtransporterna minska. Genom att verka för möjligheter att använda längre och tyngre fordon, främja intermodala transportlösningar samt stärka järnvägens och sjöfartens konkurrenskraft kan godstransporter flyttas över från väg till järnväg och sjöfart. För att gods i ökad utsträckning ska kunna transporteras med järnväg och sjöfart krävs enligt propositionen fler intermodala transporter. Detta förutsätter en hög grad av effektivitet och kostnadsmedvetenhet i mötesnoder mellan trafikslagen, t.ex. i terminaler och hamnar, och en väl fungerande samverkan mellan godstransportörer inom samtliga trafikslag. En förutsättning för intermodala transporter är enligt infrastrukturpropositionen väl fungerande terminaler och rangerbangårdar och anslutning till hamnar, som kan binda ihop trafikslagen till en transportkedja. Det framfördes även att en automatiserad omlastning och innovativa lösningar för smidig omlastning kan bidra till att sänka kostnaderna.

### *Trafikverkets arbete med överflyttning av godstransporter*

I augusti 2018 fick Trafikverket i uppdrag att bl.a. inventera vilka åtgärder som myndigheten kan vidta som skapar förutsättningar för fler godstransporter på järnväg och med fartyg. Syftet var att uppnå en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart och att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter i syfte att öka andelen godstransporter på järnväg. Trafikverket överlämnade rapporten Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg i september 2019 och framförde bl.a. att myndigheten sammantaget behöver arbeta mer målinriktat, systematiskt och samordnat för att öka andelen godstransporter på järnväg och med fartyg. Trafikverket uppgav att myndigheten därför skulle upprätta en färdplan för överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart för att ta ett tydligare och mer samlat grepp i frågan. I rapporten behandlades även frågan om finansiering av åtgärder i anslutning till hamnar och landterminaler. Trafikverket framförde bl.a. att när brister i den anslutande infrastrukturen ska åtgärdas innebär det ofta såväl statliga och kommunala som privata åtaganden. Gränsdragningen mellan statens, kommunernas och de privata aktörernas ansvar går där den statliga infrastrukturen slutar och den kommunala eller privata anläggningen tar vid.



I maj 2020 presenterades Trafikverkets Färdplan för överflyttning av gods-transporter från väg till järnväg och sjöfart (2020/7472). Färdplanen ska på ett övergripande sätt beskriva hur verket prioriterar och genomför de åtgärder som har tagits fram i tre regeringsuppdrag och som ska främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Huvudsyftet är att färdplanen ska vara ett kommunikationsunderlag som översiktligt beskriver hur Trafikverket kommer att prioritera och genomföra åtgärderna samt ett styr- och planeringsunderlag för Trafikverkets verksamhet som tydliggör vilka aktiviteter som ska genomföras, när de ska vara klara och var ansvaret ligger.

Inom ramen för den nationella godstransportstrategin har Trafikverket tillsatt en nationell samordnare för sjöfart. Samordnaren ska främja en väl fungerande och effektiv inrikes sjöfart och närsjöfart och förbättra förutsättningarna för överflyttning av godstransporter från väg. Uppdraget löper åren 2019–2024. Regeringsuppdraget som nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart ska slutredovisas senast den 30 juni 2024. I november 2020 beslutade den dåvarande regeringen att utöka uppdraget för den nationella samordnaren till att också innefatta uppdraget att genom dialog med hamnarna skapa incitament för överflyttning av gods från väg till sjöfart och stärka sjöfartens konkurrenskraft. Regeringen har fattat beslut om ett antal regeringsuppdrag kopplade till strategin och några av dessa kommer enligt Trafikverket att redovisas under 2029. Ett s.k. främjandeuppdrag pågår t.o.m. 2024. Sedan uppdraget startade våren 2019 har det enligt Trafikverket gjorts tydliga framsteg, även om de överflyttade volymerna i faktiska mått fortfarande är begränsade (TRV 2018/93261).

I mars 2024 beslutade regeringen att förlänga Trafikverkets uppdrag som nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart med fokus på sjöfartens klimatomställning. Regeringen förlänger uppdraget till Trafikverket i de delar som fokuserar på sjöfartens omställning till fossilfrihet samt ökad överflyttning till sjöfart för att bidra till ökad intermodalitet i godstransportsystemet. En ny uppgift för samordnaren blir att etablera en samverkansplattform med relevanta offentliga aktörer, t.ex. på lokal och regional nivå, för att utveckla former för innovationsupphandlingar som kan påskynda sjöfartens omställning till fossilfrihet och elektrifiering. Vidare ska Trafikverket fortsätta att föra dialog med hamnar, rederier, transportköpare och andra berörda aktörer för att stötta arbetet med att etablera s.k. gröna sjöfartskorridorer. Uppdraget består av ett antal deluppdrag och ska slutredovisas senast den 30 juni 2027.

Vidare kan nämnas att Trafikverket på sin webbplats uppger att det behövs mer forskning och innovation som främjar en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart för att nå hållbarhetsmålen. Det behövs enligt Trafikverket mer kunskap och demonstrationsprojekt som övertygar varuägare och andra beslutsfattare om vad som krävs för att flytta mer gods till järnväg och sjöfart på ett hållbart och affärsmässigt sätt. Dessutom kan nämnas att Trafikverket leder det nordiska visionsprojektet Samverkan för hållbara godstransporter som finansieras av Nordiska ministerrådet. Syftet med projektet är

att föreslå och analysera affärsmodeller som stimulerar ökad fyllnadsgrad och ökad användning av samtliga trafikslag för godstransporterna i de nordiska länderna.

### *Hamnarna och infrastrukturen kring dem*

Totalt finns det i Sverige ca 150 möjliga omlastningsplatser för sjöfarten varav 54 är allmänna hamnar och 25 ingår som kusthamnar i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Av dessa 25 kusthamnar ingår fem i TEN-T:s stomnät. Totalt hanterar hamnarna i stomnätet drygt 40 procent av de totala godsvolymererna i svenska hamnar. Sjöfart har enligt Trafikverket en viktig roll för godstransporter och står för drygt 60 procent av de gränsöverskridande transporterna och knappt 30 procent av de inrikes transporterna. Trafikverket betonar i sitt senaste inriktningsunderlag att utveckling av noder (hamnar och terminaler) är en förutsättning för ökad intermodalitet. För att få intermodala transportkedjor att fungera blir nodernas lokalisering, funktion och kostnadsbild enligt Trafikverket central. Infrastrukturplaneringen behöver stödja den intermodala utvecklingen genom kapacitetsstarka trimningsåtgärder i anslutning till noderna. I inriktningsunderlaget konstateras att det sker stora förändringar i lager- och terminalstrukturen i Sverige för närvarande. Trafikverket menar att avsaknaden av en systemägare för nodsystemet påverkar målbilder, strategier, åtgärdsval och investeringsplaner. För att säkerställa en effektiv och hållbar transportförsörjning för näringslivet i hela landet behövs det enligt Trafikverket en förbättrad samordning av aktörerna. Det är många aktörer involverade och det finns i dag ingen som har ett ansvar för samordningen, och därför föreslår Trafikverket att en utredning initieras inom området.

Flödena av varor till och från Sverige är koncentrerade till ett fåtal större stråk samt några få viktiga hamnar och fasta broförbindelser. Vägtransporter och sjöfart har en tydlig tyngdpunkt i de västra och södra delarna av Sverige mot kontinenten och övriga världsdelar. Export och import från och till hamnar på ostkusten har en mer östlig anknytning. Denna koncentration till ett fåtal knutpunkter innebär enligt Trafikverkets senaste inriktningsunderlag att det är möjligt att koncentrera resurser till dem så att stordriftsfördelar kan utnyttjas. I inriktningsunderlaget uppger Trafikverket att det tas många initiativ inom hamnverksamheten för att effektivisera godsflöden och trafik till och från hamnen, bl.a. med hjälp av artificiell intelligens. Digital teknik skapar förutsättningar för att effektivisera hamnanlöp och underlätta kopplingen till andra trafikslag. Trafikverket uppger vidare att det bl.a. pågår ett flertal forsknings- och utvecklingsprojekt inom området.

### *Miljökompensation för godstransporter på järnväg*

År 2018 infördes en miljökompensation till godsoperatörer på järnväg. Syftet med miljökompensationen är att stärka järnvägens konkurrenskraft och därmed bidra till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Om

det finns medel för ändamålet får Trafikverket därmed ge miljökompensation för godstransporter som utförs på järnväg i Sverige i enlighet med bestämmelserna i förordningen (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg. Regeringen har för ändamålet budgeterat 550 miljoner kronor per år under 2021–2025, och EU-kommissionen har notifierats om stödet. Enligt Trafikverket tillämpas i dag liknande kompensationsystem för att främja godstransporter på järnväg i bl.a. Danmark, Italien och Storbritannien.

Trafikverket har följt upp stödet (rapport 2023:189). För att syftet ska uppnås ska beviljad kompensation återspeglas i det pris som köparen av transporttjänsten betalar, genom att priset blir lägre än det hade varit om kompensation inte hade beviljats. Uppföljningen visar att de flesta järnvägsföretag anser att miljökompensationen har stärkt järnvägens konkurrenskraft när det gäller godstransporter i förhållande till vägsidan. Miljökompensationen har enligt uppföljningen möjliggjort för dem att antingen sänka det pris de kan erbjuda transportköparen eller att inte genomföra annars nödvändiga pris-höjningar till följd av ökade kostnader. Den har enligt uppföljningen även möjliggjort investering eller förbättring i järnvägsprodukten, t.ex. etablering av nya transportupplägg och uppstart av nya tågssystem. Detta menar man är en viktig åtgärd för att öka attraktiviteten hos godstransporter på järnväg och på så sätt attrahera nya kunder att välja att transportera gods på järnväg. Budgeten för miljökompensationen sträcker sig t.o.m. 2025. Järnvägsföretagen anger att behov av stöd i någon form kvarstår även efter 2025, och behovet anses finnas kvar tills avgiftsstruktur och avgiftsnivåer mellan väg och järnväg är balanserade. Osäkerheten kring vad som kommer att gälla efter 2025 påverkar enligt uppföljningen redan nu förhandlingar med transportköpare och om kontrakt kommer att ingås eller ej.

### *Miljökompensation för överflyttning av gods till sjöfart*

Syftet med miljökompensationen för överflyttning av gods till sjöfart, den s.k. ekobonusen, var att avlasta det svenska vägnätet och att minska utsläppen av luftföroreningar och växthusgaser. Trafikverket konstaterar att transporter med sjöfart i stället för på väg i många fall medför en betydande miljönytta, och det bidrar till ett bättre energiutnyttjande inom transportsektorn. Det innebär också ett minskat slitage på vägarna och ökad trafiksäkerhet i transportsystemet. Miljökompensationen riktade sig till redare och skulle stimulera till nya sjötransportupplägg och förbättringar i befintliga sjötransportupplägg, och det beviljades i enlighet med förordningen (2018:1867) om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Den totala budgeten uppgick till 250 miljoner kronor.

Ekobonusen avslutades den 31 december 2022. Trafikverket gjorde under våren 2023 en utvärdering av stödperioden 2018–2022 (rapport 2023:154).

### *Investeringsstöd för överflyttning av gods till järnväg och sjöfart*

Investeringsstödet för överflyttning av godstransporter till järnväg och sjöfart kallades tidigare breddad ekobonus. Investeringsstödet kan täcka upp till halva investeringskostnaden i omlastningsutrustning, utrustning för intermodala transporter samt teknik- och systemstöd, dock högst 10 miljoner kronor.

Investeringsstödet, som syftar till godstransporter med lägre klimatpåverkan, inväntar enligt regeringen EU-kommissionens godkännande. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) har i en kommentar från december 2023 framfört att det är en insats för att öka effektiviteten i godstransportsystemet och minska transportsektorns klimatpåverkan. Det handlar enligt statsrådet om att stödja investeringar för att öka kapaciteten och effektivisera omlastningen vid de noder som är centrala för en effektiv överflyttning av gods mellan trafikslag. Om EU-kommissionen godkänner investeringsstödet avsätts 199 miljoner kronor till stödet för 2024. Berättigade att söka investeringsstödet blir i så fall järnvägsföretag och företag som utför en del av en intermodal transport, t.ex. hamnoperatörer, logistikföretag och speditörer. Statsrådet menar att investeringsstödet kommer att gynna både järnvägs- och sjöfartssektorn eftersom det fokuserar på investeringar som kan utveckla omlastningen mellan trafikslagen och öka intermodaliteten. EU-kommissionens besked väntas under 2024.

Om EU-kommissionen godkänner investeringsstödet beräknas en ansökningsomgång hållas under 2024. Följande aktörer kan då söka investeringsstödet: fysiska eller juridiska personer som enligt 6 kap. 1 § järnvägsmarknadslagen (2022:365) har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät eller företag som är en del av den intermodala transportkedjan i Sverige, t.ex. hamnoperatörer, logistikföretag och speditörer. Inga ytterligare medel är avsatta för stödet efter 2024.

### *Statistik om gods och passagerare i svenska hamnar*

Trafikverket uppger att sjöfart har en viktig roll för godstransporter och att den står för drygt 60 procent av de gränsöverskridande transportererna och knappt 30 procent av de inrikes transportererna. Under den senaste femårsperioden har andelen sjötransporter dock minskat. Personresandet med sjöfart är jämfört med andra trafikslag litet, men har enligt Trafikverket stor betydelse för tillgängligheten till öar.

Preliminär officiell statistik från Trafikanalys (mars 2024) visar att under fjärde kvartalet 2023 minskade den hanterade godsmängden i svenska hamnar med 8 procent jämfört med samma kvartal 2022. Totala antalet passagerare minskade med 7 procent under samma period. Mängden lastat och lossat gods minskade godsmängden med 3,3 miljoner ton jämfört med samma kvartal 2022 (från 42,7 miljoner ton till 39,4 miljoner ton). Framför allt är det flytande bulkods, som importerad olja och petroleum, samt lastbilsgods till och från Sverige som har minskat. Även hanteringen av jord, sten, grus och sand som används vid byggen bidrog fortsatt till minskningar jämfört med fjolåret.

## Pågående arbete

I mars 2024 beslutade regeringen att förlänga Trafikverkets uppdrag som nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart med fokus på sjöfartens klimatomställning. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) har i en kommentar betonat att sjöfarten är en viktig del av transportsystemet och att det finns behov av att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft och främja arbetet för fossilfrihet. Klimat- och miljöminister Romina Pourmokhtari (L) framhåller att sjöfarten spelar en central roll i omställningen av transportsystemet och betonar att samordnarens roll är att främja en snabb och effektiv omställning så att fartygsflottan kraftigt minskar sina utsläpp av växthusgaser. Uppdraget består av ett antal deluppdrag och ska slutredovisas senast den 30 juni 2027.

I juni 2023 beslutade regeringen om ett uppdrag till Trafikverket att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037. Regeringen bedömer att det behövs en mer utvecklad och samordnad långsiktig infrastrukturplanering där även luftfart och sjöfart ingår. I Trafikverkets inriktningsunderlag för perioden 2026–2037 betonas att trimningsåtgärder och utvecklade riktlinjer och styrmedel är angelägna för att förbättra förutsättningarna för intermodala transporter. Trafikverket betonar att infrastrukturplaneringen behöver stödja den intermodala utvecklingen genom kapacitetsstarka trimningsåtgärder i anslutning till noder. För järnvägar innebär det att infrastrukturen möjliggör rationell tågproduktion genom få växlingar och, om möjligt, att alla rörelser kan göras med eldrift. För sjöfarten handlar det enligt Trafikverket exempelvis om farledsdjup för att kunna ta emot större fartyg. Trafikverket menar att stråk med många godståg samt stråk som leder till stora internationella och intermodala noder bör ha kapacitet att hantera 750 meter långa tåg i betydande omfattning. Intermodala lastbärare uppges generellt vara relativt lätta, och längre tåg är en relativt enkel effektiviseringsåtgärd för intermodala transporter. Regelverk och styrmedel bör enligt Trafikverket också utvecklas för att öka attraktiviteten för intermodala transporter. Det finns även stora behov att utveckla teknik och tjänster som effektiviserar de intermodala transportererna, och en digitalisering av intermodala transportkedjor är enligt Trafikverket nödvändig för att de ska vara attraktiva och konkurrenskraftiga.

Av inriktningsunderlaget framgår det vidare att flera regioner betonar vikten av att utveckla multimodala transportkedjor. Genom att främja utvecklingen av hamnar, terminaler och samlastning samt att anpassa regelverk och avgiftssystem för olika trafikslag kan bytet mellan dem underlättas. Det uttrycks även ett behov av ökad medfinansiering av hamn- och terminalbyggnader för att främja överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Elektrifiering av järnvägar betraktas också som en möjliggörare för fler fossilfria godstransporter, vilket anses vara av stor betydelse för både det lokala och regionala näringslivet. Vidare betonar flera regioner att det internationella perspektivet måste beaktas noga med tanke på den betydelse godstransporter har för Sveriges exportintensiva industri.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) framhöll i april 2024 i sitt svar på interpellation 2023/24:654 att ett välfungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem där alla trafikslag utvecklas och bidrar till de transportpolitiska målen är en förutsättning för att hela Sverige ska fungera. De olika trafikslagen ska inte ställas mot varandra utan komplettera varandra. Statsrådet betonade att ökad och fungerande intermodalitet uppnås genom enkla, kostnadseffektiva och sömlösa transporter i landet. I januari 2024 betonade statsrådet i sitt svar på fråga 2023/24:507 att godstransporterna har en stor betydelse för samhället och att det är angeläget med en godstrafik som stärker jobb, konkurrenskraft, tillväxt och klimatomställningen i hela landet. Statsrådet anförde att regeringen har inlett ett strategiskt arbete med att utveckla förutsättningarna för godstransporter. Som en del av det arbetet har statsrådet haft möten med berörda aktörer inom näringslivet för att diskutera utmaningar och utvecklingsområden när det gäller godstransporter. Regeringen vill också främja arbetet med överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart genom ett nytt investeringsstöd (se ovan). Stödet bedöms bidra till klimatomställningen eftersom det kan bidra till positiva effekter på överflyttningen av gods från väg till järnväg och sjöfart, underlätta för intermodala transportupplägg och bidra till effektivare godstransporter.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU4 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att arbetet för att nå målen nu har intensifierats. Utskottet betonade att ett väl fungerande och långsiktigt hållbart transportsystem bidrar till stärkt konkurrenskraft. Utskottet lyfte fram vikten av att effektiva gods-transporter prioriteras i arbetet med transportinfrastrukturen. Utskottet konstaterade att de frågor som togs upp i motionerna var väl uppmärksammade och att det inte fanns skäl att vidta någon åtgärd. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis betona att godstransporter har en mycket stor betydelse för hela samhället. Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara gods-transporter är av avgörande betydelse, och det är därför viktigt att näringslivets godstransporter prioriteras i arbetet med transportinfrastrukturen. Utskottet vill i sammanhanget starkt betona vikten av att alla trafikslag utvecklas. Utskottet delar regeringens bedömning att det behövs en mer utvecklad och samordnad långsiktig infrastrukturplanering, där även luftfart och sjöfart ingår.

Vidare vill utskottet betona vikten av en fortsatt överflyttning av gods-transporter från väg till både järnväg och sjöfart. Det behövs därför en effektiv transportinfrastruktur som bidrar till ökad intermodalitet och underlättar för trafikslagen att samverka med varandra. Utskottet vill betona att detta gäller såväl järnväg som väg, flygplatser och hamnar. När det gäller motionsförslagen om överflyttning av godstrafik från väg till sjöfart och järnväg kan utskottet bl.a. konstatera att Trafikverket har upprättat en färdplan för en sådan överflyttning med syftet att ta ett tydligare och mer samlat grepp i frågan. Utskottet vill här starkt understryka vikten av intermodala transporter, dvs. att gods kan transporteras med flera transportsätt, och utskottet vill i sammanhanget framhålla inte minst hamnarnas betydelse. Det är därför viktigt med en god infrastruktur till och från hamnarna. En viktig förutsättning för intermodala transporter är väl fungerande terminaler, rangerbangårdar och anslutningar till hamnar som kan binda ihop trafikslagen till en transportkedja. Utskottet utgår från att detta fortsätter att uppmärksammas i infrastrukturarbetet. Utskottet välkomnar att regeringen har inlett ett strategiskt arbete med att utveckla förutsättningarna för godstransporter. Utskottet välkomnar dessutom regeringens beslut att förlänga Trafikverkets uppdrag som nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart i vilket bl.a. ingår ökad överflyttning till sjöfart för att bidra till ökad intermodalitet i godstransport-systemet.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:230 (SD) yrkande 5, 2023/24:401 (SD) yrkande 15, 2023/24:969 (M) yrkande 6, 2023/24:996 (MP) yrkande 48, 2023/24:1519 (MP) yrkande 38, 2023/24:1548 (S), 2023/24:1700 (S), 2023/24:1878 (MP) yrkande 11, 2023/24:2278 (M) yrkande 5, 2023/24:2465 (C) yrkande 34, 2023/24:2516 (S) yrkande 5 och 2023/24:2625 (S) yrkandena 5 och 50.

## Långsiktigt hållbara transporter

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om arbetet med långsiktigt hållbara transporter. Utskottet konstaterar att det pågår ett arbete för att nå målen och välkomnar de initiativ som tas av regeringen. Utskottet betonar att det behövs en elektrifiering av transportsektorn, en ökad användning av fossilfria drivmedel och ökad transporteffektivitet. Utskottet påminner om att transporteffektivitet kan uppnås på flera sätt och att förutsättningarna skiljer sig åt i landet. Utskottet menar att det är viktigt att uppnå klimatmålen på ett effektivt sätt och att det görs med en bred legitimitet i befolkningen. Utskottet ser inget behov av att införa nya mål särskilt för vägtrafiken och konstaterar att Sverige ligger långt framme i genomförandet av Agenda 2030 och de globala målen. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 9 (S), 10 (V), 11 (C) och 12 (MP).

### Motionerna

I partimotion 2023/24:996 yrkande 37 föreslår Per Bolund m.fl. (MP) att det ska införas ett vägtrafikminskningsmål som utgår från klimatmålen och där storstäder och större städer med sina bättre förutsättningar tar en större del av vägtrafikminskningen. Motionärerna betonar att det krävs en radikal omställning av transportsystemet för att klara Sveriges klimatmål för transportsektorn.

I kommittémotion 2023/24:2625 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att etappmålet för inrikes transporter inom miljömålssystemet som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom flyg, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010, bör ligga fast (yrkande 6). Motionärerna konstaterar att transportsektorn står för en stor del av Sveriges utsläpp, vilket måste tas på allvar. Vidare betonar de att takten i transportsektorns omställning till fossilfrihet kraftigt måste ökas för att det ska vara möjligt att nå såväl klimatmålet för transportsektorn som målet om nettonollutsläpp av växthusgaser till atmosfären 2045 (yrkande 7). Motionärerna nämner bl.a. hållbara godstransportlösningar genom överflyttning till järnväg och sjöfart och behovet att främja hållbara stadsmiljöer genom stöd till en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik. Slutligen betonas att de transportpolitiska målen är viktiga för genomförandet av Agenda 2030 och för att nå de globala målen för hållbar utveckling (yrkande 8).

I kommittémotion 2023/24:2629 yrkande 19 betonar Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) vikten av att utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikesflyg, ska minska med minst 70 procent senast 2030. Motionärerna konstaterar att det är nödvändigt att uppnå en fossilfri fordonsflotta till 2030.



I kommittémotion 2023/24:2345 yrkande 6 anför Linda W Snecker m.fl. (V) att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ålägga kommuner och regioner att minska biltrafiken vid beviljat stadsmiljöavtal.

I kommittémotion 2023/24:2453 yrkande 40 anför Rickard Nordin m.fl. (C) att regeringen bör införa ytterligare politiska styrmedel för att säkra efterlevnaden av transportsektorns utsläppsminskning mål till 2030. Dessa styrmedel bör inkludera ett brett spektrum av resultatnriktade lösningar för att främja ökad användning av klimateffektiva biodrivmedel, utökad elektrifiering och mer effektiva transportlösningar. Motionärerna uppmärksammar bl.a. att det pågår en snabb teknikutveckling som skapar stora möjligheter till mer hållbara transportmodeller, drivmedel och transportsystem.

I kommittémotion 2023/24:2465 yrkande 73 betonar Ulrika Heie m.fl. (C) att ytterligare styrmedel och resultatfokuserad politik krävs för att nå målet om 70 procent minskade utsläpp från transportsektorn till 2030. Motionärerna framhåller bl.a. att målet innebär en stor möjlighet att ta ledningen i den globala omställningen, samtidigt som det är viktigt att svenska styrmedel är samstämmiga med grannländernas för att främja rättvis konkurrens.

I kommittémotion 2023/24:1527 yrkande 25 uppmärksammar Linus Lakso m.fl. (MP) vikten av att arbeta för ett transporteffektivt samhälle för att minska energiförbrukningen inom transportsektorn. Motionärerna betonar att det är nödvändigt att effektivisera transporterna – både genom överflyttning till mer energieffektiva trafikslag och genom att transporter effektiviseras, förkortas eller ersätts helt.

I motion 2023/24:1676 yrkande 1 anför Mattias Jonsson och Johan Büser (båda S) att man bör verka för ett nationellt mål om minskad biltrafik. Motionärerna menar att en central del av klimatomställningen behöver göras inom transportsystemet och att omställningen bl.a. kräver ett mer transporteffektivt samhälle.

## **Bakgrund**

### *Mål*

Riksdagen har beslutat om det övergripande transportpolitiska målet, liksom om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Hänsynsmålet innebär bl.a. att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås. Riksdagen har även beslutat om ett etappmål för inrikes transporter inom miljömålssystemet som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17: MJU24, rskr. 2016/17:320). Regeringen beslutade i samband med budgetpropositionen för 2020 att det senare etappmålet från miljömålssystemet även skulle vara ett transportpolitiskt etappmål (prop. 2019/20:1 utg.omr 22).

Agenda 2030 är en handlingsplan med mål för omställningen till ett hållbart samhälle. Agenda 2030:s mål och delmål är integrerade och odelbara och omfattar samtliga tre dimensioner av hållbar utveckling: den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga. Den första skrivelsen om Sveriges genomförande av Agenda 2030 lämnades till riksdagen i maj 2022 (skr. 2021/22:247). De transportpolitiska målen ska bidra till genomförandet av Agenda 2030. Det gäller bl.a. delmålet om att halvera antalet dödsfall och skador i vägtrafikolyckor i världen (delmål 3.6), skapa hållbara, och inkluderande infrastrukturer (delmål 9.1) och senast 2030 tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Förbättra vägtrafiksäkerheten, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer (delmål 11.2).

EU har beslutat om en klimatlag med klimatmål som innebär att EU:s utsläpp ska minska med minst 55 procent fram till 2030 och att EU ska bli klimatneutralt senast 2050. Kommissionen presenterade 2021 ett paket med lagförslag, Fit for 55, för att nå de beslutade klimatmålen (se nedan).

### *Det klimatpolitiska ramverket*

#### **Ramverket**

Riksdagen beslutade 2017 om ett klimatpolitiskt ramverk. Ramverket består av klimatmål, en klimatlag och ett klimatpolitiskt råd. Det långsiktiga klimatmålet är att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Klimatlagen (2017:720) trädde i kraft den 1 januari 2018. Klimatpolitiska rådet är ett oberoende tvärvetenskapligt expertorgan som utvärderar om regeringens samlade politik leder mot målet om noll netto-utsläpp av växthusgaser 2045.

#### **Den klimatpolitiska handlingsplanen**

Enligt klimatlagen ska regeringen vart fjärde år ta fram en klimatpolitisk handlingsplan. Handlingsplanen ska lämnas till riksdagen året efter det att ordinarie val till riksdagen har hållits. Handlingsplanen bör bl.a. innehålla en beskrivning av vilka ytterligare åtgärder eller beslut som kan behövas för att nå de nationella och globala klimatmålen.

Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll (skr. 2023/24:59) publicerades i december 2023. I skrivelsen redovisar regeringen hur det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden inklusive de beslutade och planerade åtgärder som regeringen avser att vidta för att förbättra förutsättningarna för hushåll och företag att fatta de beslut som krävs för att de nationella och globala klimatmålen samt Sveriges klimatåtaganden gentemot EU ska nås. I skrivelsen konstateras att det under den innevarande mandatperioden behöver vidtas en rad åtgärder för att skapa de förutsättningar som krävs för att nå noll nettoutsläpp av växthusgaser senast 2045. Även det

klimatrelaterade arbete som regeringen avser att utföra internationellt och inom EU presenteras. Skrivelsen bygger på en överenskommelse mellan Kristdemokraterna, Liberalerna, Moderaterna och Sverigedemokraterna.

I skrivelsen betonas att en god tillgänglighet har stor betydelse för konkurrenskraft, ekonomisk utveckling och välfärd i hela Sverige. För att uppnå det är ett väl fungerande och effektivt transportsystem viktigt. Samtidigt har transportsektorn en betydande klimatpåverkan som motsvarar en tredjedel av Sveriges utsläpp. För att nå Sveriges klimatmål och åtaganden inom EU behöver transportsektorn utvecklas i syfte att bidra till klimatomställningen.

Regeringen bedömer att utsläppen från inrikes transporter behöver vara i princip noll senast 2045 för att Sverige ska kunna nå det långsiktiga klimatmålet. I skrivelsen anger regeringen att det i huvudsak bör ske genom en elektrifiering av transportsektorn, men även genom ökad användning av fossilfria drivmedel och ökad transporteffektivitet. Regeringen framhåller att omställningen måste ta hänsyn till de varierande territoriella förutsättningarna i landet så att måluppfyllelsen grundläggande tillgänglighet kan upprätthållas även i glesbygd och på landsbygden. Dessutom påminner regeringen om att omställningen av transportsektorn behöver ta hänsyn till beredskap och att undantag kan behöva göras för bl.a. blåljus- och militärtransporter. Regeringen bedömer vidare att samordningen av transportsektorns klimatomställning behöver stärkas. Av den anledningen anser regeringen därför att en myndighet bör få i uppgift att samordna sektorns arbete med att ställa om så att transportsektorn når i princip noll växthusgasutsläpp senast 2045. I skrivelsen gör regeringen vidare bedömningen att Sverige bör ta en aktiv roll inom internationella klimatsamarbeten på transportområdet för att driva på för en global omställning av transportsektorn till i princip nollutsläpp och för en ökad export av svenska produkter och tjänster med liten klimatpåverkan.

I skrivelsen framhåller regeringen att elektrifiering av fordonsflottan är av stor betydelse för att kraftigt minska de globala utsläppen av växthusgaser. Regeringen anför att tekniken för att få ned utsläppen från vägfordon hela vägen till i princip noll utsläpp finns på plats men att omställningen av fordonsflottan behöver accelerera. I skrivelsen presenterar regeringen åtgärder som behöver vidtas för att påskynda omställningen till nollutsläppsfordon. Regeringen framhåller vidare att tillgång till laddstationer med rätt effekt, på rätt plats och till ett rimligt pris är avgörande för en omfattande elektrifiering av vägtransporter. Denna fråga behandlas nedan i avsnittet Laddinfrastruktur för elfordon. I skrivelsen framhåller regeringen dessutom att det utöver elektrifiering, effektivare fordon och hållbara fossilfria drivmedel finns en potential att minska transporternas utsläpp av växthusgaser med åtgärder som ökar transporteffektiviteten. I skrivelsen behandlas även frågor om fossilfritt flyg och fossilfri sjöfart.

### **Den årliga klimatredovisningen**

Enligt klimatlagen ska regeringen inför riksdagen varje år presentera en klimatredovisning som innehåller utsläppsutvecklingen, de viktigaste besluten

inom klimatpolitiken under året och vad de besluten kan betyda för utvecklingen av växthusgasutsläppen samt en bedömning av om det finns behov av ytterligare åtgärder och när och hur beslut om sådana åtgärder i så fall kan fattas. I en bilaga till budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/24:1 utg.omr. 20 bilaga 1) finns den senaste klimatredovisningen. Där redovisas bl.a. att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (exklusive inrikes flyg) uppgick till 14,9 miljoner ton koldioxidequivaler 2021, vilket innebär att utsläppen var oförändrade jämfört med 2020. Jämfört med 2010 minskade utsläppen med 27 procent 2021. Utsläppen har minskat trots att trafikarbetet och personbilarnas vikt generellt sett har ökat. Vidare fortsatte nyregistreringen av laddbara personbilar att stiga i Sverige 2022. Totalt utgjorde elbilar och laddhybrider drygt 32 respektive 22 procent av personbilsförsäljningen. I slutet av 2022 stod de laddbara personbilarna för knappt 9 procent av den totala personbilsflottan, vilket kan jämföras med drygt 6 procent i slutet av 2021. Detta bidrog till att de genomsnittliga koldioxidutsläppen från personbilsflottan som helhet sjönk från 146 gram per kilometer 2021 till 135 gram per kilometer 2022. År 2021 var utsläppen 14,9 miljoner ton koldioxidequivaler, vilket är en minskning med 27 procent jämfört med 2010. Till följd av beslut som har fattats sedan den 1 juli 2022 fram t.o.m. den 1 juli 2023 beräknas utsläppen öka med 3,6–6,5 miljoner ton koldioxidequivaler till 2030. Det beror framför allt på beslutet att sänka reduktionsplikten. Utsläppen beräknas kunna minska med 39–53 procent till 2030 jämfört med 2010, vilket innebär att 2030-målet för transportsektorn inte beräknas nås med beslutad politik. Det resterande gapet är på 3,4–6,3 miljoner ton.

Regeringen bedömer att transportmålet inte kan nås med beslutad politik. Ytterligare åtgärder behövs både nationellt och på EU-nivå för att målet ska kunna nås.

### **Klimatpolitiska rådets rapporter**

Den 21 mars 2024 överlämnade Klimatpolitiska rådet sin senaste årliga rapport till regeringen. Rapporten innehåller rådets bedömning av regeringens samlade politik med avseende på klimatmålen samt rådets rekommendationer. I rapporten konstateras bl.a. att de svenska territoriella utsläppen av växthusgaser 2022 var ca 45 miljoner ton. Det motsvarar en minskning med 2,5 miljoner ton eller omkring 5 procent jämfört med föregående år. Transportsektorn, arbetsmaskiner och industri stod enligt rapporten tillsammans för den absoluta merparten av denna minskning.

Årets rapport fokuserar särskilt på en utvärdering av den klimatpolitiska handlingsplanen från december 2023. Rådet konstaterar att handlingsplanen spänner över flera politikområden och innehåller många ambitioner om hur förutsättningar ska skapas för att nå hela vägen till noll nettoutsläpp 2045. Den beskriver också Sveriges roll i det europeiska och internationella klimatarbetet. Handlingsplanen brister dock i konkretion och ger få svar på hur regeringen under mandatperioden avser att utveckla politiken för att minska

utsläppen och nå klimatmålen. Handlingsplanen lever enligt rådet inte upp till klimatlagens krav. Klimatpolitiska rådets sammantagna bedömning är att handlingsplanen inte bara brister i koncretion utan också leder in på en riskfylld väg för Sveriges klimatomställning. Rådet ger ett antal rekommendationer för den innevarande mandatperioden för att sätta Sverige på en kurs mot att nå klimatmålen på både kort och lång sikt. En av dessa rekommendationer är att regeringen bör besluta om ett åtgärds paket för att minska transportsektorns och arbetsmaskinernas utsläpp under innevarande mandatperiod som innefattar såväl elektrifiering av fordonsflottan som ökad inblandning av fossila drivmedel och åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle.

### *Arbetet inom EU*

I juni 2021 antog EU en klimatlag som slår fast att unionen ska vara klimatneutral senast 2050 och nå negativa utsläpp därefter samt att minska EU:s nettoutsläpp med minst 55 procent till 2030 jämfört med 1990 års utsläpp. I syfte att skapa förutsättningar för att nå detta mål presenterade kommissionen i juli 2021 ett paket med lagstiftningsförslag kallat Fit for 55-paketet. Klimatlagen och de skärpta klimatmålen med tillhörande förslag till ändrade rättsakter är centrala delar av EU:s gröna giv. Fit for 55-paketet innehåller sammanlagt 16 olika förslag till förändringar av den befintliga lagstiftningen. Förslagen i Fit for 55-paketet förhandlades under 2022 i rådet och EU-parlamentet. De flesta lagförslagen är nu antagna.

Den gröna givna är ett paket med politiska initiativ som ska leda till en grön omställning i EU och vars slutmål är klimatneutralitet senast 2050. I december 2020 presenterade EU-kommissionen en ny strategi för hållbar och smart mobilitet (COM(2020) 789) baserad på den europeiska gröna givna. Kommissionen aviserade här ett flertal initiativ för att driva på transportsystemets omställning. Den svenska regeringen bedömde att strategin skulle komma att få en betydande inverkan på EU:s transportpolitik, men även på den nationella politiken. I utlåtande 2020/21:TU17 välkomnade utskottet kommissionens meddelande om hållbar och smart mobilitet och delade kommissionens bedömning att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är den viktigaste utmaning som transportpolitiken står inför. Utskottet påminde om att det krävs en långsiktig och resultatutvecklad politik för att ställa om till en mer hållbar transportsektor med tillhörande infrastruktur. Utskottet framhöll vidare att det krävs flera olika insatser och en kombination av styrmedel för att minska transporterens klimatpåverkan, t.ex. effektivare transporter och en övergång till förnybara drivmedel samt tillvaratagande av möjligheterna med ny teknik. Utskottet lyfte vidare fram att Sverige och EU ska ha en robust, miljöanpassad och pålitlig transportinfrastruktur med en hög trafiksäkerhet som på ett bra sätt ska kunna klara av både väntade och oväntade händelser och störningar.

Kärnan i EU:s klimatlagstiftning kan sägas bestå av följande tre regelverk:

1. Utsläppshandelsdirektivet (European Emission Trading System, ETS1) sätter tak för utsläppen från verksamheter som omfattas av nuvarande utsläppshandel. Utsläppshandelssystemet är EU:s viktigaste styrmedel för att EU ska få bort fossila utsläpp och nå klimatmålen till 2030 och 2050.
2. Ansvarsfördelningsförordningen (Effort Sharing Regulation, ESR) sätter tak för utsläppen från verksamheter utanför ETS1, den s.k. icke-handlade sektorn. ESR reglerar främst utsläppen från vägtransporter, egen uppvärmning av bostäder och lokaler, arbetsmaskiner samt jordbruket.
3. Förordningen om utsläpp och upptag av växthusgaser från markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk, LULUCF-förordningen (Land Use, Land Use Change and Forestry), anger ett golv för nettoinlagring av kol i mark och växtlighet samt i träprodukter.

Utsläppshandelsdirektivet och ansvarsfördelningsförordningen reglerar utsläppen, medan LULUCF-förordningen reglerar naturliga kollager i skog och mark. ESR- och LULUCF-förordningarna antogs i mars 2023 och Sveriges EU-åtaganden är följande:

- Sveriges ESR-utsläpp ska minska med 50 procent fram till 2030 jämfört med 2005, och utsläppen ska följa en målbana med årliga mål. I ESR-sektorn ingår bl.a. utsläpp från inrikes transporter.
- Sveriges nettoupptag inom LULUCF ska under perioden 2026–2029 öka enligt en linjär målbana, och 2030 ska nettoupptaget öka med ca 4 miljoner ton jämfört med 2016–2018.

Enligt regeringens senaste klimatredovisning (prop. 20232/24:1 utg.omr. 20) bedöms Sveriges 2030-mål vara något mer ambitiösa än EU-åtagandet för ESR-sektorn till 2030.

Under 2023 har förslagen i EU:s Fit for 55-paket med bäring på transportområdet förhandlats klart och antagits av Europaparlamentet och rådet. Den 13 september 2023 antog lagstiftarna de två förslagen till förordningar om minskade utsläpp av växthusgaser från sjöfart och vägtransporter i dels förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel (den s.k. AFIR-förordningen), dels förordning (EU) 2023/1805 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport (FuelEU Maritime). Därtill antogs förslaget om hållbara bränslen för luftfart den 18 oktober 2023 i förordning (EU) 2023/2405 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation).

I november 2023 publicerade Trafikanalys rapporten Fit for 55 – transportpolitikens nya ramar (PM 2023:9). Trafikanalys bedömer att EU:s klimatpaket Fit for 55 har en positiv effekt på Sveriges övergripande transportpolitiska mål och menar bl.a. att det kan inspirera till nya lösningar att se transporterens roll ur ett systemperspektiv. Resultaten pekar enligt Trafikanalys på att en anpassning utifrån Fit for 55 och en omställning av transportsektorn går att koppla till flera olika delar av samhället.

### *Den nationella planen för transportinfrastruktur*

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2020/21:151) framfördes att transportsystemets utformning som helhet har stor betydelse för en långsiktig hållbar utveckling. Transportinfrastrukturen är en del i detta tillsammans med bl.a. regelutveckling, ekonomiska styrmedel och teknisk utveckling av bl.a. fordon, bränslen och digitala system. I propositionen betonades att kraftfulla åtgärder behövs för att utsläppen från transporter ska minska i snabbare takt än hittills, för att i princip vara nere på noll 2045. Graden av elektrifiering, energieffektivisering, andelen hållbara förnybara drivmedel och trafikarbetets utveckling är enligt propositionen de faktorer som har störst betydelse för hur utsläppen av växthusgaser från transportsektorn utvecklas till 2030 och 2045. Det betonades att kraftfulla åtgärder behövs inom alla dessa områden för att nå klimatmålen, inte minst inom elektrifiering och hållbara förnybara drivmedel.

I juni 2022 fastställdes den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för 2022–2033. Där konstateras att utveckling och vidmakthållande av infrastrukturen är en förutsättning för att Sverige ska klara såväl en befolkningsökning som en hållbar tillväxt och för att nå klimatmålen.

Det pågående arbetet med den nya nationella planen för infrastrukturen redovisas nedan under rubriken Pågående arbete.

### *Klimatklivet*

Enligt förordningen (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar får statligt stöd i form av bidrag ges i syfte att varaktigt minska utsläppen av växthusgaser om det finns medel. Stöd ska i första hand ges till de åtgärder som vid varje prövningstillfälle bedöms ge den största varaktiga minskningen av utsläpp av växthusgaser per investeringskrona. Klimatklivet ska göra det möjligt att satsa på fossilfri framtidsteknik och grön omställning. Stödet kan sökas av företag, kommuner, regioner och organisationer. En ansökan om stöd ska lämnas till länsstyrelsen i det län där åtgärden ska genomföras. Länsstyrelsen ska överlämna ansökningshandlingarna till Naturvårdsverket tillsammans med ett yttrande. Naturvårdsverket prövar ansökningarna och beslutar om stöd. Medel från Klimatklivet har beviljats till olika infrastruktur- och transportåtgärder, t.ex. spår för ny omlastningsterminal, terminalspår, elanslutning i terminal och fartyg, landanslutning av fartyg och investering i kombianpassade enheter. Klimatklivet får fr.o.m. den 27 februari 2024 inte längre bevilja bidrag till personbil, lätt lastbil, lätt buss och buss klass I.

### *Reduktionsplikt*

För att främja användningen av biodrivmedel infördes den 1 juli 2018 reduktionsplikt för bensin och diesel och från den 1 juli 2021 även för flygfotogen. Det innebär att alla drivmedelsleverantörer måste minska växthusgasutsläppen från berörda drivmedel med en viss procentsats. I budgetpropositionen för 2023 (utg.omr. 20) konstaterade regeringen att bl.a.

en ökad användning av biodrivmedel har bidragit till att minska utsläppen. Mindre bränsleeffektiva fordon och det faktum att trafikarbetet på väg har ökat över tid gör dock enligt regeringen att effekten inte har blivit tillräckligt stor. I budgetpropositionen aviserades att regeringen kommer att föreslå att reduktionsplikten sänks till EU:s lägstanivå den 1 januari 2024. I budgetpropositionen för 2024 anges att regeringens inriktning är att reduktionsplikten sänks den 1 januari 2024 till 6 procent för både bensin och diesel. Nivåerna ska gälla under perioden 2024–2026. Regeringen kommer att återkomma till riksdagen om reduktionsnivåer för 2027–2030. Regeringen konstaterar att i närtid kommer utsläppen av växthusgaser att öka framför allt på grund av att reduktionsplikten sänks till 6 procent under 2024–2026.

### *Bonus malus-systemet*

Den 1 juli 2018 infördes det s.k. bonus malus-systemet. Systemet innebar att köp av nya lätta fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premierades med en bonus, medan sådana fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med högre skatt (malus) under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången.

Regeringen beslutade den 7 november 2022 att klimatbonusen skulle upphöra den 8 november samma år. Den som har köpt eller beställt en klimatbonusbil senast den dagen, men blivit registrerad som ägare och ställt på bilen senare kan dock fortfarande få bonus. Förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar upphörde att gälla den 1 april 2024. En ansökan om klimatbonus skulle ha lämnats in till Transportstyrelsen senast den 31 maj 2024 för att den skulle prövas.

Malus innebär en förhöjd fordonsskatt under de tre första åren för bensin- och dieseldrivna personbilar klass I och II, lätta bussar och lätta lastbilar. Den 1 juni 2022 sänktes den nedre gränsen för när det förhöjda koldioxidbeloppet för bilar med höga utsläpp av koldioxid (malus) tas ut. Även gränsen för när den högre nivån på det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut sänktes (prop. 2021/22:91, bet. 2021/22:SkU20, rskr. 2021/22:237).

### *Transporteffektivitet*

I regeringens klimathandlingsplan (skr. 2023/24:59) konstateras att utöver elektrifiering, effektivare fordon och hållbara fossilfria drivmedel finns en potential att minska transporterens utsläpp av växthusgaser med åtgärder som ökar transporteffektiviteten. En ökad transporteffektivitet innebär att tillgängligheten för personer och gods i hela landet åstadkoms utan fler färdade fordonskilometer (trafikarbete). Ökad transporteffektivitet kan enligt regeringen uppnås på flera sätt, exempelvis genom längre och tyngre fordon, ökad fyllnadsgrad, ruttoptimering, samordnade godstransporter, gods-transportupplägg som nyttjar fler transportsätt (ökad intermodalitet) och digitalisering. Men man kan också nå ökad transporteffektivitet genom transporteffektiv fysisk planering som kortar avstånden och som därmed



skapar förutsättningar för människor och näringsliv att tillgodose transportbehov och tillgänglighet med ett mindre trafikarbete. Med en effektivare användning av fordon, infrastruktur och drivmedel kan enligt regeringen klimatmålen även nås till en lägre samhällsekonomisk kostnad.

Regeringen understryker i klimathandlingsplanen att förutsättningarna för ökad transporteffektivitet skiljer sig åt mellan olika delar av landet. För att öka transporteffektiviteten krävs insatser och åtgärder från många håll, inte minst på lokal och regional nivå. Denna flernivåstyrning innebär en rad utmaningar för klimatpolitiken, och relevanta aktörer på olika nivåer behöver förutsättningar att styra mot ökad transporteffektivitet och minskad klimatpåverkan. Transportinfrastrukturplaneringen är en del av denna flernivåstyrning där statlig medfinansiering är en viktig del. Dessutom behöver medborgare och företag få bättre förutsättningar att göra smarta transportval. I klimathandlingsplanen presenterar regeringen åtgärder i två s.k. paket som syftar till en ökad transporteffektivitet:

1. Planering av transportinfrastruktur: medfinansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder, vägtransporter med längre och tyngre fordon samt effektivare järnvägstransporter
2. Ekonomiska styrmedel och kontroll: ett avståndsbaserat system för tunga transporter på väg och investeringsstöd för överflyttning av gods-transporter.

### *Närmare om stadsmiljöavtal*

För att främja hållbara stadsmiljöer har Trafikverket enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer fått ge stöd till kommuner och regioner för åtgärder i städer som leder till en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykel, eller till hållbara gods-transportlösningar.

Enligt regeringens uppdrag till Trafikverket i juni 2023 att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037 skulle verket redovisa en utvärdering av de satsningar som har genomförts hittills genom stadsmiljöavtalen. Av Trafikverkets redovisning från januari 2024 framgår att drygt 200 ansökningar om stadsmiljöavtal sammanlagt har beviljats stöd på totalt 9,4 miljarder kronor. Avtalen är fördelade på 115 kommuner och regioner spridda över hela landet och omfattar drygt 500 åtgärder och mer än 1 100 motprestationer i form av bl.a. utbyggd gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik. I dagsläget saknas ett tillräckligt antal slutförda avtal för en mer fullständig utvärdering. Trafikverket avser att i kommande planrevidering 2026–2037 redogöra för resultaten från en större utvärdering av de stadsmiljöavtal som genomförs 2024. En enklare enkätundersökning genomfördes under 2023 och indikerar att åtgärder kan genomföras tidigare och i större omfattning genom stadsmiljöavtal.

Trafikverket konstaterar även att regeringen nyligen har aviserat att stadsmiljöavtalen ska fasas ut. I budgetpropositionen för 2024 anges nämligen att regeringen avser att fasa ut stadsmiljöavtalen genom att inga nya ansökningar beviljas för att finansiera andra satsningar i budgeten. Trafikverket konstaterar på sin webbplats att det innebär att det inte blir några fler stadsmiljöavtalsutlysningar i nuläget. De avtal som redan är tecknade kommer att fortlöpa enligt plan.

### *Utsläpp av växthusgaser och utvecklingen av vägfordonsflottan*

#### **Regeringens budgetproposition för 2024**

Av regeringens resultatredovisning i budgetpropositionen för 2024 framgår att utsläppen från inrikes transporter står för ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser och ungefär hälften av växthusgasutsläppen i den s.k. ESR-sektorn. Vägtrafiken står för den absolut största delen, ca 95 procent, av utsläppen från transporterna i landet, varav personbilar står för ungefär 62 procent medan tunga och lätta lastbilar står för ungefär 30 procent. Regeringen redovisar att enligt preliminär statistik från Naturvårdsverket minskade utsläppen från inrikes transporter med 10 procent 2022 jämfört med 2021. Jämfört med 2010 är minskningen ca 34 procent. Utsläppsminskningen 2022 beror framför allt på en ökad andel elbilar bland nyregistreringar och höjd reduktionsplikt. Andelen förnybar energi i vägtransportsektorn ökade under 2022 jämfört 2021, då den var 25 procent. Under 2022 var 54 procent av de nyregistrerade personbilarna laddbara och 32 procent elbilar, motsvarande siffror för 2021 var 43 procent respektive 18 procent. Den ökande andelen elbilar i nybilsregistreringen bidrog till att de genomsnittliga koldioxidutsläppen hos nya personbilar minskade under 2022 till 67 gram per kilometer. År 2021 var utsläppen 88 gram per kilometer. Sedan 2010 har koldioxidutsläppen per kilometer för nya personbilar mer än halverats. Andelen laddbara fordon i personbilsflottan uppgick vid slutet av 2022 till knappt 9 procent, jämfört med 6 procent 2021. Ökningen av antalet laddbara bilar beror enligt regeringen bl.a. på EU:s koldioxidkrav på nya lätta fordon, det s.k. bonus malus-systemet, och statliga stöd till utbyggnaden av laddinfrastruktur.

Av Trafikverkets årsredovisning för 2023 (2024:021) framgår att utsläppen av växthusgaser från vägtrafik i princip var oförändrade 2023 jämfört med 2022 enligt preliminär statistik. Elektrifieringen av fordonsflottan kompenserade för den ökade trafiken. I och med att reduktionsplikten låg på samma nivå 2023 som 2022 var andelen biodrivmedel ungefär densamma under 2023 som året innan.

I mars 2024 redovisade Naturvårdsverket att Sveriges utsläpp av växthusgaser har minskat med ungefär 37 procent sedan 1990. År 2022 uppgick Sveriges utsläpp av växthusgaser till 45,2 miljoner ton koldioxidekvivalenter (exklusive LULUCF), vilket innebär en minskning med 5,3 procent jämfört med föregående år.

## Trafikanalys

Enligt statistik från Trafikanalys (2024:2) var 38 procent av de nyregistrerade personbilarna elbilar 2023. Personbilsflottan omfattar närmare 5 miljoner personbilar i trafik, och Trafikanalys betonar att omställningen tar tid. Andelen elbilar i trafik var 6 procent i slutet av 2023. Så här fördelades andelen personbilar i trafik per drivmedel 2023: bensin 48 procent, diesel 32 procent, enbart el 6 procent, laddhybrid 6 procent, elhybrid 4 procent, etanol 3 procent och gas 1 procent. Störst andel elfordon har moped klass I med 13,7 procent. Enligt Trafikanalys (mars 2023) har antalet personbilar i trafik de senaste 30 åren ökat med ungefär 1–2 procent årligen, och för några enstaka år med uppemot 3 procent. Enligt statistiken (2024:2) var 3 380 färre personbilar i trafik 2023 jämfört med 2022. År 2022 minskade antalet med 6 207 jämfört med året före, vilket motsvarade –0,1 procent. Trafikanalys betonar att det är ovanligt att antalet personbilar i trafik minskar men konstaterar att Sverige befinner sig i en lågkonjunktur och att hög inflation och höjda räntor har slagit hårt mot främst räntekänsliga hushåll och bostadsbyggandet. Även antalet tunga lastbilar i trafik minskade under 2023 (–629 lastbilar), medan övriga fordonsslag ökade.

Trafikanalys prognos för vägfordonsflottans utveckling från maj 2023 (PM 2023:5) visar på ett lågt antal nyregistrerade fordon de kommande åren. Under 2024 väntas nyregistreringarna nå sin lägsta nivå sedan 2009, för att 2025 och 2026 öka något till följd av ett förbättrat makroekonomiskt läge. Trafikanalys uppger att antalet nyregistrerade fordon har varit på en relativt låg nivå de senaste tre åren till följd av coronapandemin och kriget i Ukraina. Till följd av det försämrade ekonomiska läget, i kombination med att bonusen för laddbara lätta fordon har tagits bort bedömer Trafikanalys att ökningstakten av nyregistrerade laddbara personbilar kommer att minska något under de kommande åren. Likväl är prognosen att ca 1 miljon, eller 21 procent, av personbilarna i trafik är laddbara 2026. Mer än hälften av dessa bedöms vara elbilar.

Trafikanalys officiella statistik om nyregistrerade fordon per månad visar att andelen nyregistrerade elbilar minskade i mars 2024. Under februari 2024 nyregistrerades 19 250 personbilar. Av dessa var 27 procent elbilar, vilket var den lägsta andelen för en enskild månad sedan juli 2022. Trafikanalys konstaterar att 2024 har börjat svagt och att lågkonjunkturen framför allt påverkar privatpersoners andel av de nyregistrerade personbilarna. Privatpersoner stod för endast 28 procent av nyregistreringarna i februari. De laddbara personbilarna utgör fortsatt en majoritet av nyregistreringarna även om andelen har minskat jämfört med 2023. Framför allt är det andelen elbilar som har minskat. Under februari 2024 nyregistrerades 3 783 lätta lastbilar, en ökning med 20 procent jämfört med februari 2023, och 529 tunga lastbilar, en minskning med 14 procent. Under februari var 23 procent av de nya lätta lastbilarna eldrivna. Andelen kommer enligt Trafikanalys troligtvis att öka under året i och med den klimatpremie för lätta ellastbilar som infördes den 13 februari 2024.

Trafikanalys redovisar varje år en uppföljning av hur transportsystemet har utvecklats i förhållande till de transportpolitiska målen. I Trafikanalys rapport från april 2023 (rapport 2023:5) uppmärksammas bl.a. att det transportpolitiska hänsynsmålet påverkas negativt av att nybilsförsäljningen har minskat, vilket i viss utsträckning kan kopplas samman med sämre ekonomiska utsikter till följd av kriget mot Ukraina. När det gäller växthusgasutsläpp bedömer Trafikanalys att utvecklingen har gått åt rätt håll, men i en takt som inte räcker för att göra det sannolikt att etappmålet till 2030 kommer att uppnås.

Trafikanalys bedömer sammantaget i Uppföljning av de transportpolitiska målen 2024 (rapport: 2024:4) att samhället inte har närat sig en långsiktig hållbar transportförsörjning sett ur alla relevanta perspektiv – detta eftersom det finns både nyckelindikatorer och kompletterande indikatorer som haft en negativ utveckling, och de olika aspekterna inte kan anses kompensera för varandra. EU:s klimatpaket Fit for 55 slutförhandlades under 2023, och Trafikanalys konstaterar att det kommer att innebära flera förändringar för transportsektorn. Sjöfartens utsläpp av växthusgaser kommer att införlivas i det nuvarande handelssystemet, och ett nytt handelssystem för utsläppsätter kommer att omfatta bl.a. vägtrafik fr.o.m. 2027. Sverige har också fått ett skärpt åtagande enligt ESR-förordningen som innebär att utsläppen inom den icke-handlande sektorn ska halveras från 2005 fram till 2030.

Trafikanalys konstaterar i uppföljningen från april 2024 att transportsystemets utveckling bidrar till Sveriges väg mot några av de globala hållbarhetsmål som beskrivs i Agenda 2030. Till exempel har växthusgasutsläppen minskat, och antalet omkomna i trafikolyckor minskar över tid. Men det finns också utmaningar som att transporterernas ekonomiska överkomlighet minskar för personer med låga inkomster och att transporterernas tillförlitlighet och standard inte utvecklas i önskvärd riktning.

### **Trafikverket**

I promemorian Vägtrafikens utsläpp, preliminär statistik för 2023 från februari 2024 uppger Trafikverket att preliminära siffror visar att utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken i princip var oförändrade under 2023 jämfört med 2022. År 2022 minskade utsläppen med 5 procent jämfört med 2021. Under 2023 blev fordonsflottan något mer elektrifierad och energieffektiv, men trafiken ökade något, vilket tog ut effektiviseringseffekten. Andelen biodrivmedel och el inom vägtrafiken var ungefär densamma 2023 som 2022, ca 31 procent. Biodrivmedelsmängden var i princip oförändrad då reduktionsplikten för 2023 var densamma som 2022, medan elanvändningen ökade något. Detta ledde sammanlagt till i princip oförändrade utsläpp. Året före var utsläppsminskningen 12 procent för vägtransporter.

Trafikverket konstaterar att reduktionsplikten sänktes den 1 januari 2024 för bensin och diesel från 7,8 procent respektive 30,5 procent till 6 procent för både bensin och diesel. Utsläppen kommer därför enligt Trafikverket att öka under året. Verkets scenarier visar att det krävs både en fortsatt elektrifiering,

effektivisering och en ökad biodrivmedelsandel för att nå målen. Enbart elektrifiering räcker inte, enligt Trafikverket.

Trafikverket bedömer att det svenska målet om minst 70 procents minskning av transportsektorns utsläpp inte nås till 2030 med dagens användning av biodrivmedel. Gapet till att nå Sveriges åtagande inom EU:s ansvarsfördelningsförordning (ESR) under perioden fram till 2030 är enligt Trafikverket också betydande. Genom ESR tilldelas varje medlemsstat under åren 2021–2030 en årlig utsläppskvot för hela perioden. Sveriges tilldelning 2030 motsvarar en minskning med 50 procent jämfört med de svenska ESR-utsläppen 2005.

I sammanhanget kan nämnas att Trafikverket ställer nya krav på leverantörer av asfalt (pressmeddelande den 24 april 2023). Myndigheten menar att genom ändrade metoder att tillverka asfalt kan utsläppen av växthusgaser minska avsevärt. Målet för Trafikverket är att vara klimatneutralt till 2040, dvs. att nettoutsläppen då ska vara noll för växthusgaser. Kraven för utsläpp av växthusgaser i tillverkningen av asfalt kommer att skärpas successivt. De nya kraven från Trafikverket som infördes i juni 2023 ska innebära en minskning av utsläppen med 30 procent.

### **Transportstyrelsen**

I februari 2024 uppgav Transportstyrelsen att koldioxidutsläppen från den genomsnittliga nya personbilen fortsätter att minska. Under 2023 släppte genomsnittsbilen ut 61 gram per kilometer vid blandad körning, vilket är en minskning med över 8 procent jämfört med året före. Under 2023 registrerades 290 000 typgodkända personbilar i landet. Det är en ökning jämfört med föregående år men en förhållandevis låg siffra jämfört med genomsnittet de senaste tio åren. Under de senaste fyra åren har utsläppen från den genomsnittliga nya personbilen nära nog halverats, och avgörande för den utvecklingen är enligt Transportstyrelsen den stora ökningen av elbilar. Under 2020 registrerades 27 000 elbilar i landet. Motsvarande siffra för 2023 är 113 000 bilar, vilket motsvarar en ökning med över 300 procent.

### *Fossilfritt Sverige*

Initiativet Fossilfritt Sverige arbetar med att öka takten i klimatomställningen och göra Sverige till ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Målet är att bygga en stark industri och skapa fler jobb och exportmöjligheter genom att bli fossilfria. Fossilfritt Sverige startades på initiativ av den dåvarande regeringen 2015 inför FN:s klimatmöte i Paris och samlar aktörer i form av företag, kommuner, regioner och organisationer som ställer sig bakom deklarationen om att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Initiativet drivs av ett kansli under ledning av en nationell samordnare. Initiativet ska fortgå fram t.o.m. den 31 december 2024. Inom ramen för Fossilfritt Sverige har 22 branscher, bl.a. flygbranschen, fordonsindustrin, sjöfartsnäringen och åkerinäringen, tagit fram färdplaner för att visa hur de kan stärka sin konkurrenskraft genom att bli fossilfria eller

klimatneutrala. I oktober 2021 redovisades den första uppföljningen, och i oktober 2022 överlämnades den andra uppföljningsrapporten om genomförandet av färdplanerna. Uppföljningarna, som har lämnats till regeringen, fokuserar på vilka åtgärder som har vidtagits inom näringslivet och hur långt arbetet har kommit med att genomföra de 54 förslag som Fossilfritt Sverige i tidigare rapporter har lyft fram som mest prioriterade.

### **Pågående arbete**

Regeringen påbörjade i juni 2023 arbetet med att ta fram en ny plan för Sveriges transportinfrastruktur genom att i ett första steg ge Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den kommande planperioden 2026–2037. Utgångspunkten för uppdraget är att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen med därtill hörande etappmål nås. Enligt uppdraget ska de krav som klimatomställningen ställer på transportsektorn beaktas, och den omfattande förändring av transportsystemet som elektrifieringen innebär bör särskilt vägas in. Utöver klimatomställningen ska även infrastrukturens påverkan på den biologiska mångfalden beaktas. I januari 2024 presenterade Trafikverket inriktningsunderlaget inför den kommande planperioden. Där anges att elektrifieringen av transportsystemet är den långsiktigt viktigaste inriktningen för att minska växthusgasutsläppen till noll. För att åstadkomma en snabb elektrifiering av vägtrafiken krävs både elfordon och laddinfrastruktur samt tillräcklig kapacitet i elnäten. I inriktningsunderlaget konstateras att tre faktorer avgör hur stora utsläppen av koldioxid är från transportsektorn: fordonen, drivmedlet och trafikmängden. Trafikverkets bedömning är att transportsektorns klimatmål kan nås, men att detta kräver ytterligare styrmedel. I prognoserna antas redan en hög takt på elektrifieringen, och det är därför svårt att nå ännu längre med elektrifiering till 2030. Att införa styrmedel för att minska trafiken i tillräcklig omfattning för att nå klimatmålen skulle ge kraftigt minskad tillgänglighet och snedvridande fördelningseffekter. Om transportsektorns klimatmål för 2030 ska nås är det därför enligt Trafikverket nödvändigt att öka andelen fossilfria drivmedel mer än den nu beslutade reduktionsplikten. Sannolikt behövs det även för att nå Sveriges ESR-beting, som är ett tvingande EU-mål.

I regeringens bedömning av måluppfyllelsen i budgetpropositionen för 2024 konstateras att även om transporterens växthusgasutsläpp har minskat över tid, har takten inte varit tillräckligt hög för att transportförsörjningen ska anses vara långsiktigt hållbar. Det sker dock en positiv utveckling när det gäller utsläpp från transporter, mycket tack vare en ökande elektrifiering, men utsläppen behöver minska i större omfattning. Växthusgasutsläppen från inrikes transporter fortsätter att minska, men utvecklingstakten är inte tillräcklig för att det ska vara troligt att etappmålet för 2030 ska nås i tid eller för att transportsektorns utsläpp ska vara i princip noll till 2045. Luftkvaliteten

förbättras, men en allt större andel av befolkningen bor i tätorter där utsatthet för buller och luftföroreningar kvarstår. De fysiskt aktiva transporterna ligger på en låg nivå och minskar över tid.

I regeringens klimathandlingsplan aviseras att regeringen kommer att tillsätta en utredning för att analysera och ge underlag om vilka styrmedel som kan utformas för att Sveriges åtaganden i EU ska kunna nås på ett kostnads-effektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt. Syftet är att uppnå klimatmålen för transportsektorn på ett effektivt och träffsäkert sätt med bred legitimitet hos befolkningen. I den klimatpolitiska handlingsplanen aviseras även att en myndighet bör få i uppgift att samordna relevanta myndigheters arbete för att ställa om transportsektorn till i princip nollutsläpp. Regeringen gav i januari 2024 Trafikverket i uppdrag att vara denna myndighet. Fokus ska vara att koordinera arbetet inom befintliga ansvarsområden med sikte på att transportsektorn når i princip noll växthusgasutsläpp senast 2045. Regeringen konstaterar att transportsektorns klimatomställning spänner över ansvarsområden hos ett stort antal myndigheter och att både Klimatpolitiska rådet och Statskontoret har lyft fram behovet av att stärka samordningen av myndigheternas arbete med omställningen. I uppdraget ingår bl.a. att identifiera möjliga samordningsvinster och genom samordning effektivisera myndigheternas arbete med omställningen. Trafikverket ska även vid behov lämna förslag på hur hinder för omställningen kan undanröjas. Uppdraget ska slutredovisas senast den 31 december 2026.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om långsiktigt hållbara transporter behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU4 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att det pågår ett aktivt arbete för att nå målen och betonade att pålitliga och miljövänliga transporter och en modern infrastruktur är viktiga förutsättningar för jobben och en hållbar tillväxt i hela landet. Utskottet betonade vikten av elektrifieringen av transportsektorn och framhöll att transportsystemet har en avgörande roll för Sveriges klimatomställning. Utskottet välkomnade de initiativ som togs av regeringen och konstaterade att de frågor som togs upp i motionerna var väl uppmärksammade.

Vid omröstningen i kammaren biföll riksdagen reservation 11 i betänkandet (rskr. 2022/23:137). I reservationen betonas vikten av att etappmålet för inrikes transporter inom miljömålssystemet ligger fast. I reservationen konstateras att takten i transportsektorns omställning till fossilfrihet behöver öka kraftigt för att det ska vara möjligt att nå målet, även om stora framgångar har gjorts och många åtgärder är på gång. Vidare betonas att de transportpolitiska målen är viktiga för genomförandet av Agenda 2030 och för att nå de globala målen för hållbar utveckling. För att bryta transportsektorns fossilberoende behövs det enligt reservationen ökad transporteffektivitet, effektivare fordon och farkoster, elektrifiering och en övergång från fossila till

hållbara, förnybara drivmedel. För att klara de svenska klimatmålen och bidra till en svensk industriell utveckling behöver fossila drivmedel bytas till förnybara. Slutligen lyfts frågor om påverkan på naturmiljön och kulturlandskapet fram. Bland annat uppmärksammas vikten av att Trafikverkets arbete med att hantera förorenade områden måste fortsätta liksom Trafikverkets riktade miljöåtgärder i den statliga infrastrukturen.

När det gäller detta tillkännagivande har regeringen i skrivelse 2023/24:75 hänvisat till att regeringen i december 2023 beslutade om klimathandlingsplanen (skr. 2023/24:59). I skrivelsen presenterar regeringen åtgärder för att påskynda elektrifieringen av både lätta och tunga fordon och anger att det behöver bli praktiskt och ekonomiskt möjligt för fler att använda eldrivna fordon, oavsett typ av verksamhet och oberoende av var och hur man bor. Vidare presenterar regeringen ett åtgärds paket för ladd- och tankningsinfrastruktur i hela landet. Dessutom konstaterar regeringen att politiken ska fortsätta att främja utveckling och produktion av nya fossilfria bränslen för att fasa ut de fossila drivmedlen. Därutöver presenterar regeringen åtgärder för att effektivisera transportsystemet som kan bidra till viktiga utsläppsminskningar samtidigt som tillgängligheten i samhället utvecklas. Regeringen betonar vidare att Sverige i EU har verkat för ett långsiktigt hållbart transportsystem.

När det gäller den del av tillkännagivandet som handlar om Trafikverkets riktade miljöåtgärder i den statliga infrastrukturen anger regeringen att dessa genomförs löpande inom ramen för den nationella planen för perioden 2022–2033. En del i Trafikverkets arbete med riktade miljöåtgärder innebär att hantera förorenade områden, inklusive historiska miljöskador. I regeringens uppdrag från juni 2023 till Trafikverket att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037 angav regeringen att utgångspunkten för genomförandet av uppdraget är att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att man når det övergripande transportpolitiska målet, de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen med därtill hörande etappmål, samt de klimatmål som riksdagen har fattat beslut om. Vidare angav regeringen att de krav som klimatomställningen ställer på transportsektorn ska beaktas. Energiförsörjning är avgörande för transportsystemets utveckling. Den omfattande förändring av transportsystemet som elektrifieringen innebär bör särskilt vägas in. Utöver klimatomställningen ska även infrastrukturens påverkan på den biologiska mångfalden beaktas. Inom ramen för uppdraget ska Trafikverket komma in med en redovisning av på vilket sätt myndigheten arbetar med introduktionen av nya tekniker, metoder och materiel som bidrar till substantiella utsläppsminskningar vid nyinvesteringar samt drift och underhåll. Trafikverket redovisade uppdraget i januari 2024, och det kommer att utgöra underlag för regeringens infrastrukturproposition som planeras att lämnas till riksdagen under 2024. Punkten är enligt regeringen inte slutbehandlad.



## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis slå fast att det delar regeringens syn att ett väl fungerande och långsiktigt hållbart transportsystem har en avgörande roll för Sveriges klimatomställning. Utskottet kan konstatera att för att nå Sveriges klimatmål och åtaganden inom EU behöver transportsektorn utvecklas i syfte att bidra till klimatomställningen. Utskottet delar regeringens bedömning att utsläppen från inrikes transporter behöver vara i princip noll senast 2045 för att Sverige ska kunna nå det långsiktiga klimatmålet. Detta bör i huvudsak ske genom en elektrifiering av transportsektorn, ökad användning av fossilfria drivmedel och ökad transporteffektivitet. Utskottet delar regeringens bedömning att det är viktigt att i det fortsatta arbetet med infrastrukturplaneringen beakta de krav som klimatomställningen ställer på transportsektorn.

När det gäller motionsförslag om såväl mål som insatser för att nå dessa mål vill utskottet påminna om att de transportpolitiska målen är och ska vara en utgångspunkt för inriktningen på de satsningar som görs i transportinfrastrukturen de kommande åren. Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. Det transportpolitiska hänsynsmålet innebär bl.a. att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Vidare har riksdagen beslutat om ett etappmål för inrikes transporter inom miljömålssystemet som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010, och detta mål är även ett transportpolitiskt etappmål. Utskottet ser inget behov av att införa nya mål särskilt för vägtrafiken. Vidare tas Agenda 2030 och FN:s globala mål upp i en motion. Utskottet konstaterar att Sverige ligger långt framme i genomförandet av agendan och de globala målen och vill betona att transportpolitiken spelar en viktig roll i detta arbete.

Utskottet kan konstatera att det redan vidtas en rad olika åtgärder för att nå målen och att regeringen arbetar vidare med dessa frågor. Utskottet välkomnar särskilt regeringens satsning på förbättrad tillgänglighet till laddinfrastruktur och ökad laddkapacitet i hela landet. Utskottet utvecklar sin syn på dessa frågor i nästföljande avsnitt om laddinfrastruktur för elfordon. När det gäller motioner om behovet av ytterligare styrmedel kan utskottet konstatera att regeringen i budgetpropositionen för 2024 i sin bedömning av måluppfyllelsen anger att även om transporternas växthusgasutsläpp har minskat över tid, har takten inte varit tillräckligt hög för att transportförsörjningen ska anses vara långsiktigt hållbar. Enligt regeringen är dock utvecklingen positiv när det gäller utsläpp från transporter, mycket tack vare en ökande elektrifiering, men utsläppen behöver minska i större omfattning. Utskottet delar denna bedömning och välkomnar att regeringen avser att tillsätta en utredning för att analysera och ge underlag för om och i så fall vilka styrmedel som kan utformas för att Sveriges åtaganden i EU ska kunna nås på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt. Utskottet menar att det är viktigt att

uppnå klimatmålen för transportsektorn på ett effektivt sätt och att det görs med en bred legitimitet i befolkningen. Utskottet välkomnar även att Trafikverket har fått i uppgift att samordna relevanta myndigheters arbete för att ställa om transportsektorn till i princip nollutsläpp. När det gäller motionsförslag om att bl.a. främja ökad användning av klimateffektiva biodrivmedel pekar utskottet på behovet av ökad produktion av biodrivmedel för att klara omställningen av vägtransporterna. Viktigast för vägtransporterna är dock elektrifieringen eftersom biodrivmedel har ett större värde för andra trafikslag som har svårare att ställa om, inte minst flyget. Utskottet utgår från att flera av de frågor som tas upp i motionerna övervägs av regeringen i det fortsatta arbetet.

När det gäller motionsförslaget om transporteffektivitet vill utskottet påminna om att detta kan uppnås på flera sätt, t.ex. genom längre och tyngre fordon, ökad fyllnadsgrad, ruttoptimering, samordnade godstransporter och ökad intermodalitet. Utskottet delar regeringens bedömning att förutsättningarna för ökad transporteffektivitet skiljer sig åt mellan olika delar av landet. För att öka transporteffektiviteten krävs enligt utskottet insatser från flera håll, inte minst på lokal och regional nivå. När det slutligen gäller motionsförslaget om stadsmiljöavtal vill utskottet påminna om att regeringen har beslutat att stadsmiljöavtalen ska fasas ut genom att inga nya ansökningar beviljas.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att det pågår ett aktivt arbete för att nå målen om en långsiktigt hållbar transportförsörjning. Utskottet välkomnar de initiativ som tas av regeringen och konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade. Det finns därför inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:996 (MP) yrkande 37, 2023/24:1527 (MP) yrkande 25, 2023/24:1676 (S) yrkande 1, 2023/24:2345 (V) yrkande 6, 2023/24:2453 (C) yrkande 40, 2023/24:2465 (C) yrkande 73, 2023/24:2625 (S) yrkandena 6–8 och 2023/24:2629 (S) yrkande 19.

## Laddinfrastruktur för elfordon

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om arbetet med laddinfrastrukturen för elfordon. Utskottet välkomnar de initiativ som tas av regeringen, och utskottet slår fast att elektrifieringen av transporter är central för klimatomställningen. Utskottet framhåller att det är viktigt med tillgänglighet och ökad laddkapacitet i hela landet, men utskottet ser inget behov av att ta fram något mål för antalet laddpunkter. Utskottet uppmärksammar den kunskapsöversikt som utskottet har tagit fram. Utskottet välkomnar att regeringen har tagit initiativ till att samordna frågor om laddinfrastruktur och tillsatt utredningar om hinder för elektrifieringen och om regelverket för gemensamhetsanläggningar. Utskottet utgår från att regeringen arbetar vidare med att underlätta utbyggnaden av laddinfrastrukturen. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 13 (S, V, MP) och 14 (C).

### Motionerna

I partimotion 2023/24:2458 anför Muharrem Demirok m.fl. (C) att man behöver se över möjligheten att bygga ut Sveriges laddinfrastruktur med incitament för hemmet, bostadsrättsföreningar, arbetsplatsen, på parkeringsplatser och på vägar och farleder samt se över regelverken för bidrag och installation (yrkande 6). Motionärerna betonar att en förutsättning för fortsatt elektrifiering och omställning av fordonsflottan är att infrastrukturen för att ladda och tanka grönt är väl utbyggd. Vidare behövs en översyn av möjligheten för knypunkter på landsbygden, såsom bemannade mackar och lant-handlare, att få möjlighet att bli snabbbladdningspunkter (yrkande 7). Motionärerna pekar på behovet av stöd för installation av laddpunkter, incitament för laddmöjligheter på arbetsplatser och ett statligt ansvar för laddinfrastruktur i hela landet, utan vita fläckar. Dessutom anför motionärerna att man behöver se över möjligheten att införa en ”rätt till laddning” i anslutning till privatägda lägenheter med möjlighet att installera en laddpunkt på egen bekostnad (yrkande 8). Även möjligheten att upprätta ett mål om minst 150 000 offentliga laddpunkter till 2030 bör enligt motionärerna undersökas (yrkande 9). Slutligen behöver man enligt motionärerna se över möjligheten att ge Trafikverket i uppdrag att erbjuda snabbbladdning för fordon på Trafikverkets alla rastplatser runt om i landet, så att externa leverantörer snabbt kan bygga ut laddinfrastrukturen (yrkande 32).

I kommittémotion 2023/24:2625 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att regeringen bör förutsättas genomföra elektrifieringsstrategin därför att det

behövs en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering för att transportsektorn ska ställa om till i princip nollutsläpp av växthusgaser till 2045 och därmed bidra till att Sverige ska nå klimatmålen (yrkande 14). Det behövs enligt motionärerna ett helhetsgrepp om förutsättningarna för att möjliggöra en omfattande elektrifiering. Vidare betonar motionärerna att laddinfrastruktur måste byggas ut i en sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn (yrkande 15). Slutligen efterfrågar motionärerna en översyn av möjligheterna att samordna information om elbilsladdare längs vägarna för att underlätta för användarna (yrkande 16).

I kommittémotion 2023/24:2342 anför Linda W Snecker m.fl. (V) att regeringen bör återkomma med förslag i enlighet med riksdagens tillkännagivande från 2021 angående en utbyggd laddinfrastruktur i hela landet (yrkande 5). Motionärerna menar att regeringen bör ta fram ett förslag till en satsning på elektrifiering av transportsektorn med en fungerande laddinfrastruktur, ta fram tydliga mål för utbyggnaden av laddinfrastruktur till 2030 och inom ramen för EU aktivt arbeta för en harmonisering av elektrifieringen av all infrastruktur. Vidare menar motionärerna att regeringen skyndsamt bör återkomma med en nationell strategi för ett tillgängligt och heltäckande system för laddning av elfordon (yrkande 6). De menar att marknaden själv inte kan lösa bristen på laddstolpar och att det finns problem med en marknadsstyrd uppbyggnad av laddinfrastrukturen. Dessutom framförs i motionen att regeringen bör återkomma med en strategi för hur Sverige ska uppnå EU:s mål om minst en laddpunkt per tio laddbara fordon (yrkande 7). Motionärerna menar att det i dag råder en ojämlig fördelning av antalet laddstationer mellan storstadsregioner och glesbygd och att bara 52 av Sveriges 290 kommuner uppnår EU:s mål om minst en laddpunkt per tio laddbara fordon. Slutligen anför motionärerna att regeringen bör återkomma med förslag som undanröjer onödiga hinder, som marktillstånd, brandskyddsregler och svårigheter med installation, för att öka laddmöjligheterna av elbilar (yrkande 8). Det behövs enligt motionen bl.a. förenklade tillståndsprocesser, forskning och utveckling, kompetensutveckling och långsiktiga spelregler.

I kommittémotion 2023/24:2453 efterlyser Rickard Nordin m.fl. (C) en översyn av möjligheten att införa nationella mål för täthet av laddpunkter (yrkande 54). Vidare pekar motionärerna på att publika laddstationer måste möjliggöra betalning via roaming samt delge tydliga och jämförbara priser vid betalning för laddning (yrkande 55).

I kommittémotion 2023/24:2465 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att man behöver verka för en nationell strategi för en ökad elektrifiering av Sveriges transporter, med elinfrastruktur till det aktuella vägnätet, en utbyggnadsplan för lastbilsanpassad laddinfrastruktur, översyn av beslutsprocesser och samarbete med andra länder för att sätta en standard (yrkande 57). Motionärerna betonar bl.a. att det är viktigt med fortsatta satsningar på elektrifiering och att Trafikverket i högre utsträckning än i dag måste prioritera kommersialisering och utruining av system för eldrift. Vidare pekar

motionärerna på behovet av att underlätta laddning av elfordon genom att den privatperson, det företag eller den bostadsrättsförening som äger en laddpunkt enkelt ska kunna tillgängliggöra den för uthyrning (yrkande 91).

I kommittémotion 2023/24:1519 anför Elin Söderberg m.fl. (MP) att det bör tas fram en nationell plan för utbyggnaden av laddinfrastrukturen i hela landet och ett ökat statligt ansvar för s.k. vita fläckar på kartan över laddstolpar (yrkande 44). Vidare tar motionärerna upp behovet av att underlätta för långsamladdning och utreda hur en lagstiftning som ger ”tillträde till laddning” kan utformas (yrkande 52). Dessutom anför de att en myndighet bör ges ett särskilt samordningsansvar för de stöd som ges till ladd- och tankinfrastruktur för el och vätgas till personbilar, lätta lastbilar och tunga fordon, fartyg och flyg (yrkande 53). Slutligen tar motionärerna upp behovet av att utveckla riktade stöd för ladd- och tankinfrastruktur, byte av batterier och transport av batterier till arbetsmaskiner (yrkande 54).

I motion 2023/24:1363 yrkande 3 anför Lars Isacsson m.fl. (S) att publika laddpunkter för elbilar bör etableras i likvärdig omfattning i hela landet. Motionärerna betonar att många viktiga näringar är baserade på landsbygden eller i glesbygden och skulle kunna bli ännu starkare om de fick rätt förutsättningar.

I motion 2023/24:1958 anför Magnus Manhammar (S) att ett mål för utbyggnaden av laddstolpar om 1 miljon stolpar till 2030 bör övervägas. Motionären konstaterar att en trång sektor i arbetet för att minska utsläppen av växthusgaser är utbyggnaden av en fungerande infrastruktur i form av laddstolpar i hela landet och efterlyser ett skyndsamt agerande från regeringen.

I motion 2023/24:1997 pekar Linnéa Wickman och Sanna Backeskog (båda S) på behovet av att skynda på utvecklingen av enklare betallösningar och samlad information för landets elbilsägare. Motionärerna betonar att det är viktigt med betallösningar som underlättar för elbilsanvändarna att ladda sina elbilar och att det finns information om var laddplatser finns samt deras tillgänglighet och effekt.

## **Bakgrund**

### *Allmänt om elfordon och laddning*

Elfordon är ett samlingsbegrepp för fordon som på något sätt kan drivas med en elmotor. Ett laddbart fordon är ett fordon som kan ladda sitt batteri med el från elnätet. Det finns två olika typer av laddbara fordon: helelektriska och laddhybrider. Laddbara fordon består främst av personbilar, men det finns även elbussar, elfärjor och andra typer av fordon.

Elfordon kan laddas induktivt (med kabel) eller induktivt (trådlöst). De kan vidare laddas genom statisk laddning (som snabbaddning eller hemmaladdning) eller genom dynamisk laddning (som elväg).

Det finns olika typer av laddstationer. Det kan handla dels om icke-publik laddning, dvs. en laddstation som är placerad vid bostaden eller vid arbetsplatsen, dels om publik laddning, dvs. en laddstation som står placerad där

vem som helst kan ladda bilen. En laddstation består av en eller flera individuella laddpunkter. Enligt Statistikdatabasen ELIS – Elbilen i Sverige fanns det 37 151 publika laddpunkter i Sverige i mars 2024.

Det finns vidare två typer av laddeffekter: normalladdning (mindre än 22 kilowatt) och snabbaddning (mer än 22 kilowatt). Enligt klimathandlingsplanen från december 2023 sker 80–90 procent av elbilsaddningen genom icke-publik laddning.

En elväg innebär att elfordon laddas genom dynamisk laddning, dvs. att elfordon får möjlighet att tillgodogöra sig el för framdrivning och laddning av batterier under körning. Det pågår tester av elvägar i en rad länder, bl.a. Sverige.

### *Gällande rätt*

Direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (AFID-direktivet) har ställt krav på att medlemsstaterna ska ta fram handlingsprogram för utbyggnaden av infrastruktur för alternativa drivmedel. Som en del av lagstiftningspaketet Fit for 55 presenterade EU-kommissionen i juni 2021 ett förslag till reviderat direktiv, nu i form av en förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen (AFIR). I juni 2022 enades rådet om en gemensam ståndpunkt om kommissionens förslag till förordning. I mars 2023 nådde rådet och parlamentet en preliminär överenskommelse om förslaget och sommaren 2023 antogs Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU.

AFIR-förordningen tillämpas fr.o.m. den 13 april 2024. Vissa bestämmelser har särskilt angivna tillämpningstidpunkter som ligger längre fram i tiden. Detta gäller framför allt de olika målen. AFIR-förordningen ersätter AFID-direktivet 2014/94/EU som upphör att gälla när EU-förordningen börjar tillämpas. AFIR-förordningen har i stora delar samma innehåll i sak som det upphävda direktivet. Omfattningen av målen och kraven har emellertid utökats i AFIR-förordningen jämfört med AFID-direktivet.

AFIR-förordningen innehåller mål för omfattningen och placeringen av den infrastruktur för alternativa drivmedel som ska uppnås av medlemsstaterna vid olika angivna tidpunkter. Till exempel anges det hur många laddstationer för lätta och tunga motorfordon det ska finnas i en medlemsstat, och vilket avstånd som ska finnas mellan stationer. Det anges mål för omfattningen av tankningsstationer för vätgas och flytande metan för vägfordon. Mål för landströmsförsörjning och flytande metan för fartyg och för elförsörjning för stillastående luftfartyg regleras. Målen och vissa andra krav ska antas av varje medlemsstat i ett nationellt handlingsprogram, som ska utvärderas och följas upp löpande. Utöver mål för utbyggnaden av infrastrukturen innehåller AFIR-förordningen bestämmelser som ska bidra till att underlätta för konsumenterna och andra användare att t.ex. hitta och använda sig av laddnings- och tankningsstationer genom krav på information om stationernas placering och

genom reglering av rätten att använda vissa betalningsmetoder. Bindande standarder för laddstationernas och tankningsstationernas utformning anges också i EU-förordningen.

AFID-direktivet har genomförts i Sverige genom lagen (2016:915) om krav på installationer för alternativa drivmedel och förordningen (2016:917) om krav på installationer för alternativa drivmedel. Lagen innehåller bestämmelser om hur installationer för alternativa drivmedel ska vara utformade och om information till användarna av sådana installationer. Bland annat anges att avgifter för att ladda elfordon vid laddpunkter som är tillgängliga för allmänheten ska vara skäliga, objektiva och icke-diskriminerande. Med laddpunkt avses ett gränssnitt där ett elfordon i taget kan laddas eller där ett batteri på ett elfordon i taget kan bytas ut. En laddpunkt ska enligt lagen anses vara tillgänglig för allmänheten om användarna har icke-diskriminerande åtkomst till den. I december 2023 publicerades departementspromemorian Kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel (LI2023/03862). I promemorian föreslås lag- och förordningsändringar som bedöms vara nödvändiga för att komplettera AFIR-förordningen. Framför allt föreslås vilka myndigheter som ska ansvara för de olika uppgifter, däribland tillsyn, som ska utföras enligt EU-förordningen. Det föreslås också att befintliga bestämmelser i lagar och förordningar som genomför AFID-direktivet ändras så att de i stället kompletterar eller på annat sätt hänvisar till EU-förordningen. I en lagrådsremiss från maj 2024 föreslås att de lagbestämmelser som genomför AFID-direktivet ändras så att de i stället kompletterar eller på annat sätt hänvisar till AFIR-förordningen. EU-förordningen upphäver AFID-direktivet men har i huvudsak samma innehåll. Lagförslaget innebär exempelvis att kommunerna ska fortsätta ha ansvar för att utöva tillsyn över att kraven på tankningsstationer för väte uppfylls. I övrigt föreslås i lagrådsremissen att i lagen reglera möjligheten att överlämna tillsynsuppgifter till en privat aktör, tillsynsmyndigheternas möjligheter att besluta om förelägganden, rätt att ta ut avgift för tillsyn och ärendehandläggning samt överklagande. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 31 december 2024. Den 23 maj 2024 beslutade regeringen om propositionen Kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel (prop. 2023/24:145).

Vidare kan det nämnas att EU också ställer krav på laddinfrastruktur i och vid byggnader genom EU-direktivet för byggnaders energiprestanda (EPBD). Kraven att installera eller förbereda för installation av laddinfrastruktur på parkeringsplatser gäller vid nybyggnation och vid större ombyggnationer. Det finns även krav på medlemsstaterna att förenkla och undanröja hinder för att underlätta installation av laddinfrastruktur.

### *Stödsystem för att möjliggöra utbyggnaden av laddinfrastruktur*

Regeringen redogör i sin klimathandlingsplan (skr. 2023/24:59) för de stödsystem som finns för att möjliggöra utbyggnaden av laddinfrastruktur. EU-stöd kan sökas för utbyggnad av publik laddinfrastruktur. På nationell nivå finns Klimatklivet som bl.a. finansierar laddinfrastruktur. Inom ramen för detta stödsystem kartlägger Naturvårdsverket och länsstyrelserna var marknaden behöver stöd för publik laddinfrastruktur genom länsvisa öppna samråd. Därefter öppnas en utlysning för anbud. De bästa anbuden i ett geografiskt område har möjlighet att få stöd upp till 70 procent av investeringskostnaden. Det finns även möjlighet att söka bidrag från Klimatklivet för laddinfrastruktur för bl.a. personbilar, lastbilar, bussar, flyg eller fartyg. Därutöver hanterar Trafikverket stöd med högre stödnivå för utbyggnad av publika snabb-laddstationer på vissa platser i anslutning till större vägar. Syftet är att säkerställa en grundläggande tillgång till laddinfrastruktur för snabbbladdning av elfordon i hela landet och täcka s.k. vita fläckar där publika laddstationer annars inte byggs.

När det gäller Trafikverkets ekonomiska stöd för att snabba på utbyggnaden på de platser där snabbbladdare saknas kan det konstateras att Trafikverket har beviljat stöd i olika omgångar. I augusti 2023 beviljades stöd till 17 nya snabb-laddstationer, vilket motsvarade ca 96 miljoner kronor. I april 2024 delades ca 100 miljoner kronor ut till nya snabbbladdstationer på 29 sträckor. De nya stationerna ska enligt Trafikverket vara färdigställda och i drift senast 2025. De ska kunna leverera minst 150 kilowatt under tre timmar. De flesta beviljade stöden går till att bygga snabbbladdare i de nordligaste länen. Förutom de 60 som redan är i drift ska 50 till öppna senast 2025. Trafikverket betonar att alla ska kunna köra genom hela landet med elfordon, och snabbbladdning behövs för att det ska vara möjligt att göra längre resor. Trafikverket menar att längre etableringstid, lägre driftskostnader och bättre möjligheter till elnätsanslutning, tack vare energilager, har gjort det mer attraktivt att bygga snabb-laddstationer. Det önskade avståndet mellan snabbbladdstationer på en sträcka kan variera från sex till tio mil. Det kortare avståndet är en del i en EU-överenskommelse där laddstationer för lätta och tunga fordon ska finnas på minst var 60:e kilometer på det transeuropeiska transportnätets stomnät, TEN-T. Där ingår Europavägar och vissa riksvägar.

För tunga godstransporter har utbyggnaden av ladd- och tankinfrastruktur inlets genom stöd till regionala elektrifieringspiloter med syftet att påskynda elektrifieringen av regionala tunga godstransporter på väg. Stödet administreras av Energimyndigheten och fram till 2023 hade 140 laddstationer beviljats medel, och myndigheten avsåg att besluta om stöd till ytter-ligare ett hundratal laddstationer för tunga fordon under 2023.

För att underlätta för hushåll och företag att elektrifiera sina fordon finns olika typer av investeringsstöd för icke-publika laddstationer. För privatpersoner som installerar en laddpunkt i anslutning till en bostad som personen äger ges en skattereduktion. För bostadsrättsföreningar, företag och andra



organisationer kan Naturvårdsverket genom Klimatklivet lämna ett stöd för installation av laddstationer vid bostäder, arbetsplatser eller depåer.

Utöver befintliga stödprogram har Energimyndigheten och Trafikverket haft i uppdrag att ta fram ett handlingsprogram för en snabb, samordnad och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av ändamålsenlig publik och icke-publik laddinfrastruktur samt tankinfrastruktur för vätgas för lätta och tunga fordon. I uppdraget ingick det bl.a. att analysera olika aktörers ansvar och roller i utbyggnaden och vid behov lämna förslag om och hur ansvar och roller kan förtydligas, exempelvis mellan kommuner, fastighetsägare, näringsidkare och myndigheter. I februari 2023 presenterade Energimyndigheten och Trafikverket sin första delrapport (Energimyndighetens rapport 2023:06) med analys och förslag på åtgärder. I november 2023 lämnade myndigheterna sitt förslag till handlingsprogram (Energimyndighetens rapport 2023:23). Parallellt pågår arbetet med ett regeringsuppdrag där Energimyndigheten, Energimarknadsinspektionen, Affärsverket svenska kraftnät och Trafikverket ska följa upp samhällets elektrifiering och utvecklingen av elsystemet inklusive elproduktionen. Inom ramen för detta har Energimyndigheten i uppdrag att ta fram statistik för publik och icke-publik laddinfrastruktur och bedöma om det finns brister i utbyggnaden av laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas som utgör hinder för transportsektorns elektrifiering.

Vidare kan det nämnas att Trafikanalys har haft i uppdrag av regeringen att utveckla statistiken på transportområdet när det gäller elektrifiering. Trafikanalys har nu tagit fram en plan för hur transportstatistiken kan utvecklas för att kunna beskriva en alltmer elektrifierad transportsektor (2024:1). Enligt rapporten producerar Trafikanalys redan viss statistik om elektrifiering, och Trafikanalys ser goda förutsättningar att utveckla statistik för elektrifieringen inom sjöfart och luftfart. En enkätstudie som var riktad mot statistikanvändare inom relevanta branscher visade att det främst finns efterfrågan på information om laddinfrastrukturen, särskilt inom vägtrafiken, och i synnerhet för antalet laddpunkter, effekten och typen av laddpunkter.

### *Några tidigare initiativ när det gäller elektrifiering*

I februari 2022 beslutade den dåvarande regeringen om Nationell strategi för elektrifiering – en trygg, konkurrenskraftig och hållbar elförsörjning för en historisk klimatomställning (I2022/00299). Ambitionen var att ta ett helhetsgrepp om förutsättningarna i energisektorn för en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering. I sitt svar på fråga 2022/23:355 betonade energi- och näringsminister Ebba Busch (KD) i februari 2023 att elektrifiering är ett högt prioriterat område för regeringen för att uppnå höga ambitioner på klimatområdet och samtidigt för att stärka Sveriges konkurrenskraft. Statsrådet konstaterade att den tidigare regeringens elektrifieringsstrategi innehåller flera relevanta delar som är baserade på dialog och inspel från branscher och andra aktörer. Ett antal åtgärder i strategin har genomförts i form av myndighetsuppdrag, vars redovisningar regeringen har tagit eller

kommer att ta emot. Det pågår en analys inom Regeringskansliet om vilka åtgärder i strategin som kan vara relevanta att ta vidare och på vilket sätt de ska utformas.

Hösten 2020 inrättade den dåvarande regeringen en elektrifieringskommission för att påskynda arbetet med elektrifiering av de tunga vägtransporterna och transportsektorn som helhet. I december 2021 överlämnade Elektrifieringskommissionen sin handlingsplan för elektrifiering av de mest trafikerade vägarna i Sverige. Handlingsplanen pekade ut den övergripande inriktningen för hur eldrivna fordon ska kunna laddas och hur vätgas ska kunna tankas längs större vägar genom att tydliggöra ansvarsfördelning och redovisa åtaganden från berörda aktörer. I september 2022 publicerade Regeringskansliet en sammanfattning av utvecklingen på elektrifieringsområdet och Elektrifieringskommissionens arbete under de två åren. Där konstateras det bl.a. att under de två år som kommissionen verkade har takten i elektrifieringen av transportsektorn ökat dramatiskt. Nya tekniska landvinningar och en ökad medvetenhet om behovet av att minska transporternas klimatpåverkan har varit viktiga förutsättningar för utvecklingen. Både privata och offentliga aktörer arbetar för att öka takten i omställningen. Elektrifieringskommissionen arbetade bl.a. med att undanröja hinder för övergången till laddbara personbilar, mobilisera aktörer och med att undanröja hinder för övergången till ellastbilar, bidra med kunskap som är viktig i arbetet med offentlig upphandling och föra dialog med aktörer om frågor om hur takten kan öka, utveckla det institutionella ramverk som krävs inför en utbyggnad av elvägar, fokusera på hamnens roll för att möjliggöra elektrifiering av farkoster och på att utveckla statens strategiska arbete och tydliggöra ansvarsfördelningen inom elflygsområdet.

I juni 2022 beslutade den dåvarande regeringen att tillsätta ett elektrifieringsråd, bl.a. för att säkerställa ett helhetsperspektiv och för att effektivt genomföra den ovan nämnda elektrifieringsstrategin. Rådet ska vara rådgivande till regeringen och stödja genomförandet av elektrifieringsstrategin. Elektrifieringsrådets uppdrag gäller för perioden juni 2022–december 2024. Elektrifieringsrådet ska utgöra en plattform för bred samverkan vid genomförandet av vissa åtgärder i elektrifieringsstrategin och stödja regeringens arbete med att utvärdera förutsättningarna för elsystemet att utvecklas i takt med behoven samt tydliggöra behov och insatser som görs eller planeras i olika delar av samhället och som kan bidra till en gynnsam utveckling.

### *Regeringens klimathandlingsplan*

I december 2023 presenterade regeringen sin klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll (skr. 2023/24:59). Där konstateras det att en omfattande elektrifiering av vägtransporter krävs för att transportsektorn ska kunna nå i princip noll utsläpp av växthusgaser, och det behöver genomföras i stor skala och med högt tempo. Att det finns tillgång till laddstationer med rätt effekt,

vid rätt plats och till ett rimligt pris är enligt regeringen avgörande för denna utveckling. Det bör vara lätt att ladda i nära anslutning till hemmet oavsett boendeform. Det bör också finnas tillförlitlig, robust och kapacitetsstark snabbbladdning längs större vägar i hela landet, samt vid t.ex. depåer och terminaler för att möjliggöra elektrifieringen av tunga fordon. Antalet laddbara fordon som behöver laddning bedöms öka kraftigt under de kommande åren. Detta ställer enligt regeringen krav på en fortsatt utbyggnad av laddinfrastrukturen som går i takt med att fordon kommer ut på marknaden. Marknaden kommer inte att på egen hand ta Sverige mot en snabb, samordnad och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av ändamålsenlig laddinfrastruktur i hela landet. Det finns enligt regeringen flera betydande hinder som behöver åtgärdas för att möjliggöra en väl fungerande laddinfrastruktur. Det handlar om

- otillräcklig samordning och mobilisering av aktörer
- otillräcklig lönsamhet och bristande affärsmodeller
- infrastrukturella hinder såsom otillräcklig tillgång till mark och nätkapacitet.

### **Inriktningen för utbyggnaden av laddinfrastruktur**

Regeringen bedömer att eldrivna transporter bör möjliggöras i hela landet genom en snabb, samordnad och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av en ändamålsenlig laddinfrastruktur. Regeringen har i budgetpropositionen för 2024 föreslagit att medel ska tillföras för ändamålet. Laddinfrastrukturen bör byggas ut i en sådan takt att den bidrar till en snabb elektrifiering av transportsektorn. En viktig utgångspunkt bör vara att det ska vara lätt att ladda i nära anslutning till hemmet oavsett boendeform. Elektrifieringen av tunga transporter bör enligt klimathandlingsplanen främjas genom en utbyggnad av laddinfrastruktur på t.ex. depåer och terminaler och genom möjlighet att snabbbladda längs större vägar i hela landet. Regeringen konstaterar bl.a. att takten i utbyggnaden av laddinfrastruktur har ökat de senaste åren, men det behöver säkerställas att laddinfrastrukturen byggs ut under de kommande åren i hela landet i en sådan takt att Sverige uppfyller de bindande kraven i AFIR-förordningen, att den bidrar till elektrifieringen av transportsektorn och att nya och förändrade behov fångas upp.

### **Samordnad och effektiv styrning och uppföljning**

Regeringen bedömer att det finns behov av förtydligad och förstärkt samordning av statens arbete med laddinfrastruktur. Energimyndigheten bör enligt klimathandlingsplanen få i uppgift att samordna frågor om laddinfrastruktur. Energimyndigheten bör samordna insatser som syftar till att främja en användarvänlig och ändamålsenlig utbyggnad samt mobilisera relevanta aktörer, och myndigheten bör även få ett samlat ansvar för statistik för laddinfrastruktur och få stöd av andra berörda myndigheter i dessa delar. Regeringen har föreslagit i budgetpropositionen för 2024 att myndigheten ska tillföras resurser för detta ändamål. Utöver detta bör ansvaret för stöden till

laddinfrastruktur samlas på ett tydligare sätt än i dag. Regeringen konstaterar att utbyggnaden av laddinfrastruktur involverar många aktörer. Det behövs mark, tillgång till el av rätt effekt, affärsmodeller för drift och underhåll samt i vissa fall investeringsstöd. Enligt regeringen ska laddningen vara enkel och tillgänglig och användarinformationen ska vara lätt att förstå. Det ska också vara smidigt att ladda oavsett vilken betalningslösning som används och det ska vara tydligt och transparent prissatt för alla användare. Regeringen delar den bild som har lyfts fram av flera av aktörer – att det behövs ett förtydligt och förstärkt nationellt samordningsansvar för laddinfrastruktur. Regeringen konstaterar att många aktörer upplever det som ett hinder att stödgivningen till laddinfrastruktur är fördelad på tre olika myndigheter: Naturvårdsverket, Trafikverket och Energimyndigheten. Regeringen lyfter även fram att tillförlitliga data och statistik över både den publika och icke-publika laddinfrastrukturen är viktig för att analysera nuläge och framtida behov. Regeringen har gett Energimyndigheten, Energimarknadsinspektionen, Affärsverket svenska kraftnät och Trafikverket i uppdrag att inrätta en gemensam uppföljning av samhällets elektrifiering för perioden 2022–2024, där en del i det uppdraget är att ta fram statistik som rör laddinfrastruktur för vägtransporter. Enligt regeringen bör Energimyndigheten inom ramen för samordningsansvaret samordna frågor om laddinfrastruktur och få ett samlat ansvar för statistik inom laddinfrastrukturuområdet. Det krävs insatser för att informera och stödja offentliga och privata aktörer att inom sina respektive verksamhetsområden bidra till att bygga ut laddinfrastrukturen för att säkerställa utbyggnaden av en samhällsekonomiskt effektiv och ändamålsenlig laddinfrastruktur. Enligt regeringen kräver utbyggnaden av laddinfrastruktur mobilisering av aktörer som inte tidigare har varit involverade i att leverera laddningstjänster till transportsektorn. Inom ramen för det utökade samordningsansvaret bör Energimyndigheten mobilisera bostads- och fastighetsbolag för en kraftfull utbyggnad av hemma- och depåladdning.

### **Lätt att ladda elfordon oavsett boendeform**

Regeringen bedömer att det ska vara lätt att ladda elfordon oavsett boendeform. Det bör därför utredas om och hur principen ”tillträde till laddning” skulle kunna införas i Sverige. Tillgången till laddning nära hemmet behöver enligt klimathandlingsplanen kraftigt stärkas. Det bör även analyseras hur fastighetsägare kan få bättre förutsättningar för installation av laddpunkter, exempelvis genom att bättre använda möjligheterna som finns i EU:s statsstödsregler. Förutsättningarna för att installera laddinfrastruktur inom ramen för gemensamhetsanläggningar som förvaltas av en samfällighetsförening bör förbättras. Möjligheten till hemmaladdning är viktig för att det ska vara attraktivt att ha ett elfordon. För villa- och småhusägare med rådighet över sin parkeringsplats är det generellt oproblematiskt att installera egen laddare vid bostaden. När det gäller boende som har parkeringar inom gemensamhetsanläggningar som förvaltas av en

samfällighetsförening har regeringen tillsatt en utredning som bl.a. ska analysera om det gällande regelverket är ändamålsenligt och, om det bedöms finnas ett behov av det, lämna nödvändiga förslag som förenklar installationen av laddinfrastruktur inom ramen för gemensamhetsanläggningar som förvaltas av en samfällighetsförening (dir. 2023:80). För boende i flerbostadshus som hyr eller på annat sätt använder sig av en parkeringsplats krävs i regel samtycke från den som upplåter parkeringsplatsen för att installera en laddstation. Det är enligt regeringen viktigt att förfrågningar om installation av laddstation inte avslås utan godtagbara skäl och att hanteringen av ansökan inte tar för lång tid. I städerna används kommunal gatuparkering på allmän platsmark som parkering för boende i området. På dessa parkeringsplatser saknas det i regel laddinfrastruktur.

För att underlätta för kommunerna gav regeringen i juni 2023 Transportstyrelsen i uppdrag att genomföra en översyn av de regelverk som är relevanta för laddning av uppställda fordon på allmän platsmark, dvs. en gata, en park eller ett annat område som enligt detaljplanen ska användas gemensamt. Syftet med översynen var att förenkla reglerna och påskynda elektrifieringen av vägtransporter. I april 2024 presenterade Transportstyrelsen en rapport som ska ge vägledning som stöd till kommunerna om hur lagstiftningen bör tolkas när de ska fatta beslut om laddplatser vid flerbostadshus. Transportstyrelsen konstaterar att nuvarande lagstiftning är tillräcklig för att kommunerna ska kunna anordna laddplatser på allmän platsmark, men det finns i dag en osäkerhet hos kommunerna om hur reglerna ska tolkas. Till exempel om laddplatser får anläggas på allmän platsmark, då den ska vara till för gemensamma ändamål, och om det krävs polistillstånd eller inte för att sätta upp laddstolpar på offentlig plats. Transportstyrelsen föreslår inga ändringar av regelverken, utan redogör i stället för hur de olika frågorna bör bedömas. Vägledningen ska bidra till ökad förståelse om vad som gäller och underlätta vid beslut om laddplatser på allmän platsmark. Vissa kommuner har framfört att trafikregelverket som rör laddplatser är otydligt, bl.a. om uppställning på laddplatser kan tidsbegränsas och avgiftsbeläggas eller inte. Transportstyrelsen konstaterar att i Sverige bor ca 4,5 miljoner personer i lägenhet. Elfordon laddas i huvudsak i nära anslutning till bostaden. Genom att klargöra regelverket för laddplatser på allmän platsmark kan enligt Transportstyrelsen fler – även hushåll i flerbostadshus – få tillgång till laddning nära hemmet.

I klimathandlingsplanen anförs det vidare att regeringen avser att utreda behov, möjligheter och konsekvenser av att genomföra principen tillträde till laddning i Sverige. Syftet är att stärka möjligheterna för boende i flerbostadshus att få tillgång till laddning i anslutning till hemmet. I direktivet om byggnaders energiprestanda (EPBD) ställer EU krav på medlemsstaterna att fastställa krav på laddinfrastruktur och vidta åtgärder så att laddinfrastruktur byggs ut i och vid byggnader, t.ex. genom att förenkla och förtydliga regelverk kopplat till laddning. Direktivet är nu under förhandling och Europeiska kommissionen har föreslagit skärpningar av kraven.

### **Tillgång till publik snabbbladdning för lätta fordon**

Regeringen bedömer att utbyggnaden av publik laddinfrastruktur bör öka. Regeringen har därför i budgetpropositionen för 2024 föreslagit att investeringsstödet Klimatklivet förstärks bl.a. för detta ändamål. Stöden till laddinfrastruktur bör enligt klimathandlingsplanen fortsätta att effektiviseras så att stöd går till en kostnadseffektiv utbyggnad av laddinfrastruktur på rätt plats och av rätt typ i varje del av landet. Relevanta myndigheter bör analysera hur en ändamålsenlig och rikstäckande laddinfrastruktur av snabbbladdare kan säkerställas. Regeringen konstaterar att publika laddare längs större vägar i regel har hög effekt för att möjliggöra snabbbladdning av fordon som parkerar en kortare stund. Etableringar i det mindre trafikerade vägnätet riskerar att utebli då kostnaderna blir höga i förhållande till intäkterna trots att dessa laddpunkter är viktiga ur ett systemperspektiv. Relevanta myndigheter bör enligt klimathandlingsplanen analysera hur en ändamålsenligt rikstäckande laddinfrastruktur av snabbbladdare kan säkerställas.

### **Laddinfrastruktur för tunga fordon**

Regeringen bedömer i klimathandlingsplanen att utbyggnaden av en ändamålsenlig laddinfrastruktur för tunga transporter bör öka för att gå i takt med marknadsutvecklingen. I budgetpropositionen för 2024 föreslår regeringen därför en ökad satsning på stöd till sådan laddinfrastruktur. Stödnivåer bör enligt regeringen ses över för att upprätthålla hög kostnadseffektivitet. Regeringen menar att en utbyggnad av laddinfrastrukturen för lastbilar behövs vid t.ex. depåer, terminaler och längs vägar i hela landet, med början för de regionala godstransporterna, för att sedan successivt bilda sammanhängande stråk i hela landet. I AFIR-förordningen finns bindande krav på medlemsstaterna att säkerställa omfattning och kapacitet på den publika laddinfrastrukturen för tunga fordon. Längs TEN-T-vägar ska det finnas ett sammanhängande nät av laddstationer för tunga fordon från 2025 med successivt skärpta krav till 2027 och 2030. Regeringen menar att genom stödet till regionala elektrifieringspiloter för tung trafik går utbyggnaden av publika snabbbladdstationer snabbare och möjliggör för åkerier och transportföretag att växla över till eldrivna fordon. Fram till 2023 hade 139 laddstationer vid strategiska platser i hela landet beviljats stöd, och de planeras att vara i drift senast 2024.

### **Nätanslutning av laddinfrastruktur underlättas**

Regeringen bedömer att anslutning av laddinfrastruktur till elnätet bör underlättas. Regeringen konstaterar i sammanhanget att problemen främst är förknippade med publik snabbbladdning och depåladdning för lastbilar.

### **Förutsättningar för markåtkomst förbättras**

Regeringen bedömer att hinder för åtkomst till mark för laddstationer bör analyseras med utgångspunkten att förutsättningarna för att få marktillgång bör förbättras. Regeringen menar att utbyggnaden av laddinfrastruktur framför

allt kommer att etableras på befintliga parkeringsplatser, men viss publik laddinfrastruktur kan komma att bidra till nya markanspråk. En ökad utbyggnad av framför allt publik snabbladdning för lätta och tunga fordon längs de större vägarna kommer att innebära nya markanspråk. Det var enligt regeringen oklart om det finns laglig möjlighet att tillgängliggöra mark för laddning på exempelvis Trafikverkets uppställningsplatser för tunga fordon eller på rastplatser. De rättsliga möjligheterna behövde därför enligt klimat-handlingsplanen analyseras vidare för att ge Trafikverket förutsättningar att bidra till en ändamålsenlig utbyggnad av laddinfrastrukturen (se vidare nedan under rubriken Pågående arbete).

### **Elvägssystem kan komplettera annan laddinfrastruktur**

Regeringen bedömer i klimathandlingsplanen att elvägar kan bli ett komplement till annan laddinfrastruktur för både lätta och tunga eldrivna fordon. Arbetet med erfarenhetsutbyte genom innovationspartnerskapen med Tyskland och Frankrike bör enligt regeringen fortsätta. Dynamisk laddning, dvs. laddning under färd på elväg, kan bli ett komplement till stationär laddning. Laddning under färd kan innebära högre energieffektivitet eftersom batterivolymen kan bli mindre och minskat behov av höga laddningseffekter jämfört med stationär snabbbladdning. Olika tekniker för elvägar testas i allt fler länder. Regeringen följer utvecklingen inom området, och erfarenhetsutbyte genom den samverkan om elvägar som finns inom innovationspartnerskapen med Tyskland och Frankrike är en del av detta arbete. I beslutet om Nationell plan för 2022–2033 framgår det att man fullföljer planeringen för att bygga Sveriges första permanenta elväg på sträckan Hallsberg–Örebro. I augusti 2023 meddelade dock Trafikverket att myndigheten avbryter upphandlingen på grund av högre kostnader än väntat men att projektet med elvägen fortsätter. Trafikverket får i planbeslutet också i uppdrag att fortsätta planeringen av elvägar och utifrån den tidigare utbyggnadsplanen identifiera lämpliga sträckor. Ett förslag på möjlig etapp ska redovisas av myndigheten senast i december 2024.

### *Branschöverenskommelse om enklare elbilsladdning*

Drivkraft Sverige, Energiföretagen Sverige och Mobility Sweden presenterade i maj 2022 en frivillig branschöverenskommelse för enklare laddning och betalning på publika snabbladdstationer. Överenskommelsen innebar bl.a. att anslutna laddoperatörer erbjuder betalning med kredit- eller betalkort, direkt på stationen eller via en app eller QR-kod. Överenskommelsen innebar, förutom att de anslutna laddoperatörerna ska erbjuda betalning med kredit- eller betalkort, även att kunden inte behöver teckna avtal eller registrera ytterligare kunduppgifter för att ladda ad hoc. Enligt Energiföretagen anslöt sig 15 av de större laddoperatörerna i Sverige till överenskommelsen, vilket bidrog till en tydligare enighet och riktning i den relativt nya och snabbt växande laddbranschen när det gäller betalning för snabbbladdning.

Den 13 april 2024 började det nya EU-regelverket AFIR att tillämpas. Energiföretagen menar att detta regelverk innehåller obligatoriska krav för betalning vid snabbbladdning som går i linje med branschöverenskommelsen. Detta innebär att det inte längre finns behov av den frivilliga branschöverenskommelsen som därmed utgår, och Energiföretagen hänvisar i stället till AFIR-förordningen.

### **Trafikutskottets studie av laddinfrastrukturen för vägtrafiken**

Trafikutskottet har lyft fram att det krävs kraftfulla åtgärder för att uppnå klimatmålen, inte minst när det gäller hållbara förnybara bränslen och elektrifiering som medel för att uppnå målen. Med anledning av det har trafikutskottet tagit fram en kunskapsöversikt om planering och utveckling av laddinfrastrukturen för vägtrafiken (rapport 2023/24:RFR7).

I mars 2022 beslutade utskottets uppföljnings- och forskningsgrupp att låta genomföra en förstudie på temat transportsektorns elektrifiering, och i januari 2023 beslutade utskottet att genomföra en studie om transportsektorns elektrifiering med fokus på samhällsbyggnad och planering av vägtrafikens laddinfrastruktur. Studien genomfördes av ledamöterna i utskottets uppföljnings- och forskningsgrupp, och i januari 2024 publicerades rapporten Planera laddinfrastruktur för vägtrafik – en kunskapsöversikt. Rapporten fokuserar på planeringen och utvecklingen av laddinfrastruktur för vägtrafiken och innehåller bl.a. regelverk, direktiv och aktuella policyförändringar som påverkar utbyggnaden av laddinfrastruktur. Den innehåller också information om nationella handlingsprogram, regional och lokal planering för utbyggd laddinfrastruktur samt olika aktörers övergripande roller i – och ansvar för – detta arbete. Även tekniska lösningar som olika aktörer har bedömt vara effektiva och vilka olika hinder som det finns för utbyggnad av laddinfrastruktur återfinns i rapporten. Ett annat tema som behandlas i rapporten är forskning om hur människor agerar i relation till olika former av laddinfrastruktur och hur de påverkas av dem.

Utskottets uppföljnings- och forskningsgrupp har utifrån kunskapsöversikten analyserat och gjort följande bedömningar:

- EU:s regelverk kommer att få en allt större betydelse för etableringen av laddinfrastruktur.
- Samverkan mellan aktörer och på olika nivåer är nödvändig.
- Staten har en central roll när det gäller samordningen.
- Även arbetet på regional och lokal nivå är viktigt.
- Elnätsföretagen spelar en viktig roll i utbyggnaden av laddinfrastrukturen.
- Stöden till etableringen av laddinfrastruktur har varit viktiga.
- Hinder för utbyggnaden av laddinfrastruktur är väl belysta.
- Energimyndighetens och Trafikverkets nyligen framtagna handlingsprogram för att främja utbyggnaden av laddinfrastruktur bedöms innehålla angelägna åtgärdsförslag.



- Transportsektorn och energisektorn kommer att integreras alltmer i framtiden.
- Det finns flera olika laddsystem för elfordon, och det är viktigt att staten anger långsiktiga spelregler.
- Kunskap om beteende är en viktig faktor för en samhällseffektiv laddinfrastruktur.

I februari 2024 anordnade utskottet ett offentligt sammanträde om trafikens elektrifiering. Syftet med det offentliga sammanträdet var att belysa olika frågeställningar och att fördjupa ledamöternas kunskaper inom området. Vid sammanträdet presenterades utskottets kunskapsöversikt. Vidare behandlades bl.a. frågor om elektrifieringens betydelse för klimatmålen, fordonsflottans och laddinfrastrukturens utveckling och nuläge, framtidens laddinfrastruktur, totalförsvars- och krisberedskapsperspektiv, tillgång till nätkapacitet samt internationella exempel. Utskottet har publicerat en utskrift från sammanträdet i rapporten Offentligt sammanträde om trafikens elektrifiering (rapport 2023/24:RFR12).

### **Pågående arbete**

Regeringen påbörjade i juni 2023 arbetet med att ta fram en ny plan för Sveriges transportinfrastruktur genom att i ett första steg ge Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den kommande planperioden 2026–2037. Enligt uppdraget ska de krav som klimatomställningen ställer på transportsektorn beaktas, och den omfattande förändring av transportsystemet som elektrifieringen innebär bör särskilt vägas in.

I januari 2024 presenterade Trafikverket inriktningsunderlaget inför den kommande planperioden. Där anges att elektrifieringen av transportsystemet är den långsiktigt viktigaste inriktningen för att minska växthusgasutsläppen ned till noll. För att åstadkomma en snabb elektrifiering av vägtrafiken krävs både elfordon och en laddinfrastruktur samt tillräcklig kapacitet i elnäten. Utbyggnaden av laddinfrastrukturen bedöms i huvudsak äga rum på marknadsmässiga grunder där statens insatser fokuseras på att samordna och följa upp. Visst stöd kan dock behövas där marknadsmässiga förutsättningar för publika laddplatser initialt saknas. En ökad batteristorlek kan också leda till att en större andel av resorna kan genomföras utan publik laddning. Dubbelriktad laddning och elvägar bedöms inte ha någon betydande påverkan på behovet av laddplatser eller elektrifieringstakten under det kommande decenniet. Elektrifiering, digitalisering och automatisering bedöms leda till att infrastrukturen inom alla trafikslag kan användas effektivare. Utbyggnad av kapaciteten i elnätet, laddningspooler och industrins förmåga till omställning är exempel på omständigheter som enligt Trafikverket är avgörande för en ökad elektrifiering av vägtransportssystemet. Även tankstationer för vätgas kan enligt Trafikverket spela en roll, främst för vissa tunga fordon. Inriktningsunderlaget har remitterats och ska ligga till grund för den

infrastrukturproposition som regeringen avser att lämna till riksdagen under hösten 2024.

Vidare kan det nämnas att regeringen i regleringsbrevet för 2024 har beslutat om flera uppdrag för att påskynda elektrifieringen av transportsektorn. Det handlar bl.a. om att främja utbyggnaden av hemmaladdning i flerfamiljshus och att identifiera kommuner som skapar förutsättningar för elektrifiering av sjöfart. Uppdragen riktar sig till flera olika myndigheter i respektive regleringsbrev för 2024 och kan sammanfattas på följande sätt:

- Transportstyrelsen ska vidta åtgärder för att underlätta för certifiering av nya lösningar som är kopplade till elektrifierad sjöfart med fokus på konvertering av fartyg till eldrift.
- Trafikanalys ska ta fram ett kunskapsunderlag om en storskalig elektrifiering av transportsektorn. Kunskapsunderlaget ska bl.a. omfatta en kartläggning av konsekvenser för t.ex. markanvändning, elnät och beredskap.
- Boverket ska identifiera kommuner som genom bl.a. samhällsplanering skapar förutsättningar för elektrifiering av sjöfart, inklusive kollektivtrafik, och redovisa goda exempel på hur det kan genomföras.
- Energimarknadsinspektionen ska utreda och ta fram en metod för att hantera och använda nätutvecklingsplaner i energiplaneringssyfte, bl.a. för att kunna möjliggöra en skyndsam elektrifiering av alla trafikslag.
- Statens energimyndighet ska redovisa hur myndigheten avser att bygga upp och utveckla den nationella samordningen för laddinfrastruktur.
- Länsstyrelserna ska vidta åtgärder för att främja utbyggnaden av hemmaladdning för elfordon för hushåll i flerfamiljshus. Länsstyrelserna ska leda och samordna det regionala genomförandet av energi- och klimatpolitiken genom att bl.a. främja klimatåtgärder såsom att vidta åtgärder för att främja utbyggnaden av hemmaladdning för elfordon för hushåll i flerfamiljshus.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) betonar i en kommentar att elektrifieringen av transportsektorn är central för att nå Sveriges klimatmål och är viktig för industrins konkurrenskraft och att regeringen nu tar viktiga steg för att förbereda samhället för en storskalig elektrifiering av alla trafikslag.

Regeringen betonar i budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/24:1 utg.omr. 22) att en väl fungerande transportinfrastruktur är en förutsättning för jobben och den ekonomiska utvecklingen. För att vara konkurrenskraftigt i framtiden behöver näringslivet få förutsättningar att snabbt ställa om transporter till fossilfrihet. Satsningar på elektrifiering och effektivare transporter skapar enligt regeringen möjligheter till fler jobb och en starkare ekonomi i hela landet.

Regeringen beslutade i juni 2023 om ett direktiv för att undanröja hinder för elektrifieringen av transportsektorn (dir. 2023:80). En särskild utredare ska analysera och föreslå vissa åtgärder för att påskynda elektrifieringen av transportsektorn och som bidrar till att villkoren för att leva, bo och verka i

hela Sverige stärks. Utredaren ska ha ett framåtblickande perspektiv och utgå från att vägtransporterna på längre sikt i huvudsak kommer att elektrifieras. Även inom övriga trafikslag pågår ett aktivt arbete med elektrifiering. Det medför att regelverken behöver vara ändamålsenligt utformade för att inte skapa hinder eller höga transaktionskostnader. Utredaren ska bl.a.

- analysera utökade möjligheter för kommuner att göra undantag för elektrifierade transporter
- analysera och vid behov lämna förslag som underlättar för samfälligheter att bygga laddpunkter för elfordon
- ta fram kunskapsunderlag om nätanslutning av laddinfrastruktur
- vid behov lämna förslag på ytterligare åtgärder för att undanröja hinder för elektrifieringen av transportsektorn
- lämna nödvändiga författningsförslag.

Uppdraget ska redovisas senast den 31 december 2024. Regeringen har vidare beslutat om flera uppdrag till bl.a. Trafikanalys och Transportstyrelsen som handlar om att skapa förutsättningar för en snabb elektrifiering.

I budgetpropositionen för 2024 anger regeringen att den noga kommer att följa utredningen och myndigheternas arbete. Regeringen föreslår samtidigt att Transportstyrelsens regelutvecklingsverksamheter förstärks för att myndigheten ska få förutsättningar att hantera en ökad mängd uppgifter mot bakgrund av bl.a. elektrifieringen. Regeringen föreslår även en förstärkt och förlängd klimatpremie för bl.a. eldrivna och andra typer av miljövänliga tunga fordon. Regeringen avser även att genomföra en översyn av stödberättigade fordons typer. En ny satsning görs inom utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur på en klimatpremie för lätta eldrivna lastbilar. Vidare förlängs och förstärks satsningarna på laddinfrastruktur inom utgiftsområde 21 Energi för både lätta och tunga fordon samt anslaget för klimatinvesteringar inom utgiftsområde 20. För att ytterligare påskynda omställningstakten av fordonsflottan införs inom utgiftsområde 20 en tillfällig skrotningspremie för den som skrotar en äldre bil med förbränningsmotor och köper eller leasar en elbil.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) konstaterade i februari 2024 i sitt svar på fråga 2023/24:622 att en ökad utbyggnad av framför allt publik snabbaddning för lätta och tunga fordon längs de större vägarna kommer att innebära nya markanspråk. I november 2023 slutredovisade Statens energimyndighet och Trafikverket ett regeringsuppdrag om att ta fram ett handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas. Trafikverket har inom ramen för detta uppdrag utrett de rättsliga grunderna för att tillgängliggöra mark som har tagits i anspråk för väganläggningar för laddning, exempelvis rastplatser. Trafikverket konstaterar i redovisningen att det är möjligt. Enligt statsrådet pågår nu ett arbete i Regeringskansliet med att analysera de rättsliga möjligheterna att ge Trafikverket förutsättningar att bidra till en ändamålsenlig utbyggnad av laddinfrastrukturen.

## Tidigare riksdagsbehandling

### *Riksdagens tillkännagivande 2021*

Riksdagen gjorde i juni 2021 ett tillkännagivande till den dåvarande regeringen som innebar att den dels snarast borde återkomma till riksdagen med ett finansierat förslag till en satsning på elektrifiering av transportsektorn med en fungerande laddinfrastruktur i hela Sverige, dels sätta tydliga mål för 2030 för utbyggnaden av laddinfrastruktur i anslutning till vägar, rastplatser, tankställen, hamnar, företag och bostäder och dels arbeta aktivt inom ramen för EU för en harmonisering av elektrifiering av all infrastruktur (bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409).

I budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/24:1 utg.omr. 22) anför regeringen att den i budgetproposition för 2022 (prop. 2021/22:1 utg.omr. 20) föreslog att Klimatklivet, för bl.a. stöd till laddinfrastruktur, kraftigt skulle förstärkas. Regeringen föreslog vidare i propositionen att medel ska tillföras för att genomföra en elektrifieringsstrategi, i vilken regeringen tar ett helhetsgrepp om förutsättningarna för att möjliggöra en omfattande elektrifiering (prop. 2021/22:1 utg.omr. 21). I propositionen föreslog regeringen dessutom att tidigare aviserade stöd på 550 miljoner kronor under 2022 skulle tillföras insatser för att påskynda elektrifieringen av tunga vägtransporter inom de mest trafikerade områdena och 50 miljoner kronor för stöd till publika stationer för snabbaddning av elfordon för tillgänglighet längs större vägar (prop. 2021/22:1 utg.omr. 21 och bet. 2022/23:NU3, rskr. 2022/23:78).

Vidare påminner regeringen om att Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 innehåller en redogörelse för hur den plan för elektrifiering av delar av det statliga vägnätet som Trafikverket redovisade i februari 2021 fortsättningsvis borde genomföras. Dessutom anför regeringen att Elvägsutredningen har överlämnat sitt betänkande Regler för statliga elvägar (SOU 2021:73) och att det har remissbehandlats. I februari 2022 beslutades om en nationell strategi för elektrifiering av transportsystemet (I2022/00299 m.fl.), vilken enligt regeringen tydliggör inriktningen för det fortsatta arbetet i 12 punkter och omfattar totalt 67 åtgärder som ska genomföras under åren 2022–2024, bl.a. att regeringen avser att ge Statens energimyndighet och Trafikverket i uppdrag att ta fram ett nationellt handlingsprogram för en snabb, samordnad och samhälls-ekonomiskt effektiv utbyggnad av ändamålsenlig publik och icke-publik laddinfrastruktur samt tankinfrastruktur för vätgas. Vidare anges i budgetpropositionen för 2024 att regeringen avser att initiera en översyn av befintliga uppdrag, regelverk, statliga stöd, avdrag och krav på laddinfrastruktur.

Den dåvarande regeringen beslutade i februari 2022 om förordningen (2022:107) om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter. Förordningen innehåller bestämmelser om statligt stöd för att bygga infrastruktur och utveckla regionala elektrifieringspiloter för tunga godstransporter på väg. Stödet syftar till att påskynda elektrifieringen av regionala tunga godstransporter. I februari 2022 fick Statens energimyndighet

i uppdrag att hantera ansökningar om och utbetalningar av statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter samt att samordna arbetet med informationsspridning och informera om kopplingar till andra stöd inom området. I enlighet med den nationella strategin för elektrifiering fick Statens energimyndighet och Trafikverket i juli 2022 i uppdrag att ta fram ett handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas (I2022/01562). Uppdraget slutredovisades i november 2023.

Riksdagen har beslutat att 1,09 miljarder kronor under 2023 avsattes för utbyggnad av laddinfrastruktur (prop. 2022/23:1 utg.omr. 21, bet. 2022/23:NU3, rskr. 2022/23:78). Vidare beräknade regeringen i budgetpropositionen för 2023 att 1 miljard kronor ska avsättas för 2024 och 505 miljoner kronor för 2025 för samma ändamål. Medlen får användas för utgifter för stöd till och investeringar i publika stationer för snabbbladdning av elfordon för ökad tillgänglighet, redundans och kapacitetshöjning längs större vägar, stöd till publik laddning på allmän platsmark och infrastruktur för elektrifiering av tunga transporter genom statisk stationär laddning eller tankning samt för utbyggnad av infrastrukturen för ellastbilar i regionala nätverk och sammanhängande stråk mellan Sveriges större städer. Därutöver har riksdagen beslutat att 400 miljoner kronor skulle avsättas under 2023 för ytterligare investeringar i laddinfrastruktur på lokal och regional nivå genom Klimatklivet (prop. 2022/23:1 utg.omr. 20, bet. 2022/23:MJU1, rskr. 2022/23:97). I budgetpropositionen för 2023 beräknade regeringen att 500 miljoner kronor ska avsättas för 2024 och 2025 för ändamålet.

I budgetpropositionen för 2024 hänvisar regeringen vidare till AFIR-förordningen från juli 2023 som bl.a. innebär att medlemsstaterna ska säkerställa att publik laddinfrastruktur för vägfordon byggs ut både när det gäller omfattning och kapacitet. Fastställda utbyggnadsmål finns också för landström i hamnar och elförsörjning på flygplatser till parkerade flygplan. Förordningen innehåller också bestämmelser om gemensamma tekniska specifikationer, bl.a. för laddinfrastruktur för att säkerställa driftskompatibilitet. I budgetproposition för 2024 föreslog regeringen också förlängda och förstärkta satsningar på laddinfrastruktur för både lätta och tunga fordon (utg.omr. 21).

Med detta anförde regeringen att tillkännagivandet var slutbehandlat. Utskottet hade inget att invända mot regeringens redovisning (bet. 2023/24:TU1).

### *Motionsyrkanden om infrastrukturen för elfordon*

Motionsyrkanden om infrastrukturen för elfordon behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU4 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att det pågår ett aktivt arbete med att utveckla de olika delarna av denna infrastruktur. Utskottet slog fast att elektrifieringen av transporter är central för klimatomställningen och välkomnade regeringens satsning på laddinfrastrukturen. Utskottet konstaterade att frågan om transportsektorns elektrifiering är väl

uppmärksammas och att det inte fanns skäl att vidta någon åtgärd. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis slå fast att elektrifieringen av transporter är central för klimatomställningen. Utskottet välkomnar därför regeringens arbete för att förbereda samhället för en storskalig elektrifiering av alla trafikslag. Utskottet delar regeringens bedömning att satsningar på elektrifiering skapar möjligheter till fler jobb och en starkare ekonomi i hela landet. Utskottet delar också regeringens syn att transportsektorn ska ställas om genom bl.a. ökad elektrifiering och att utbyggnaden av laddinfrastrukturen i det sammanhanget är mycket viktig. Utskottet vill framhålla att det är avgörande att det finns tillgång till laddstationer med rätt effekt, vid rätt plats och till ett rimligt pris.

När det gäller de olika motionsförslagen om utbyggnad av laddinfrastrukturen, stöd till en sådan utbyggnad och driften av densamma, liksom behovet av en nationell strategi och mål för utbyggnaden av laddinfrastruktur vill utskottet först och främst framhålla att inriktningen på regeringens insatser är att laddinfrastrukturen behöver byggas ut och att det är viktigt med tillgängligheten till laddinfrastruktur och ökad laddkapacitet i hela landet. Utskottet vill påminna om att regeringen har utvecklat detta i sin klimathandlingsplan. Utskottet vill betona att det bör finnas tillförlitlig, robust och kapacitetsstark snabbladning längs de större vägarna i hela landet.

Utskottet ser för närvarande inte något behov av att ta fram ett mål för antalet laddpunkter och konstaterar att AFIR-förordningen innebär att EU:s medlemsstater ska säkerställa att den publika laddinfrastrukturen för vägfordon byggs ut både när det gäller omfattning och kapacitet. Utskottet välkomnar i detta sammanhang att regeringen har anfört att de relevanta myndigheterna bör analysera hur en ändamålsenlig rikstäckande laddinfrastruktur av snabbaddare kan säkerställas. Utskottet påminner vidare om att det finns stöd för utbyggnad av publika laddstationer för snabbladning av elfordon och att riksdagens beslut med anledning av budgetpropositionen för 2024 innebär att medel har tillförts för utbyggnaden av laddinfrastruktur. Utskottet vill här även särskilt uppmärksamma den kunskapsöversikt om planering och utveckling av laddinfrastruktur för vägtrafiken som utskottet har tagit fram. Där konstateras bl.a. att stöden till etableringen av laddinfrastruktur har varit viktiga. Dessutom konstaterar utskottet att Energimyndigheten och Trafikverket har tagit fram ett förslag till nationellt handlingsprogram för utbyggnaden av den publika och icke-publika laddinfrastrukturen. I utskottets kunskapsöversikt görs bedömningen att förslaget till handlingsprogram innehåller angelägna åtgärdsförslag. Utskottet vill även peka på att regeringen bl.a. har lämnat uppdrag till olika myndigheter i regleringsbrev för 2024 för att påskynda elektrifieringen av transportsektorn. När det gäller motionsförslaget om elektrifieringsstrategin vill utskottet hänvisa till att det

pågår en analys inom Regeringskansliet om vilka åtgärder i strategin som kan vara relevanta att ta vidare och på vilket sätt de ska utformas.

När det gäller motionsförslagen om att undanröja hinder för att bygga ut laddinfrastrukturen välkomnar utskottet att regeringen har tillsatt en utredning om att undanröja hinder för elektrifieringen av transportsektorn. Utskottet ser fram emot att ta del av resultaten av denna utredning. Vidare vill utskottet peka på att Energimyndigheten och Trafikverket har haft i uppdrag att inom ramen för uppdraget om ett nationellt handlingsprogram bl.a. se över befintliga regelverk och krav i fråga om laddinfrastrukturen. När det gäller motionsförslaget om snabbbladdning på Trafikverkets rastplatser konstaterar utskottet att Trafikverket nyligen har anfört att det är möjligt att tillgängliggöra mark som har tagits i anspråk för bl.a. rastplatser för laddning. Utskottet utgår med tillförsikt från att regeringen arbetar vidare med att underlätta utbyggnaden av laddinfrastrukturen.

När det gäller motionsförslagen om möjligheten till laddning i anslutning till bostäder delar utskottet regeringens bedömning att tillgången till laddning nära hemmet behöver stärkas kraftigt. Regeringen har i klimathandlingsplanen anfört att det bör utredas bl.a. om och hur principen ”tillträde till laddning” skulle kunna införas i Sverige och att det bör analyseras hur fastighetsägare kan få bättre förutsättningar för installation av laddpunkter. Utskottet välkomnar att regeringen har tillsatt en utredning för att bl.a. analysera regelverket när det gäller att installera laddinfrastruktur inom ramen för gemensamhetsanläggningar. Utskottet vill i sammanhanget understryka att det bör vara lätt att ladda i nära anslutning till hemmet oavsett boendeform.

När det slutligen gäller motionsförslag om samordningsansvar vill utskottet särskilt uppmärksamma den kunskapsöversikt om planering och utveckling av laddinfrastruktur för vägtrafiken som utskottet har tagit fram, där det bl.a. konstateras att samverkan mellan aktörer och på olika nivåer är nödvändig och att staten har en central roll när det gäller samordningen. Utskottet välkomnar därför att regeringen har gett Energimyndigheten i uppgift att samordna frågor om laddinfrastruktur.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att det pågår ett mycket aktivt arbete med att utveckla de olika delarna av laddinfrastrukturen för elfordon. Utskottet välkomnar de initiativ som tas av regeringen och konstaterar att frågan om transportsektorns elektrifiering är mycket väl uppmärksammas. Det finns därför inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:1363 (S) yrkande 3, 2023/24:1519 (MP) yrkandena 44 och 52–54, 2023/24:1958 (S), 2023/24:1997 (S), 2023/24:2342 (V) yrkandena 5–8, 2023/24:2453 (C) yrkandena 54 och 55, 2023/24:2458 (C) yrkandena 6–9 och 32, 2023/24:2465 (C) yrkandena 57 och 91 samt 2023/24:2625 (S) yrkandena 14–16.

## Infrastrukturen i kris och beredskap

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om infrastrukturen i kris och beredskap. Utskottet välkomnar att det pågår ett arbete för att göra transportsystemet mer robust och understryker betydelsen av att infrastrukturen och transportererna fungerar även i tider av kris och beredskap. Vidare betonar utskottet att alla trafikslag behövs och att det är genom att använda varje trafikslags speciella fördelar som Sverige får robusta transporter. Utskottet betonar även vikten av förbindelserna till grannländerna och uppmärksammar behoven av att stärka infrastrukturen i öst-västlig riktning. Utskottet framhåller vidare att Trafikverket är en viktig myndighet inom totalförsvaret. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 15 (S, MP) och 16 (C).

### Motionerna

I kommittémotion 2023/24:2625 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att vi behöver mer av gränsöverskridande i vår planering och behöver se möjligheterna med att bygga ihop länder med hjälp av infrastruktur (yrkande 10 i denna del). Motionärerna konstaterar att med tanke på att alla nordiska länder blir Nato-medlemmar behöver den öst-västliga riktningen ses över i all planering av infrastruktur, bl.a. när det gäller tillgängligheten till Norges isfria hamnar vid en eventuell upptrappning av konflikten för både truppörflyttningar och export och import av varor. Motionärerna menar vidare att Trafikverket bör få i uppdrag att säkerställa den gränsöverskridande järnvägs- trafikens fulla potential och då särskilt den öst-västliga riktningen i ljuset av det förändrade geopolitiska läget (yrkande 11). De framhåller att alla trafikslag är viktiga men att järnvägen är särskilt viktig eftersom den kan frakta stora mängder gods och soldater.

I kommittémotion 2023/24:2465 pekar Ulrika Heie m.fl. (C) på behovet av att analysera och utreda om regeringens transportpolitiska mål klarar kriser som slår hårt mot mobilitet och transporter (yrkande 97). Vidare uppmärksammas vikten av att säkerställa en lägstanivå för transporter även under en kris (yrkande 98). Motionärerna konstaterar att det i dag saknas en plan för hur en miniminivå för transporter inom de olika trafikslagen ska se ut, vilket skapar osäkerhet bland allmänheten och inom näringslivet. Slutligen betonas vikten av att säkerställa att systemkritiska trafik- och säkerhetssystem fungerar även i en kris (yrkande 102).

I kommittémotion 2023/24:2450 anför Emma Berginger m.fl. (MP) att Trafikverket bör få i uppdrag att ta ett helhetsgrepp om transportfrågan och



försörjningstryggheten vid kriser och krig på samma sätt som Energi-myndigheten i dag tar ett helhetsgrepp om energisystemet (yrkande 36). Motionärerna betonar att en robust infrastruktur är avgörande för motståndskraften och gör det svårare att angripa samhällets stabilitet. Vidare föreslår motionärerna att Trafikverket ska ta fram ett system för ansvarsfördelning och fortsatt drift av transportsystemet som fungerar i både kriser och krig (yrkande 37). Motionärerna pekar på att det finns stora behov av godstransporter för att trygga försörjningen och att järnvägsnätet har en viktig roll för att snabbt kunna förflytta många människor vid kris.

I motion 2023/24:1000 uppmärksammar Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S) behovet av åtgärder för förbättrad militär mobilitet genom Jämtlands län. Motionärerna uppmärksammar att infrastrukturen på många håll lider av underinvesteringar och eftersatt underhåll, och i ljuset av det försämrade säkerhetspolitiska läget och ett svenskt medlemskap i Nato riskerar dessa brister att medföra allvarliga begränsningar med stora konsekvenser.

I motion 2023/24:1866 yrkande 3 pekar Isak From m.fl. (S) på vikten att av säkerhetsskäl och med anledning av Sveriges medlemskap i Nato öka det nordiska samarbetet i infrastrukturfrågor. Motionärerna uppmärksammar att de öst-västliga transportstråken är viktiga för export och import av varor, tillgång till Norges isfria atlanthamnar och eventuella truppförflyttningar.

I motion 2023/24:2023 yrkande 3 i denna del betonar Isak From m.fl. (S) norra Sveriges säkerhets- och transportstrategiska betydelse i norra Skandinavien. Motionärerna uppmärksammar bl.a. att det geopolitiska säkerhetsläget har blivit alltmer spänt och att konsekvensen av detta blir att de öst-västliga transportstråken, med tillgänglighet till Norges isfria atlanthamnar, vid en eventuell upptrappning av konflikten, blir helt avgörande för truppförflyttningar och export och import av varor.

I motion 2023/24:508 yrkande 1 anför Katarina Tolgfors (M) att den säkerhetspolitiska aspekten bör vägas in i helhetsbedömningen av en satsning på förbättrad och utvecklad järnväg mellan Oslo och Stockholm. Motionären konstaterar bl.a. att det bara finns fyra järnvägsförbindelser mellan Sverige och Norge, att det är för få, att de har för dålig kapacitet och behöver samsas med civila behov samt att stråket mellan Oslo och Stockholm på många sätt är unikt ur ett totalförsvarsperspektiv.

I motion 2023/24:204 yrkande 1 anför Magnus Jacobsson (KD) att regeringen bör se över vad som behöver åtgärdas i Västsverige för att Sverige ska klara av en långvarig konflikt. Motionären lyfter fram att det nya säkerhetspolitiska läget gör att Sverige bl.a. måste säkerställa att man kan ta emot resurser i väst och frakta dem till östra Sverige samt Finland, Baltikum och Polen.

I motion 2023/24:1373 yrkande 3 betonar Gudrun Brunegård (KD) vikten av att i den kommande infrastrukturplanen väga in beredskapsaspekter. Motionären menar att det är av största vikt att rätta till långvariga strukturella snedfördelningar i den kommande nationella planen för infrastruktur.

## Bakgrund

### *Krisberedskap och civilt försvar i Sverige*

Krisberedskap och civilt försvar handlar om att stärka samhällets förmåga att förebygga och hantera kriser och krig. Ansvaret för uppgifterna delas mellan ett stort antal offentliga och privata aktörer som myndigheter, kommuner, regioner och företag. Krisberedskapen i Sverige regleras i lagar och förordningar, och ansvarsförhållanden styrs bl.a. av grundläggande principer. Vissa myndigheter har mer ansvar än andra för Sveriges krisberedskap och för att planera för totalförsvaret, men alla statliga myndigheter har ett ansvar för att minska sårbarheter i samhället.

Totalförsvaret är den verksamhet som behövs för att förbereda Sverige för krig. Det består av två delar: det militära försvaret och det civila försvaret. Det civila försvaret omfattar hela samhället och utgörs av den samlade motståndskraften vid krigsfara och krig. Genom att individer, myndigheter, kommuner, regioner, privata företag och frivilligorganisationer förbereder sig stärks Sveriges motståndskraft. Civilt försvar och arbetet med detta tar sin utgångspunkt i samhällets krisberedskap och syftar till att inför och under höjd beredskap samt under krig värna befolkningen, säkerställa de viktigaste samhällsfunktionerna och bidra till Försvarsmaktens förmåga att möta ett väpnat angrepp. Det civila försvaret behövs för att säkerställa att samhället kan fortsätta att fungera även under kraftigt störda förhållanden och ytterst i krig. Detta innebär bl.a. att skydda civilbefolkningen och att se till att försörjning av samhällsviktiga varor och tjänster kan fortsätta. Det civila försvaret ska också stödja det militära försvaret och stärka försvarsviljan. Målet för det civila försvaret är att ha förmåga att

- värna civilbefolkningen
- säkerställa de viktigaste samhällsfunktionerna
- upprätthålla en nödvändig försörjning
- bidra till det militära försvarets förmåga vid väpnat angrepp eller krig i vår omvärld
- upprätthålla samhällets motståndskraft mot externa påtryckningar och bidra till att stärka försvarsviljan
- bidra till att stärka samhällets förmåga att förebygga och hantera svåra påfrestningar på samhället i fred
- med tillgängliga resurser bidra till förmågan att delta i internationella fredsfrämjande och humanitära insatser.

Den nuvarande utvecklingen av det civila försvaret bygger på riksdagens försvarsbeslut 2020, som i sin tur bygger på regeringens proposition Totalförsvaret 2021–2025 (prop. 2020/21:30). I propositionen behandlas frågor om att säkerställa de viktigaste samhällsfunktionerna och bl.a. transporter och transportsystemet tas upp. I propositionen betonas att bevakningsansvariga myndigheter inom transportområdet – Luftfartsverket, Trafikverket,

Transportstyrelsen och Sjöfartsverket – pekar på att det finns behov av förstärkt säkerhetsskydd, informationssäkerhet och säkra kommunikationssystem som bygger på nationellt samordnade lösningar. I detta ingår bl.a. behov av att förstärka skyddet av trafikledningscentraler och andra viktiga anläggningar. Grundläggande förutsättningar för de fyra transportmyndigheternas möjligheter att utveckla det civila försvaret är åtgärder för organisatorisk uppbyggnad och säkerställande av en robust it-infrastruktur. Förslagen i propositionen innebar att medel tillfördes myndigheterna för att påbörja detta arbete.

Den 1 oktober 2022 trädde en myndighetsreform för civilt försvar och krisberedskap i kraft. Den ska stärka landets motståndskraft under fredstida kris-situationer, höjd beredskap och ytterst krig. Enligt förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap delas det svenska civila försvaret sedan oktober 2022 upp i tio olika sektorer som ansvarar för att planera och hantera kriser i alla samhällstillstånd, under fredstida krissituationer, höjd beredskap och ytterst krig.

Om det är fara för krig eller om krig har brutit ut kan regeringen besluta om höjd beredskap i hela eller delar av landet. Höjd beredskap delas in i skärpt beredskap och högsta beredskap. Om Sverige är i krig råder alltid högsta beredskap. När höjd beredskap råder kan hela eller delar av totalförsvaret aktiveras.

### *Krisberedskap inom transportsektorn*

Enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket är verket beredskapsmyndighet och sektorsansvarig myndighet enligt den ovannämnda förordningen om statliga myndigheters beredskap. Från och med den 1 oktober 2022 är Trafikverket sektorsansvarig myndighet för beredskapssektorn Transporter och beredskapsmyndighet i beredskapssektorn Elektronisk kommunikation och post.

Transporter är en av flera samhällsviktiga verksamheter som behöver fungera även vid en allvarlig kris och ytterst i krig. Trafikverket har ett bredare ansvar att verka för stärkt samordning mellan myndigheter och andra aktörer samt att driva på beredskapsutvecklingen inom transportområdet för en stärkt förmåga vid fredstida krissituationer och höjd beredskap. Samverkan sker med samtliga transportmyndigheter, andra sektorsansvariga myndigheter och näringslivet. Beredskapssektorsarbetet utvecklas också på regional nivå. Transportsektorn ska ha förmåga att motstå och hantera samhällsstörningar och leverera samhällsviktiga transporter i alla samhällstillstånd, ett mål som kräver en effektiv samordning med aktörer som bidrar till samhällsviktiga leveranser. I Trafikverkets årsredovisning för 2023 konstateras det att kraven ökar på att verket ska kunna hantera samhällsstörningar och leverera samhällsviktiga transporter i alla samhällstillstånd. Trafikverket uppger att man har etablerat rutiner och arbetssätt utifrån de krav som ställts på både sektorsansvariga myndigheter och beredskapsmyndigheter.

Trafikanalys konstaterar i Uppföljning av de transportpolitiska målen 2024 (rapport 2024:4) att Rysslands invasion av Ukraina och det fortgående kriget har haft stor inverkan också på transportererna under det senaste året och bl.a. påverkat transportflöden, drivmedelspriser och komponenttillgången för fordonsindustrin.

### *Närmare om Trafikverkets krisberedskap*

Trafikverket uppger på sin webbplats att myndighetens krisberedskap omfattar åtgärder före, under och efter en händelse. Trafikverket konstaterar att en händelse kan inträffa plötsligt och oväntat eller ha ett långsamt förlopp och eskalera efterhand. Oavsett om en kris inträffar plötsligt eller växer fram kan den enligt Trafikverket ge allvarliga och långtgående konsekvenser för verkets verksamhet och samhället i stort.

Det svenska krisberedskapssystemet bygger på tre grundläggande principer, vilka även gäller för Trafikverkets krisberedskap:

- ansvarsprincipen, dvs. att den som har ansvaret för en verksamhet under normala förhållanden ska ha motsvarande ansvar under krissituationer
- likhetsprincipen, dvs. att en verksamhets organisation och lokalisering i en krissituation så långt som möjligt ska överensstämma med vad som gäller under normala förhållanden
- närhetsprincipen, dvs. att kriser ska hanteras så nära händelsen som möjligt.

Trafikverket uppger att dess förmåga att hantera oönskade händelser handlar om att ta till vara den ordinarie organisationens kunskap och förmåga i kris-hanteringen. Grunden är den ordinarie organisationen som ska hantera oönskade händelser inom respektive organisation i sektorn. I Trafikverkets beredskapsorganisation samlas krishanteringsorganisationen och krigsorganisationen. Genom beredskapsorganisationen ska Trafikverket säkerställa förmågan att kunna hantera olika typer av samhällstillstånd skalbart och situationsanpassat. Organisationen ska säkra de samhällsviktiga leveranserna under fredstida krissituationer, vid höjd beredskap och ytterst krig. Krisberedskapen omfattar information, ledning, samordning och samverkan. I krisorganisationen är det viktigt med utpekat ansvar och tydliga befogenheter. Detta gäller såväl nationellt som regionalt och lokalt.

När det gäller krishanteringsorganisationen är utgångspunkten att den ordinarie organisationen och det vanliga arbetssättet ska användas så långt det är möjligt. Sakkunniga medarbetare ska kallas in för att arbeta i en utökad operativ ledning eller i en krisledningsorganisation. Kontaktcenter och trafikinformation ska bemannas så mycket som behövs. Trafikverket har en tjänsteman i beredskap (TIB), vars uppgifter är att stödja verksamheten och presstjänsten med information om större olyckor och krisberedskapsfrågor.

Ett aktuellt exempel på krishantering kan hämtas från rapporten Oberoende utredning av trafikstoppet på E22 den 3–5 januari 2024 (daterad 2024-03-25)

som har tagits fram på uppdrag av Länsstyrelsen Skåne. I rapporten redovisas utredningen av händelseförloppet under trafikstoppet på E22 första veckan i januari 2024. I rapporten görs ett antal observationer, bl.a. att det saknades en tydlig lägesbild av trafikstoppet i det inledande skedet, att det fanns utmaningar med att sammanställa och kommunicera en samlad lägesbild under samverkan samt att det fanns svårigheter att tidigt definiera ansvars- och ledningsförhållanden mellan aktörerna, vilket innebar svårigheter att effektivt inrikta och samordna insatserna. När det gäller förklaringarna av vad som kan ligga bakom de observerade händelserna framträder enligt utredningen brister i förmågan att skapa lägesbilder, kunskap om gemensamma former för inriktning och samordning, samt krishantering särskilt tydligt. Detta förklarar åtskilliga tillkortakommanden hos aktörernas krishantering i fråga om den sena förståelsen för trafikstoppets allvar och omfattning, aktörernas förmåga att samverka effektivt liksom utmaningarna att verkställa evakueringsinsatsen. Utredningen observerade även att förmågan att agera i förebyggande syfte på tidiga signaler under osäkra förhållanden är bristfällig och har vid denna händelse sannolikt bidragit till att en eskalation av trafikhändelsen inte skedde i den omfattning som hade kunnat önskas.

Från och med oktober 2023 finns det enligt Trafikverkets årsredovisning en samverkansstruktur, Beredkapssektor Transporter Privat–Offentlig samverkan (BT POS), som leds av Trafikverket. Samverkan består av nationellt utpekade transportmyndigheter i beredkapssektorn Transporter, sektorsansvariga myndigheter och näringslivet. Trafikverket har även inrättat ett samordningskansli med en nationell samordnare och kanslifunktion för Trafikverkets arbete. Samverkan har även utvecklats inom sektorn Elektronisk kommunikation för att stärka planeringsförmågan och förmågan att hantera händelser. Trafikverkets samarbete med olika aktörer har enligt årsredovisningen fördjupats, både regionalt, nationellt och internationellt, för att säkerställa samhällets beredskap. Nya konstellationer av samordningsgrupper har etablerats för att möta behoven som kommer av strukturreformen av krisberedskap och civilt försvar. Utöver detta har förmågehöjande aktiviteter bedrivits i form av övningar och utbildningar som innebär kompetensutveckling för medarbetare som har roller i stabs- och stödfunktioner på nationell och regional nivå.

Trafikverket har enligt årsredovisningen förstärkt och förbättrat beredkapsorganisationen, som innefattar kris- och krigsorganisationen. Samtidigt har man infört en utvärderingsmodell som syftar till att bedöma och förbättra förmågan inom krigsorganisationen. Verket har också förstärkt sin beredskap genom att integrera civil beredskap i den övergripande styrningen. Viktiga styrande dokument och verktyg har utvecklats, förbättringar har genomförts inom Trafikverkets signalskyddsorganisation, och det pågår även ett arbete med att etablera ett regelverk för trafikledning under höjd beredskap. Trafikverket har fortsatt att utveckla planeringsunderlag för den samhällsviktiga infrastrukturen. Kritiska punkter inom vägtransportssystemet och järnvägen har setts över tillsammans med interna och externa aktörer.

Resultatet kommer att användas för att utarbeta kontinuitetsplaner enligt Trafikverkets beslut om integrerad riskhantering. Trafikverket har även infört en passningstjänst inom transportdispensverksamheten som gör det möjligt att snabbt och effektivt hantera akuta transporter som kan uppstå utanför ordinarie arbetstid.

Vidare kan det nämnas att Trafikverket tillhandahåller strategiska insatsvaror för järnväg i huvudsak i form av betongslipers och räls. Motivet har hittills varit att med utgångspunkt i samhällsekonomisk effektivitet minska statens utgifter genom att Trafikverket upphandlar större mängder material och tillhandahåller detta material till de entreprenörer som på myndighetens uppdrag bygger eller underhåller det statliga järnvägsnätet. Trafikverket har ett särskilt bemyndigande för detta i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket. I totalförsvarspropositionen (prop. 2020/21:30) konstaterades att en grundläggande funktionalitet inom transportområdet är en förutsättning för försörjning och för att viktiga samhällsfunktioner ska kunna upprätthållas vid kriser i fredstid, höjd beredskap och då ytterst krig. I mars 2022 fick Trafikverket i uppdrag att lämna en redogörelse för vilka olika typer av material som bör definieras som strategiska insatsvaror och lämna förslag på hur tillgången till dessa varor ska säkerställas vid såväl normala omständigheter som vid fredstida kriser, höjd beredskap och då ytterst krig för att myndigheten ska kunna uppfylla sina åtaganden med att bygga, underhålla och driva statliga vägar och järnvägar.

Uppdraget redovisades i början av oktober 2022. Trafikverket betonar att en föränderlig omvärld och det säkerhetspolitiska läget gör att strategiska insatsvaror som är unika för Trafikverkets produktion och underhåll blir allt viktigare. På vägsidan handlar det om varor som inte kan ersättas med substitut och på järnvägssidan är det tekniska komponenter. Trafikverket uppger att man på sikt kan ha lager i egen regi för strategiska insatsvaror inom vägområdet. I redovisningen föreslår verket att man ska få befogenheter att upphandla och tillhandahålla material för vägområdet genom ett bemyndigande. Syftet är att verket ska kunna ha insatsvaror i lager i egen regi vid kriser, höjd beredskap och krig. Under pandemiåren och Ukrainakriget har Trafikverket haft utmaningar med tillgången på insatsvaror både inom väg- och järnvägsområdet. Trafikverket betonar att järnvägsområdet är mer komplext eftersom det är beroende av tusentals unika komponenter, och de flesta av dem kan definieras som strategiska insatsvaror. Trafikverket har ett bemyndigande att upphandla och tillhandahålla material för järnvägen. Verket har också ett eget lager för järnvägskomponenter samt egen produktion av långräl. Trots detta har allt längre leveranstider för vissa komponenter inom tekniskt godkänt material varit en utmaning.

För att säkra en god beredskap beslutade regeringen i februari 2023 att Trafikverket ska kunna upphandla och lagerhålla viktig material som behövs till väginfrastruktur. Det innebär att Trafikverket kan se till att entreprenörer som bygger väginfrastruktur på myndighetens uppdrag, har tillgång till det material som behövs för arbetet.

### *Trafikverkets regionala indelning*

För att stärka och kraftsamla totalförsvaret har det inrättats en högre regional nivå genom att dela in landets 21 länsstyrelser i sex civilområden. Dessa områden ska underlätta samordning och samverkan inom staten, t.ex. när det gäller att analysera problem och identifiera insatser. I maj 2022 fick Trafikverket i uppdrag att redovisa hur myndighetens regionala indelning behöver förändras för att överensstämja med de civilområden som ska inrättas på regional nivå inom det civila försvaret. Trafikverket redovisade uppdraget i november 2022 (TRV 2022/124574). Trafikverket konstaterar bl.a. att en gemensam regional indelning kan fungera som en plattform för samverkan, där olika myndigheter och andra aktörer kan analysera problem, ta fram lägesbilder och identifiera behov av insatser. Att få en gemensam regional indelning underlättar samordning och samverkan, både inom staten, mellan staten, regionerna och kommunerna samt med medborgare och företag. Detta gäller såväl i normalt läge som vid kris, i planering för höjd beredskap och i övergång till höjd beredskap. Trafikverket har fört dialog med Försvarsmakten om den nya regionala indelningen. Av Trafikverkets årsredovisning för 2023 (2024:021) framgår att den 1 januari 2024 anpassade Trafikverket sin regionala indelning till Sveriges civilområden. De nya regionala ledningarna ska leda och samordna Trafikverkets leveranser inom den regionala geografin.

### *Den nationella planen för transportinfrastruktur*

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2020/21:151) konstateras det att ett robust transportsystem på ett bra sätt ska kunna klara av både väntade och oväntade händelser, störningar till följd av trängsel, fordonsfel, olyckor eller skador på infrastrukturen. Det konstateras att Trafikverket är en viktig myndighet inom totalförsvaret. I propositionen framförs bl.a. att det behövs en ökad motståndskraft och redundans samt förstärkt säkerhetsskydd, informationssäkerhet och säkra kommunikationssystem inom transportområdet. I propositionen uppmärksammas att Trafikverket har framfört att det behövs säkerhetshöjande åtgärder i den egna anläggningen samt att en rad förmågehöjande insatser behöver genomföras så att objekt som har pekats ut som verksamhets- eller samhällskritiska i väg- och järnvägsanläggningen och som är byggda under andra förutsättningar kan anpassas till dagens och morgondagens förutsättningar och hotbild. Därutöver förutses behov av andra åtgärder. Den dåvarande regeringen menade att det bör beaktas i sammanhanget att anslagsmedel har avsatts för 2021–2025 för att utveckla det civila försvaret på transportområdet efter förslag i propositionen om totalförsvaret 2021–2025.

I juni 2022 fastställdes den nationella planen för transportinfrastruktur för 2022–2033. I skrivelse 2021/22:261 betonas att det behövs en ökad motståndskraft och redundans, dvs. att det t.ex. finns alternativa färdvägar eller transportsätt, samt förstärkt säkerhetsskydd, informationssäkerhet och säkra

kommunikationssystem inom transportområdet. Det framförs att Trafikverket har betydelsefulla uppgifter inom totalförsvaret. Ett pålitligt, robust och långsiktigt hållbart transportsystem är en förutsättning för människor, näringslivet och ett starkt samhälle. I planen slås det fast att fungerande transporter och transportinfrastruktur är en nödvändig förutsättning för att viktiga samhällsfunktioner, inklusive totalförsvaret, ska kunna upprätthållas vid kriser i fredstid, höjd beredskap och ytterst i krig. De centrala myndigheterna, länsstyrelserna, regionerna och kommunerna har alla olika ansvarsområden, men även företagen och civilsamhället är en betydelsefull del av det svenska samhället och upprätthåller många grundläggande samhällsfunktioner och har en viktig roll i det svenska totalförsvaret. Den nationella infrastrukturplanen ska enligt skrivelsen bidra i detta arbete.

Det pågående arbetet med den nya nationella planen för infrastruktur redovisas nedan under rubriken Pågående arbete.

### *Nato, svensk infrastruktur och militär rörlighet*

Sedan den 7 mars 2024 är Sverige medlem i Nato. Som medlem i Nato deltar Sverige i försvarsplaneringen och övningar samt bidrar till Natos stående förband. Sverige omfattas av de försvarsgarantier och skyldigheter som Nato bygger på, och Sverige har en röst när beslut ska fattas. Genom medlemskapet fördjupas samarbetet med andra medlemsländer.

Alla medlemmar i Nato bidrar med både militära och civila resurser i samarbetet. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) uppger att Sverige bidrar civilt genom att planera för att ta emot och stödja militära förband från andra länder som behöver placeras eller transportera sig genom Sverige (s.k. värdlandsstöd) och att dela med sig av kunskap och erfarenheter. Sverige har haft ett värdlandsstödsavtal med Nato sedan 2016. Värdlandsstödsavtalet med Nato ger Sverige möjlighet att förbättra förutsättningarna för att effektivt kunna ge och ta emot militärt stöd från Nato vid kris eller krig. Enligt MSB kräver ett effektivt värdlandsstöd att civila aktörer kan säkerställa praktiska och logistiska arrangemang till stöd för Natos militära operationer. Ett väl fungerande värdlandsstöd underlättar också för Sverige att vara värdland för internationella övningar. Länsstyrelsen Jämtland pekar bl.a. på att värdlandsstöd betyder att ett land möjliggör för Nato att t.ex. transportera militära trupper genom landet.

MSB betonar att grunden för det svenska totalförsvaret inte förändras av att Sverige är medlem i Nato. När det gäller det civila samarbetet med Nato betonar MSB att motståndskraftiga samhällen är en grundläggande del i Natos försvarsarbete. Sveriges arbete med att bygga upp totalförsvaret ligger enligt MSB redan i linje med de grundläggande riktlinjer för civil förmåga som Nato har beslutat om. Som medlem i Nato ska Sverige fortsätta sitt arbete med civilt försvar i samma riktning men med ökat fokus på att vara väl integrerat i Nato. Trafikverket har framfört att verket och transportsektorn är en del av Sveriges bidrag inom Nato med att ge, ta emot och transitera värdlandsstöd. Detta



kommer enligt Trafikverket att innebära förändrade volymer, knutpunkter och stråk, vilket i sin tur påverkar Trafikverkets planering och operativa hantering i fred, kris samt höjd beredskap och ytterst i krig.

Försvarsberedningen lämnade i juni 2023 rapporten Allvarstid (Ds 2023:19) som innehåller beredningens bedömning av den säkerhetspolitiska omvärldsutvecklingen och sammanhängande konsekvenser för svensk försvars- och säkerhetspolitik. Försvarsberedningen gör bedömningen att Sverige efter ett inträde i Nato förväntas kunna upplåta territorium samt tillhandahålla försörjnings- och transiteringsområden för allierades styrkor och att det kommer att vara avgörande för Sverige och Nato att upprätthålla förbindelser västerut, bl.a. via Jämtlands län. Den svenska förmågan att kunna stödja andra allierade (bl.a. genom värdlandsstöd) är avgörande för att alliansen ska kunna verka i denna del av Europa. Sverige förväntas kunna upplåta territorium, bl.a. genom att tillhandahålla försörjnings- och transiteringsområden för allierades styrkor. Det kommer att vara avgörande för Sverige och Nato att upprätthålla förbindelser västerut, bl.a. via västkusten och Göteborg, via västra Svealand till Osloområdet samt via Jämtland och Norrbotten till de norska hamnarna i Trondheim och Narvik samt via Öresundsområdet. Transportvägarna genom Sverige blir också centrala för övriga allierade i försvaret av de östra medlemsländerna.

EU:s fond för ett sammanlänkat Europa (Connecting Europe Facility, CEF) ska bidra till förbättrad konkurrenskraft inom EU liksom till ekonomisk, social och territoriell sammanhållning. Fonden syftar till att åtgärda brister, främst när det gäller de gränsöverskridande delarna, inom de transeuropeiska transport-, energi- och telekomnäten. Kategorin Militär rörlighet innebär även att projekten ska uppfylla kravet på användning för både civilt och militärt bruk. Regeringen beslutade i september 2023 att rekommendera elva svenska infrastrukturprojekt för medfinansiering från CEF. Dessa projekt har bl.a. betydelse för den militära rörligheten och Sveriges beredskap och kommer enligt regeringen att bidra till viktiga insatser för att tillförsäkra ett robust transportsystem. Projekten ses som viktiga pusselbitar för att förbättra Sveriges transportsystem och för att uppfylla internationella åtaganden i framtiden mot inte minst Nato. Försvarsminister Pål Jonson (M) betonar i en kommentar vikten av att snabbt och säkert kunna flytta både soldater och material i händelse av kris eller krig och menar att detta är centralt för Sveriges militära förmåga. Därför är det viktigt att kunna förstärka infrastrukturen och vidta andra nödvändiga åtgärder så att den militära rörligheten kan öka. I januari 2024 tog medlemsländerna i transportkommittén inom CEF ställning till förslaget att 5 svenska projekt ska beviljas totalt ca 54 miljoner euro. Statsrådet Andreas Carlson (KD) betonar i en kommentar att de svenska projekt som nu beviljas medel från EU är viktiga för att förbättra Sveriges transportsystem och att stärka den militära rörligheten. Statsrådet betonar att detta är viktigt i det säkerhetspolitiska läget och utifrån Nato-medlemskapet.

## Pågående arbete

I budgetpropositionen för 2023 konstaterar regeringen att en grundläggande funktionalitet för transportområdet är både betydelsefull och en förutsättning för att flera andra samhällsviktiga funktioner ska kunna upprätthållas vid olika händelser och situationer i fredstid samt inför och vid höjd beredskap och då ytterst i krig. Det är betydelsefullt för bl.a. Försvarsmaktens verksamhet att transportinfrastruktur och transporter fungerar i väsentliga delar.

I budgetpropositionen för 2024 konstaterar regeringen att Sverige befinner sig i ett allvarligt säkerhetspolitiskt läge och föreslår därför ett antal satsningar på det civila försvaret och samhällets krisberedskap. Inom utgiftsområde 22 slås det fast att det civila försvaret och krisberedskapen på transportområdet behöver stärkas ytterligare för att bättre kunna möta det försämrade säkerhetspolitiska läget i Sveriges närområde och i Europa. De regionala flygplatserna är enligt regeringen betydelsefulla för att hela Sverige ska fungera. För att säkerställa långsiktigt att viktig infrastruktur och samhällsviktig verksamhet fungerar föreslår regeringen att det statliga driftsstödet till de regionala icke statliga flygplatserna ska förstärkas. Trafikverket föreslås få resurser för att koordinera öppnandet av beredskapsflygplatser samt kompenseras för avgiftsbortfall för flygningar som är undantagna från avgift för flygtrafiktjänster. Av beredskapsskäl ser regeringen behov av att fortsätta analysera förutsättningarna för reservhamnskapacitet på Gotland och ser därför fram emot att ta del av den analys som Trafikverket har fått i uppdrag att genomföra. Transportstyrelsen föreslås få medel för att stärka tillsynen på transportområdet enligt den reglering som finns om säkerhetsskydd och den s.k. NIS-regleringen som ställer krav på säkerhet i nätverk och informationssystem hos leverantörer av samhällsviktiga eller digitala tjänster samt på sjöfartsområdet. Att transportinfrastruktur och transporter fungerar i väsentliga delar är enligt regeringen betydelsefullt för det civila försvaret och för Försvarsmaktens verksamhet samt för att andra samhällsviktiga funktioner ska kunna upprätthållas vid olika händelser och situationer i fredstid samt inför och vid höjd beredskap och då ytterst i krig. Mot bakgrund av Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina och deklARATIONEN från det nordiska transportministermötet i Fredrikstad i november 2022 har det gränsöverskridande civila samarbete med de nordiska grannländerna utvecklats i frågor som rör beredskap och motståndskraft. Vidare har Sveriges samarbete med Finland om transportberedskap utvecklats, baserat på det befintliga samförståndsavtalet mellan Trafikverket och Transport- och kommunikationsverket. I april 2024 besökte infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) och transportministrarna från Norge och Finland en Natoövning i Narvik i Norge, där ministrarna bl.a. diskuterade gränsöverskridande transportinfrastruktur och utbyte erfarenheter som rör förutsättningarna för militär mobilitet och nordiskt samarbete.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson anförde i januari 2024 i svaret på interpellation 2023/24:287 att Sverige och Norge för dialog om behovet av att utveckla infrastrukturen för gränsöverskridande transporter.

Statsrådet påminde om att den svenska försvarsberedningen har pekat på behovet av att förstärka transportinfrastrukturen i öst-västlig riktning. Regeringen avser att titta på hur man kan stärka infrastrukturen och vilka nyinvesteringar som behövs för att öka kapaciteten, inte minst ur ett totalförsvarsperspektiv och utifrån medlemskapet i Nato. Regeringen arbetar utifrån att det finns stora behov av att stärka infrastrukturen i öst-västlig riktning. Det gäller olika sträckor från Norge via Sverige till Finland. I mars 2024 betonade regeringen att infrastrukturen i norra Sverige har en avgörande betydelse för både arbetspendling och godstrafik. Statsrådet uppger att regeringen ser ett stort behov av förstärkningar av vägnätet och järnvägsinfrastrukturen. Investeringar i transportinfrastrukturen är enligt statsrådet viktiga för totalförsvarets behov och har även betydelse för Sveriges medlemskap i Nato.

Statsrådet Andreas Carlson angav i december 2023 i sitt svar på interpellation 2023/24:209 att vi nu ser ett allvarligt säkerhetsläge i Sveriges närområde samt ett kommande svenskt medlemskap i Nato. Frågan om vilka nya behov som Sverige ser för totalförsvaret när det gäller transportinfrastruktur har behandlats i bl.a. Försvarsberedningens redovisning i juni 2023 i rapporten Allvarstid och av Försvarsmakten i underlag till regeringen i november 2023. Där pekar Försvarsberedningen på att det finns behov av att bl.a. förstärka i väst-östlig riktning, inte minst från norska hamnar över Sverige vidare till Finland. Försvarsmaktens behovsanalys är en mycket viktig del för regeringen i arbetet med att ta fram den nya nationella planen. I Regeringskansliet pågår ett arbete med att analysera behov med anledning av ett Natomedlemskap. När det gäller järnvägar och prioritering av infrastrukturåtgärder analyserar regeringen bl.a. Försvarsberedningens delrapport om civilt försvar som överlämnades i december 2023. I rapporten Kraftsamling – Inriktningen av totalförsvaret och utformningen av det civila försvaret (Ds 2023:34) konstaterar Försvarsberedningen att det är tid för handling. Försvarsberedningen anser att det civila försvaret i närtid måste utveckla en högre samlad totalförsvarsförmåga. I april 2024 presenterade Försvarsberedningen slutrapporten Stärkt försvarsförmåga – Sverige som allierad (Ds 2024:6). Statsrådet anförde vidare i sitt interpellationssvar att när Sverige är medlem i Nato ska regeringen vara mycket aktiv i att presentera de förstärkningar som man ser behov av som ett underlag för att få finansiering genom Natos infrastrukturfond (NSIP).

I juni 2023 beslutade regeringen om ett uppdrag till Trafikverket att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037. Av uppdraget framgår det att Trafikverket, i den långsiktiga planeringen för utvecklingen av transportsystemet och i planeringen för att stärka myndighetens operativa förmågor vid vidmakthållandet av transportinfrastrukturen, ska beakta totalförsvarets krav i enlighet med vad som anges i förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap. Trafikverkets resursbehov för att fortsätta bygga upp och bibehålla det civila försvar som krävs och den krisberedskap som i dag

anvisas via anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur inom utgiftsområde 22 Kommunikationer ska inte ingå i fördelningen av den ekonomiska ramen. Frågor om resurser till en sådan verksamhet på annat sätt. Trafikverkets inriktningsunderlag presenterades i januari 2024. Där konstateras det att transporter, inklusive en fungerande transportinfrastruktur, är ett av fundamenten i det civila försvaret och till stora delar även för det militära försvaret. De senaste årens snabba förändring av det säkerhetspolitiska läget i världen har visat ett behov av att öka tempot i uppbyggnaden av totalförsvaret. Trafikverket har de senaste åren förtydligat sin roll i totalförsvaret, utvecklat en systematik för krigsduglighet och arbetat med kontinuitetsplanering inom vägar och järnvägar. Vidare har det genomförts fysiska åtgärder för att stärka och säkerställa funktionaliteten inom skalskydd, signalskydd, krisledning, alternativa ledningsplatser och beredskapsviktig infrastruktur. Dessutom har det genomförts utvecklingsprojekt inom ersättningsförbindelser, kriskommunikation, materialförsörjning och samverkan. Nato-medlemskapet och utvecklingen av världlandsstöd kommer enligt inriktningsunderlaget att få stor påverkan på transportsektorn och Trafikverket. Omfattningen av personella resurser, infrastrukturkompletteringar, beredskapslager eller annat som kan krävas är dock ännu inte tydlig. Det är inte heller tydligt hur gränsdragningen kommer att se ut mellan vad som ska finansieras av olika anslag. Det är enligt inriktningsunderlaget för tidigt att avgöra hur mycket medel som bör satsas på civil beredskap i den kommande nationella planen. I inriktningsunderlaget ingår därför lika mycket medel som i den gällande nationella planen för förstärkning av informationssäkerhet samt beredskaps- och kontinuitetsplanering m.m.

I vårändringsbudgeten för 2024 föreslog regeringen att anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur skulle ökas med 25 miljoner kronor. Forsvarsmakten har redovisat prioriterade behov av åtgärder för att utveckla transportinfrastrukturen (Fö2023/01581). Förberedande åtgärder behöver påbörjas skyndsamt.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om infrastrukturen i kris och beredskap behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU4 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att det pågår ett aktivt arbete. Att samhällsviktig transportinfrastruktur och transporter fungerar är enligt utskottet en förutsättning för att andra samhällsviktiga funktioner ska kunna upprätthållas vid allvarliga händelser och kriser i fredstid samt vid höjd beredskap och ytterst krig. Utskottet konstaterade att de frågor som togs upp i motionerna var väl uppmärksammade och att det inte fanns skäl att vidta någon åtgärd. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis starkt understryka betydelsen av att transportinfrastrukturen och transportererna fungerar även i tider av kris och beredskap. Utskottet betonar att transportsystemet är både betydelsefullt och en förutsättning för att flera andra samhällsviktiga funktioner ska kunna upprätthållas vid olika händelser och situationer i fredstid samt inför och vid höjd beredskap och då ytterst i krig. Utskottet vill även betona att alla trafikslag behövs och att det är genom att använda varje trafikslags speciella fördelar som Sverige får robusta transporter.

När det gäller motionsförslagen om beredskapsaspekter i infrastrukturplaneringen, möjligheter till militär mobilitet och förbindelser med de övriga nordiska länderna konstaterar utskottet att Sverige numera är medlem i Nato och att alla Natomedlemmar bidrar med både militära och civila resurser i samarbetet. I världsländsstödet ingår att Sverige ska planera för att ta emot och stödja militära förband från andra länder som behöver placeras eller transportera sig genom Sverige. Utskottet vill starkt betona vikten av att upprätthålla förbindelser till de nordiska grannländerna för att kunna flytta både soldater och material i händelse av kris eller krig. Utskottet välkomnar därför att det gränsöverskridande civila samarbetet i Norden utvecklas på olika sätt, bl.a. genom dialog på regeringsnivå om att utveckla infrastrukturen för gränsöverskridande transporter. Utskottet menar att det är positivt att regeringen arbetar utifrån att det finns stora behov av att stärka infrastrukturen i öst-västlig riktning. Utskottet ser med tillförsikt på det analysarbete som pågår i Regeringskansliet när det gäller vilka behov av åtgärder inom infrastrukturen som har uppstått genom det säkerhetspolitiska läget och Natomedlemskapet.

När det gäller motionsförslagen om vikten av att klara kriser och Trafikverkets roll vid kriser och krig vill utskottet peka på att detta är frågor som har uppmärksamats under senare år, inte minst till följd av coronapandemin och Rysslands krig mot Ukraina. Utskottet vill särskilt framhålla att Trafikverket är en viktig myndighet inom totalförsvaret och påminna om att Trafikverket sedan oktober 2022 är sektorsansvarig myndighet för beredskapssektorn Transporter. Utskottet delar regeringens bedömning att Sverige befinner sig i ett allvarligt säkerhetspolitiskt läge och välkomnar därför de olika satsningar som görs i budgetpropositionen för 2024.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att det pågår ett aktivt arbete för att göra transportsystemet mer robust. Utskottet välkomnar detta arbete och konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksamade. Det finns därför inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:204 (KD) yrkande 1, 2023/24:508 (M) yrkande 1, 2023/24:1000 (S), 2023/24:1373 (KD) yrkande 3, 2023/24:1866 (S) yrkande 3, 2023/24:2023 (S) yrkande 3 i denna del, 2023/24:2450 (MP) yrkandena 36 och 37, 2023/24:2465 (C) yrkandena 97, 98 och 102 samt 2023/24:2625 (S) yrkandena 10 i denna del och 11.

## Klimatanpassning av infrastrukturen

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om arbetet med klimatanpassning av infrastrukturen. Utskottet hänvisar bl.a. till att myndigheter och kommuner ska beakta klimataspekter och konstaterar att ökad nederbörd och förändrade vattenflöden och vattennivåer ställer ökade krav på transportsystemets robusthet. Utskottet välkomnar att Trafikverket arbetar med att anpassa transportinfrastrukturen till klimatförändringarna och utgår från att regeringen och myndigheterna fortsätter att arbeta med detta. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd. Jämför reservation 17 (MP).

### Motionerna

I partimotion 2023/24:996 yrkande 38 pekar Per Bolund m.fl. (MP) på behovet av att klimatanpassa transportinfrastrukturen. Ett liknande yrkande finns i kommittémotion 2023/24:1878 yrkande 13 där Daniel Helldén m.fl. (MP) pekar på behovet av att säkerställa en klimatanpassning av järnvägsnätet. Motionärerna konstaterar att klimatförändringar innebär behov av klimatanpassning och pekar bl.a. på risken för att stora regn gör att banvallar tappar stabilitet, vilket innebär risker för trafikavbrott på trafiken som kan bli förödande och innebära svåra personskador.

I kommittémotion 2023/24:903 yrkande 27 anför Katarina Luhr m.fl. (MP) att det bör införas ett regelverk för stopp av kalavverkningar i stråk runt järnvägsnätet för att skredskydda. Även i kommittémotion 2023/24:1878 pekar Daniel Helldén m.fl. (MP) på behovet av att införa ett regelverk för stopp av kalavverkningar i stråk runt järnvägsnätet i syfte att skredskydda infrastrukturen (yrkande 14). Motionärerna betonar att förändringar i omlandet ökar risken för sättningar och ras, och för att trygga en fungerande infrastruktur även under rådande klimatförändringar behöver staten se till att säkerställa ett avsevärt säkerhetsavstånd fritt från kalavverkning runt banorna, och de konstaterar att någon form av ersättning till markägare sannolikt krävs.

I motion 2023/24:1828 anför Monica Haider (S) att det bör utredas hur vår befintliga infrastruktur ska klimatanpassas (yrkande 1 i denna del) liksom kostnaden för om svensk infrastruktur inte klimatanpassas (yrkande 2 i denna del). Motionären framhåller bl.a. att det finns risk för betydligt fler översvämningar om vi inte når Parisavtalet och därför behövs det en långsiktig plan för bl.a. hur vägar och järnvägar ska klimatanpassas, och denna plan behöver inkludera hur hela arbetet ska finansieras.

## Bakgrund

Med klimatanpassning avses åtgärder som syftar till att skydda miljön, människors liv och hälsa samt egendom genom att samhället anpassas till de konsekvenser som ett förändrat klimat kan medföra. Klimatförändringarna påverkar planering av bebyggelse och infrastruktur. Myndigheter och kommuner ska bl.a. beakta klimataspekter i enlighet med plan- och bygglagen (2010:900), PBL, och hänsynsreglerna i miljöbalken. Ökad nederbörd samt förändrade vattenflöden och vattennivåer ställer ökade krav på transportsystemens robusthet. I samhällsplaneringen behöver man beakta hur klimatförändringarna kan påverka både den planerade bebyggelsen och den kringliggande infrastrukturen.

I propositionen Nationell strategi för klimatanpassning (prop. 2017/18:163, bet. 2017/18:MJU22) redovisas en nationell strategi för klimatanpassning för att långsiktigt stärka klimatanpassningsarbetet och den nationella samordningen av detta arbete. Strategin möter åligganden under Parisavtalet samt i EU:s strategi för klimatanpassning, där en nationell strategi för klimatanpassning lyfts fram som ett centralt analytiskt instrument avsett att förklara och prioritera åtgärder och investeringar. Genom riksdagens beslut med anledning av propositionen gjordes två ändringar i PBL som syftar till att förbättra beredskapen i kommunerna för klimatets förändring: Den ena ändringen innebär ett krav på att kommunerna i översiktsplanen ska ge sin syn på risken för skador på den byggda miljön till följd av översvämning, ras, skred och erosion som är klimatrelaterade samt på hur sådana risker kan minska eller upphöra. Den andra ändringen innebär att kommunen i en detaljplan får bestämma att det krävs marklov för markåtgärder som kan försämra markens genomsläpplighet och som inte vidtas för att anlägga en gata, väg eller järnväg som är förenlig med detaljplanen.

Förordningen (2018:1428) om myndigheters klimatanpassningsarbete gäller för bl.a. Sjöfartsverket, Trafikverket och Transportstyrelsen. Myndigheter som omfattas av förordningen ska inom sitt ansvarsområde och inom ramen för sina uppdrag initiera, stödja och utvärdera arbetet med klimatanpassning. Om myndigheten förvaltar eller underhåller statlig egendom ska myndigheten också anpassa den verksamheten till ett förändrat klimat. Arbetet med klimatanpassning ska omfatta att klimatförändringens påverkan på myndighetens verksamhet utreds i en klimat- och sårbarhetsanalys. Myndigheten ska ta fram aktuella myndighetsmål för sitt arbete med klimatanpassning och bl.a. ha en handlingsplan för arbetet med att nå myndighetsmålen.

Trafikverket har tagit fram Trafikverkets klimat- och sårbarhetsanalys 2019 (2020:076) och Trafikverkets myndighetsmål och handlingsplan för klimatanpassning 2020–2022 (2020:075). Trafikverket är också sedan 2014 med i Myndighetsnätverket för klimatanpassning. Nätverket leds av Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI).

Klimatanpassning inom transportsystemet handlar om att anpassa infrastrukturen till dagens och framtidens klimat. Trafikverket uppger att man

succesivt anpassar transportinfrastrukturen till klimatförändringarna. Trafikverket arbetar med långa tidshorisonter och framhåller att det är nödvändigt att ta hänsyn till hur klimatet förväntas ändras under en lång tid framåt. Trafikverket utgår från expertmyndigheters bedömningar och underlag för att identifiera och analysera nuvarande och kommande klimatförändringar som kan innebära ökade risker för extrema väderhändelser såsom kraftiga regn och värmeböljor som ger stora följd effekter för samhället. Anpassningen kan t.ex. vara att höja befintlig infrastruktur, minska skredrisker och ta höjd för havsnivåförändringar i planeringsarbetet. Trafikverket betonar att man är en av många aktörer i arbetet med klimatanpassning. Arbetet med klimatanpassning uppges genomföras med transparens och i samverkan mellan olika delar av Trafikverket, kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter.

Klimatförändringarna får redan i dag konsekvenser för infrastrukturen. En ökad havsnivå påverkar både befintliga och planerade anläggningar. Avvattningsystemet med trummor, brunnar, diken och dräneringsledningar belastas av ökade nederbördsmängder och ökade flöden. Trafikverket pekar på att risken ökar för erosion, bortspolning, översvämningar, ras och skred. Ökade nederbördsmängder under vintermånaderna innebär mer snö i de norra delarna av Sverige. Detta ökar i sin tur behovet av snöröjning. Det kan också leda till kraftigare vårfloder och risk för översvämningar och bortspolning. Ett varmare klimat innebär förlust av tjälens bärighetshöjande faktor under vintermånaderna, vilket kan öka risken för skador på vägar. Höga sommartemperaturer kan ge upphov till ökad spårbildning och blödande asfalt. Varmare och fuktigare klimat innebär också ökad risk för fukt, mögel och korrosion. Värmeböljor kan även få effekter på arbetsmiljön för personal som jobbar utomhus, t.ex. trafikvakter och asfaltarbetare. Höga temperaturer och värmeböljor kan enligt Trafikverket även få stora negativa konsekvenser på tekniska komponenter i järnvägssystemet.

Klimatanpassningen utgörs av flera olika typer av åtgärder. Det kan t.ex. vara att reducera klimatrelaterade risker och att planera för omledningsmöjligheter. Eftersom klimatförändringarna sker långsamt kan vissa delar av infrastrukturen bytas ut succesivt och byggas om inom det ordinarie planerade arbetet. Andra delar av infrastrukturen har lång livslängd och måste anpassas redan från början när de byggs. Att anpassa till klimatförändringar och extremväder kommer att kräva mer samverkan och kommunikation mellan myndigheter, kommuner och andra aktörer. Trafikverket behöver tillsammans med externa aktörer utreda vilken infrastruktur som är extra viktig att anpassa utifrån samhällsviktig verksamhet.

Trafikverket betonar att ökad nederbörd och kraftiga skyfall kan orsaka höga flöden, dvs. större mängder vatten som inte rinner undan snabbt eller avdunstar. Det blir allt vanligare och kan påverka, eller skada, vägar och järnvägar. Broar och trummor under väg- och järnvägsbankar är särskilt sårbara. Tunnlrar, särskilt i lågpunkter, är speciellt utsatta om dräneringssystem och pumpar inte räcker till. Skyfall i urbana miljöer är också svåra att hantera eftersom stora delar av marken är hårdjord och avrinningsmöjligheterna blir



begränsade. Stora vattenmängder som forsar fram kan underminera och spola bort vägar. Järnvägen har till viss del samma utmaningar som vägarna, med broar, höga bankar och tunnlar som sårbara punkter – åtminstone när det gäller trafikpåverkan och kostnader för att återställa efter skada. Trafikverket betonar att god dränering är avgörande. Trafikverket identifierar också platser med förhöjda risker för ras eller skred, erosion, översvämning och bortspolade bankar. På vägsidan är många av riskpunkterna inventerade och på järnvägssidan har Trafikverket fastställt motsvarande metodik och arbetar med att få igång provinventeringar innan man kan inventera mer systematiskt.

På uppdrag av Statens geotekniska institut (SGI) gjordes 2022 en kartläggning av roller och ansvar för ras- och skredfrågor i samhället (1.1-2103-0202). Uppdraget ingick som en aktivitet under Arbetsgrupp naturolyckor som drivs av MSB. I rapporten konstateras att klimatförändringen och de globala hållbarhetsmålen ger ett ökat fokus på ras- och skredfrågor, eftersom situationen kommer att bli värre i flera områden. Analysen visar att komplexiteten för att hantera ras- och skredfrågor är stor och berör många aktörer och sektorer i samhället. De sektorer och områden som generellt bedöms viktiga att fokusera på är fysisk planering; planering av vägar och järnvägar; projektering, byggande och förvaltning av byggd miljö samt skogsbruk. Dessa sektorer berör en stor del av samhället och konsekvenserna kan bli stora om en naturolycka inträffar. I rapporten konstateras bl.a. att fastställda väg- eller järnvägsplaner har ett fastställt väg- respektive järnvägsutrymme. När stabilitetsförbättrande åtgärder behöver vidtas för befintlig infrastruktur och större utrymme krävs för markavvattning kan det fastslagna utrymmet vara för litet för att utföra de åtgärder som krävs. Det kan leda till problem med att få till effektiva lösningar. Stabilitetsförbättrande åtgärder bör genomföras med utgångspunkt från landskapsperspektivet, och det kan därför i vissa lägen finnas ett behov av att få tillgång till mark utanför befintligt väg- eller järnvägsområde. Rådigheten över en fastighet tillkommer normalt fastighetens ägare, men Trafikverket eller kommuner kan få rådighet exempelvis vid avtal som arrende, servitut, gemensamhetsanläggning eller expropriation. Det finns behov av att öka kunskapen om vilka möjligheter som finns att få rådighet till mark, men det finns enligt SGI också ett generellt behov av att granska olika lagstiftning för att se om befintligt regelverk är ändamålsenligt för att kunna utföra stabilitetsförbättrande åtgärder (klimatanpassningsåtgärder).

I SGI:s rapport konstateras att många områden där det finns risk för erosion, ras, skred och slamströmmar utgörs av skogsmark. Vid avverkning av skog i dessa områden kan ras, skred eller slamströmmar utlösas. Det kan ändra förutsättningarna och därmed påverka stabiliteten i vägbankar och banvallar. Denna problematik tas även upp i Skogsstyrelsens rapport Metodik för identifiering av slänter och raviner som är känsliga för vegetationsförändringar till följd av skogsbruk eller exploatering (Skogsstyrelsen, 2016). Skogsstyrelsen har tillsammans med SGI genomfört en utbildning för att höja kunskapsnivån hos skogsägare och på det sättet minska riskerna.

Skogsstyrelsen har även hållit utbildningar tillsammans med Trafikverket. Det finns enligt SGI:s rapport behov av ytterligare insatser för att uppmärksamma problematiken, höja kunskapsnivån och förändra beteendet. Det finns även behov av att utveckla former och arbetssätt för att hantera frågorna.

Trafikanalys har i Uppföljning av de transportpolitiska målen 2024 (rapport 2024:4) konstaterat att det svenska transportsystemet 2023 drabbades av flera större händelser som ledde till betydande störningar för trafik och transporter. Flera av händelserna under året kan direkt eller indirekt kopplas till extremt väder.

### **Pågående arbete**

I juni 2023 beslutade regeringen om ett uppdrag till Trafikverket att ta fram inriktningsunderlaget inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037. Trafikverkets inriktningsunderlag presenterades i januari 2024. Där konstaterar Trafikverket att klimatförändringar kommer att öka underhållsbehoven ytterligare genom ökad nederbörd, kraftiga skyfall och värmeböljor. Därför behövs exempelvis extra skötsel av sidoområden, träd-säkring, erosionsskydd samt rensning och byten av trummor för avvattning.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) framförde i en kommentar till budgetpropositionen för 2024 att den senaste tidens kraftiga oväder har visat att det finns stora behov av åtgärder i det svenska vägnätet för att säkerställa robustheten. Därför tillförs extra medel för att även enskilda väghållare som uppbär bidrag för sin väghållning ska kunna söka ersättning för särskilda driftsåtgärder. Regeringen överlämnade dessa förslag i budgetpropositionen för 2024 (se vidare avsnittet Enskilda vägar nedan).

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet kan konstatera att myndigheter och kommuner ska beakta klimat-aspekter och att ökad nederbörd och förändrade vattenflöden och vattennivåer ställer ökade krav på transportsystemets robusthet. Utskottet välkomnar att Trafikverket arbetar med att successivt anpassa transportinfrastrukturen till klimatförändringarna. Utskottet konstaterar att Trafikverket i sitt senaste inriktningsunderlag har pekat på att klimatförändringar kommer att öka underhållsbehoven ytterligare genom ökad nederbörd, kraftiga skyfall och värmeböljor. Utskottet är medvetet om att extremväder leder till stora behov av åtgärder för att säkerställa att både vägar och järnvägar är robusta.

När det gäller motionsförslagen om att stoppa kalavverknings i stråk runt järnvägsnätet vill utskottet peka på att detta är en fråga som har uppmärksammats i olika rapporter och att Skogsstyrelsen har genomfört utbildningar för att höja kunskapsnivån hos skogsägare och på det sättet minska riskerna.

Utskottet utgår med tillförsikt från att regeringen och myndigheterna fortsätter att arbeta med frågor om att klimatanpassa infrastrukturen. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade

och att det därför inte finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:903 (MP) yrkande 27, 2023/24:996 (MP) yrkande 38, 2023/24:1828 (S) yrkandena 1 och 2, båda i denna del, och 2023/24:1878 (MP) yrkandena 13 och 14.

## Skydd av infrastrukturen

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om arbetet med skydd av infrastrukturen. Utskottet konstaterar att säkerhetsläget har försämrats och framhåller regeringsuppdraget om att utreda behovet av stärkt järnvägs- och kollektivtrafikskydd med anledning av den höjda terrornivån. Vidare pekar utskottet på att regeringen har tagit fram en strategi mot bl.a. terrorism där det betonas att kritisk infrastruktur behöver skyddas. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionen är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 18 (SD).

### Motionen

I kommittémotion 2023/24:414 yrkande 39 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att infrastrukturen måste terrorsäkras. Motionärerna konstaterar att infrastruktur och transporter kan utgöra mål för terrorattacker och med betoning på rikets säkerhet föreslås en utredning med hög säkerhetsklassning för att terrorsäkra svensk infrastruktur.

### Bakgrund

I augusti 2023 höjdes terrorhotnivån i Sverige, och Trafikverket och Transportstyrelsen fick samma månad i uppdrag av regeringen att gemensamt utreda behovet av stärkt järnvägs- och kollektivtrafikskydd (LI2023/03011). Uppdraget innebar att Trafikverket och Transportstyrelsen bl.a. skulle se över och lämna förslag på hur skyddet i tågtrafiken kan stärkas. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) betonade i en kommentar att säkerhetsläget i Sverige har försämrats och den ökade hotbilden kan påverka många delar av samhället. Inom transportområdet är det en given utgångspunkt att resenärer ska kunna känna sig trygga när de reser kollektivt. Regeringen beslutade därför att myndigheterna skulle utreda ytterligare åtgärder som stärker skyddet för järnvägen och kollektivtrafiken. Inom ramen för uppdraget skulle myndigheterna bl.a. föreslå utformning och en process för framtagande av ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd. De skulle också analysera om det med hänsyn till befintlig reglering är lämpligt att införa krav på järnvägsföretag och infrastruktur- och stationsförvaltare att anta

säkerhetsplaner på företagsnivå och i så fall lämna förslag på hur sådana krav kan utformas. Vid genomförandet av uppdraget skulle Trafikverket och Transportstyrelsen samråda med Nationella rådet för järnvägs- och kollektivtrafikskydd (NRJK), Samverkansrådet mot terrorism och andra berörda myndigheter och aktörer.

Transportstyrelsen och Trafikverket redovisade i januari 2024 ett förslag för stärkt järnvägs- och kollektivtrafikskydd. Myndigheterna konstaterar att järnvägs- och kollektivtrafik i hög utsträckning är öppna system där det rör sig mycket människor. Det innebär att systemen är känsliga för attacker och attentat av olika slag. Myndigheternas uppfattning är att det behövs bindande regler för att stärka skyddet. Det räcker inte med frivilliga eller stödjande åtgärder för att lösa de utmaningar som finns i dag. För att ge skyddsarbetet inom järnvägs- och kollektivtrafiken mer tyngd samt göra det mer likvärdigt och proaktivt föreslår Trafikverket och Transportstyrelsen att en ny lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd tas fram. Myndigheterna konstaterar att det görs många bra saker redan i dag, men det krävs mer systematik för att säkerställa att järnvägs- och kollektivtrafiken fortsätter att vara trygg för resenärerna. En ny lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd bedöms tydliggöra för aktörerna vad som förväntas av dem. Utöver lagförslaget föreslås andra åtgärder. Ett sådant förslag är att ett nationellt program tas fram för järnvägs- och kollektivtrafiksskydd, vilket ska göra ansvaret tydligt och skapa en gemensam inriktning. Dessutom lämnas förslag som handlar dels om kontaktvägar för allmänheten som vill uppmärksamma avvikelser eller avvikande beteenden, dels om att vissa bestämmelser i ordningslagen behöver ses över. Dessa två förslag behöver enligt myndigheterna utredas vidare.

Vidare kan det nämnas att regeringen har tagit fram en nationell strategi mot våldsbejakande extremism och terrorism, vilken presenterades i januari 2024 i regeringens skrivelse 2023/24:56 Nationell strategi mot våldsbejakande extremism och terrorism – förebygga, förhindra, skydda och hantera. Strategin delas in i fyra områden; Förebygga, Förhindra, Skydda och Hantera. Dessa områden täcker enligt regeringen in de samhällsaktörer som gör insatser för att förhindra brottslighet som är kopplad till våldsbejakande extremism och terrorism, och om sådana brott ändå inträffar, för att kunna hantera konsekvenserna av dessa brott. Regeringen konstaterar att det är svårt att skydda samhället mot alla hot, men genom att alla relevanta samhällsaktörer har en tydlig roll i arbetet skapas förutsättningar för ett framgångsrikt arbete med att minska hoten mot Sverige och svenska intressen i utlandet. Ett av de områden som tas upp i strategin handlar om infrastruktur. Regeringen betonar att kritisk infrastruktur behöver skyddas och att skyddet behöver vara anpassat utifrån hotet. Regeringen hänvisar till det ovan refererade uppdraget till Trafikverket och Transportstyrelsen att gemensamt utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet. Vidare uppmärksammas att Totalförsvarets forskningsinstitut (FOI) bedriver ett kontinuerligt arbete för att kunna bedöma hotet att ickestatliga aktörer ska använda kemiska, biologiska, radiologiska, nukleära och explosiva ämnen

(CBRNE-ämnen) för att orsaka negativa effekter i samhället. Sverige deltar i det europeiska programmet för skydd av kritisk infrastruktur (EPCIP) som initierades efter terrordåden i USA och Europa i början av 2000-talet. Det övergripande målet för programmet är att förbättra skyddet av kritisk infrastruktur i EU. Hotet från terrorism är prioriterat, men skyddet av kritisk infrastruktur ska bygga på en strategi som omfattar alla relevanta hot.

I december 2022 beslutades Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2557 om kritiska entiteters motståndskraft. Direktivet syftar till att öka motståndskraften hos offentliga och privata aktörer, behöriga myndigheter och i unionen som helhet. Enligt direktivet ska medlemsstaterna identifiera aktörer (s.k. kritiska entiteter) som tillhandahåller samhällsviktiga tjänster inom bl.a. transportsektorn och digital infrastruktur. Avsikten är att stärka förmågan hos de som tillhandahåller samhällsviktiga tjänster att förebygga, motstå och hantera störningar eller avbrott, oavsett om dessa har föranletts av t.ex. naturolyckor, terroristattacker, pandemier eller andra allvarliga händelser. Efter sabotaget av gasledningarna i Östersjön presenterade kommissionen i oktober 2022 ett förslag till rådsrekommendation om åtgärder för att stärka motståndskraften hos kritisk infrastruktur i EU. Rådsrekommendationen antogs av rådet i december 2022.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet kan konstatera att säkerhetsläget har försämrats och att det därför är mycket viktigt att resenärer ska kunna känna sig trygga. Med anledning av den höjda terrornivån gav regeringen i augusti 2023 Trafikverket och Transportstyrelsen i uppdrag att utreda behovet av stärkt järnvägs- och kollektivtrafikskydd. Utskottet konstaterar att myndigheterna redovisade sina förslag i januari 2024. Vidare vill utskottet peka på att regeringen har tagit fram en nationell strategi mot bl.a. terrorism där det betonas att kritisk infrastruktur behöver skyddas. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionen är väl uppmärksammade och att det därför inte finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslaget. Därmed avstyrker utskottet motion 2023/24:414 (SD) yrkande 39.

## Investerings- och underhållsåtgärder i infrastrukturen

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om investerings- och underhållsåtgärder i infrastrukturen. Utskottet välkomnar att regeringen prioriterar att förbättra den befintliga infrastrukturen och understryker vikten av att se helheten i transportsystemet. Utskottet betonar vikten av att inte ställa trafikslagen mot varandra liksom att det behövs en balans mellan insatser på landsbygden och i städer. Utskottet konstaterar att behovet av underhåll är stort och att den negativa utvecklingen av vägarnas och järnvägarnas standard behöver vändas. Utskottet betonar att åtgärder i järnvägsnätet bör underlätta för arbetspendling och godstrafik och framhåller betydelsen av ett förbättrat vägunderhåll på både de hög- och lågtrafikerade vägarna. Utskottet framhåller också att regeringen har låtit belysa vilka effekter som öppnandet av Fehmarn Bältförbindelsen kommer att få i Sverige. Utskottet konstaterar vidare att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 19 (S), 20 (S), 21 (SD), 22 (V), 23 (C), 24 (MP), 25 (S), 26 (SD), 27 (C), 28 (MP), 29 (S) och 30 (MP) samt särskilt yttrande 2 (SD).

### Motionerna

#### *Följdmotion till skrivelsen*

I kommittémotion 2023/24:2897 yrkande 3 anför Linda W Snecker m.fl. (V) att sittande och framtida regeringar bör färdigställa påbörjade etapper för att nettonuvärdeskvoten för järnvägsinvesteringar ska öka. Motionärerna hänvisar bl.a. till att Riksrevisionen konstaterar att den fulla effekten och nyttan av järnvägsinvesteringar inte kan kvantifieras förrän alla åtgärder i systemet är färdigbyggda.

#### *Motioner från allmänna motionstiden 2023/24*

### Frågor om investerings- och underhållsåtgärder

I kommittémotion 2023/24:2625 betonar Gunilla Svantorp m.fl. (S) att den nationella planen för transportinfrastrukturen fram till 2033 bör genomföras (yrkande 4). Sverige behöver både satsa på ny kapacitet och förstärka resurser till väg- och järnvägsunderhåll. Vidare betonar motionärerna att de satsningar som finns med i den nationella transportplanen ska genomföras (yrkande 43 i denna del). Motionärerna betonar vidare att satsningar på järnvägs- och vägunderhåll kan bidra till att stärka konjunkturen, öka sysselsättningen och bidra till att Sverige håller samman (yrkande 23). Sverige har sedan decennier

underinvesterat i vägar och järnvägar samt underinvesterat i underhåll av dem, och när Sverige nu går mot tuffare ekonomiska tider är det enligt motionärerna centralt att investeringstakten i infrastrukturen hålls uppe.

I motion 2023/24:1828 anför Monica Haider (S) att det bör utredas hur underhållsskulden av befintlig svensk infrastruktur ska elimineras (yrkande 1 i denna del). Vidare anføres att kostnaden för Sverige om underhållsskulden inte åtgärdas bör utredas (yrkande 2 i denna del). Motionären betonar att industriutvecklingen är beroende av en tillförlitlig transportinfrastruktur, och därför behövs det en långsiktig plan för hur underhållsskulden ska åtgärdas och hur arbetet ska finansieras.

I motion 2023/24:2000 yrkande 1 anför Kristoffer Lindberg m.fl. (S) att det bör övervägas att ytterligare prioritera medel för infrastrukturinvesteringar i hela landet. Motionärerna betonar att tillgången till fungerande vägar och järnvägar av god kvalitet även utanför storstadsregionerna måste vara en självklarhet.

I motion 2023/24:1225 anför Martina Johansson (C) att en utredning bör tillsättas för att skapa mer situationsanpassade regelverk när Trafikverket genomför åtgärder i infrastrukturen. Motionären konstaterar att det inte finns något regelverk för hur ett lokalsamhälle ska fungera under ombyggnationer eller hur man möter företagares utmaningar under arbetet med en väg eller järnväg eftersom det är störst fokus på säkerheten.

### **Åtgärder när det gäller järnvägar**

I partimotion 2023/24:2346 anför Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att färdigställa redan påbörjade järnvägssträckor (yrkande 5). Motionärerna konstaterar att det finns ett flertal järnvägssträckor som är påbörjade men inte färdigställda och menar att detta är ett resursslöseri. Vidare menar motionärerna att regeringen bör återkomma med förslag som säkerställer att det regionala järnvägsnätet utvecklas och föreslår att ett moratorium för nedläggning av regionala banor ska införas (yrkande 6). I motionen betonas att de regionala banorna spelar en viktig roll i ett fungerande järnvägssystem och i klimatomställningen.

I partimotion 2023/24:996 yrkande 36 i denna del föreslår Per Bolund m.fl. (MP) att järnvägen ska rustas upp och byggas ut i hela landet.

I kommittémotion 2023/24:2625 yrkande 26 pekar Gunilla Svantorp m.fl. (S) på att järnvägen har en nyckelroll för Sverige i att klara ett ökande transportbehov. Sverige är ett geografiskt stort och varuexportberoende land som behöver kommunikationer och infrastruktur av allra högsta klass, och regeringen bör därför återkomma med en plan för när underhållsskulden ska vara åtgärdad.

I kommittémotion 2023/24:400 betonar Patrik Jönsson m.fl. (SD) behovet av att kraftigt stärka underhållet av det befintliga järnvägssystemet (yrkande 25). Det finns enligt motionärerna ett behov av att säkerställa och optimera det befintliga järnvägssystemet för att i ett första skede generera en mer driftssäker och snabb trafik. Vidare anför motionärerna att mer resurser till dubbelspårig

järnväg bör prioriteras (yrkande 28). De påminner om att enkelspårsträckor är mer störningskänsliga och menar att dubbelspårsträckor är ett måste, i synnerhet på de mest trafikerade sträckorna. Dessutom anser motionärerna att man bör ge bättre förutsättningar för regionala järnvägsnät (yrkande 29). Goda kommunikationer med regionaltåg är en förutsättning för att arbetspendling ska fungera, och en utveckling av det regionala nätet och resandet görs bäst i dialog med regioner och trafikhuvudmän. Slutligen menar motionärerna att Trafikverket bör ha en positiv grundsyn på olika regioners önskemål om nya stationer (yrkande 30). Motionärerna betonar att en lyhörddhet för kommunernas och regionernas önskemål om fler tågstationer gör det möjligt att öka resandeunderlaget.

I kommittémotion 2023/24:2465 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör återkomma med en handlingsplan för att återställa underhållsskulden i järnvägssystemet senast till 2030 (yrkande 39). Motionärerna anser att de brister som finns i det svenska järnvägsnätet behöver åtgärdas så att tågen kan fungera och gå i tid. Vidare menar motionärerna att Trafikverket bör anslå medel till järnvägsunderhåll avseende lokala banor (yrkande 41). Motionärerna konstaterar att ett stort antal banor är i dåligt skick och vill därför öronmärka en del av järnvägsunderhållet till att rusta upp lokala banor som har en viktig pendlings- och godstransportfunktion och därmed stor betydelse för jobben och tillväxten.

I kommittémotion 2023/24:1519 yrkande 32 i denna del anför Elin Söderberg m.fl. (MP) att järnvägen ska rustas upp och byggas ut i hela landet.

I kommittémotion 2023/24:1878 föreslår Daniel Helldén m.fl. (MP) att Trafikverket ska ta fram kostnadseffektiva förslag för att upprätthålla och utveckla lågtrafikerade tågsträckor (yrkande 32). Motionärerna påminner om att ett stort antal sträckor i det svenska järnvägsnätet behöver uppgraderas och att det behövs en stor satsning på järnvägen.

I motion 2023/24:2278 yrkande 4 pekar Lars Englund (M) på behovet av en översyn av möjligheten till elektrifiering av järnvägen. Motionären konstaterar att bristerna i elektrifieringen är ett hinder för att öka transporter av gods och minskar incitamenten för företagsetablering av järnvägsgods.

### **Åtgärder när det gäller vägar**

I partimotion 2023/24:996 yrkande 39 anför Per Bolund m.fl. (MP) att steg 1- och steg 2-åtgärder samt upprustning av befintlig väginfrastruktur framför nya vägar måste premieras. Motionärerna betonar att nybyggnation av vägar har miljö- och klimatpåverkan.

I kommittémotion 2023/24:2625 yrkande 34 lyfter Gunilla Svantorp m.fl. (S) upp vikten av fortsatta satsningar på vägunderhåll, inte minst på landsbygden och i det finmaskiga vägnätet i glesbygden, och att arbetet med att öka bärigheten i det svenska vägnätet måste fortsätta för att säkerställa vägnätets robusthet och kapacitet.

I kommittémotion 2023/24:414 menar Thomas Morell m.fl. (SD) att det bör införas ett riktat stöd till kommuner för upprustning av vägar (yrkande 15).



Motionärerna konstaterar att i samband med att många kommuner har pressad ekonomi skiljer sig skicket på de kommunala vägarna åt i förhållande till det statliga vägnätet. Vidare framhåller motionärerna att stadsmiljöavtalen bör omarbetas till förmån för att upprusta kommunala vägar (yrkande 16). Motionärerna menar att avtalen bör riktas mot realistiska trafikåtgärder som förbättrar framkomligheten i städerna. Slutligen menar motionärerna att europavägarna i landet bör hålla lägst fyrfältsstandard (yrkande 20), inte minst för att säkerhetsnivån ska vara rimlig.

I kommittémotion 2023/24:2465 yrkande 55 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att begreppet ”en lägsta godtagbar vägstandard” bör införas. Motionärerna framhåller att statens mest finmaskiga och lågtrafikerade vägnät är viktigt för tillgänglighet i hela landet.

I motion 2023/24:854 anför Daniel Persson (SD) att man bör utreda alternativ för att stärka vägnätet så att man kan förvänta sig en likvärdig kvalitet på det statliga vägnätet i hela Sverige. Motionären konstaterar att mer än var tionde statlig väg är i mycket dåligt skick, och som väntat är vägnätet sämst i de nordligaste delarna av Sverige.

I motion 2023/24:1215 efterfrågar Alireza Akhondi (C) att en översyn av hur Trafikverket lever upp till sitt uppdrag att upprätthålla en god vägstandard i hela Sverige tillsätts. Motionären konstaterar att vägnätet håller en låg standard och att det är hög tid att ta ett helhetsgrepp om det svenska vägnätet för att möta EU:s regelverk och för att Sverige ska kunna behålla en fordonsindustri i teknologisk framkant, där utvecklingen av eldrivna och självkörande fordon kräver hög standard på vägnätet.

### **Åtgärder med anledning av Fehmarn Bält-förbindelsen**

I kommittémotion 2023/24:2625 yrkande 44 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att det är viktigt att beakta de kapacitetsutmaningar som järnvägsnätet ställs inför när Fehmarn Bält-förbindelsen står färdig 2029. Motionärerna konstaterar att denna nya förbindelse innebär att godstrafiken kan öka kraftigt mellan Skandinavien och kontinenten.

I kommittémotion 2023/24:1534 anför Daniel Helldén m.fl. (MP) att det skyndsamt behöver utredas vilka konsekvenser Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande 2029 får för transportinfrastrukturen i Sverige. Motionärerna konstaterar att tunneln under Fehmarn Bält kommer att ha en betydande påverkan på svensk infrastruktur och svensk industri. Även i kommittémotion 2023/24:1878 anför Daniel Helldén m.fl. (MP) att man bör utreda vilka konsekvenser Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande 2029 får för transportinfrastrukturen i Sverige (yrkande 17). Fehmarn Bält-förbindelsen kommer markant att ändra godsflödena in i Sverige, och motionärerna menar att det finns en överhängande risk för att det blir stora mängder gods på väg om inte det svenska järnvägssystemet är anpassat till förändringarna. Vidare bör man snarast påbörja genomförandet av kompensatoriska åtgärder för godstrafik på järnväg i södra Sverige med avseende på effekterna av Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande 2029 (yrkande 18).

## Bakgrund

### *Den nationella planen*

Enligt riksdagens beslut med anledning av den senaste infrastrukturpropositionen ska den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2022–2033 uppgå till 799 miljarder kronor, uttryckt i 2021 års priser (prop. 2020/21:151, bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). Den ekonomiska ramen fördelas enligt riksdagens beslut på följande sätt:

- 165 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga järnvägar
- 197 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar
- 437 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet.

Den del av den ekonomiska ramen som ska användas till utveckling av transportsystemet för perioden 2022–2033 får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i den befintliga infrastrukturen, statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafik-anläggningar m.m., bidrag till åtgärder i allmänna farleder och slussar, stöd för att främja hållbara stadsmiljöer samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån. Den dåvarande regeringen menade att det fortsättningsvis behövs stora satsningar på att utveckla transportinfrastrukturen. När det gäller trimnings- och miljöåtgärder bedömde den dåvarande regeringen att sådana åtgärder i den befintliga transportinfrastrukturen är ett effektivt sätt att bidra till uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. När det gäller större investeringar bedömdes att den nationella plan för infrastruktur 2018–2029 som den dåvarande regeringen fattat beslut om, med investeringar i vägar, järnvägar och farleder i hela landet fullföljs. Det finns även behov av att göra ytterligare nya investeringar i transportinfrastrukturen under den kommande planperioden. Den dåvarande regeringen bedömde att utökade ramar för nya investeringar, utöver de som ligger i gällande plan, var nödvändiga. I infrastrukturpropositionen betonades att underhåll av befintlig infrastruktur i hela landet är ett resurseffektivt sätt att upprätthålla tillgängligheten. Den dåvarande regeringen menade att det i enlighet med fyrstegsprincipens andra steg ger effektivare användning av den befintliga infrastrukturen. Bland annat upplystes det om att Trafikverket hade fått i uppdrag att upprätta en långsiktig underhållsplan för att genomföra järnvägsunderhåll för att säkerställa ett samhällsekonomiskt effektivt underhåll och en ökad punktlighet.

Fyrstegsprincipen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis. Steg 1 handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt, och steg 2 innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. Steg 3, att bygga om, genomförs vid behov, och det innebär begränsade ombyggnationer, och steg 4, att bygga nytt,

genomförs om behovet inte kan tillgodoseas i de tre tidigare stegen. Fyrstegsprincipen beskrivs närmare ovan i avsnittet *Infrastrukturplanering*.

Den 7 juni 2022 fastställdes den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur för perioden 2022–2033 och definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2022–2033. I skrivelse 2021/22:261 om den nationella planen betonas att drift och underhåll av vägar och järnvägar är en förutsättning för att säkra den statliga transportinfrastrukturens funktion och tillförlitlighet. Det anges att de ökade resurserna möjliggör en upprustning av standarden i det befintliga järnvägssystemet. Vidare framhålls bl.a. att det statliga vägnätet är omfattande och har en stor betydelse i hela landet för att möjliggöra transporter och resor i vardagen. Behoven av underhållsåtgärder är stora på alla typer av vägar. Även på det lågtrafikerade vägnätet, vilket ofta utgörs av gamla vägar som inte har dimensionerats och byggts utifrån dagens krav, finns det stora behov av underhållsåtgärder. När det gäller utveckling av transportsystemet redogörs det i planen för trimnings- och miljöåtgärder, stadsmiljöavtal, namngivna objekt med en kostnad över 100 miljoner kronor, räntor och amorteringar, driftsbidrag till icke-statliga flygplatser m.m. samt övrig utveckling.

Det framgår av skrivelsen att det tillkommer ytterligare medel från banavgifter, trängselskatter, infrastrukturavgifter och medfinansiering utöver de medel som riksdagen har anslagit för planperioden. Intäkterna från banavgifter beräknas uppgå till 26,9 miljarder kronor under planperioden och används för att finansiera vidmakthållande av de statliga järnvägarna. För utveckling av transportsystemet tillkommer medel genom trängselskatt med 39,6 miljarder kronor, infrastrukturavgifter med 0,290 miljarder kronor samt medfinansiering från kommuner och andra externa aktörer med 15,2 miljarder kronor. Totalt beräknas ca 82 miljarder kronor tillföras på detta sätt. Med tillkommande finansiering från banavgifter, trängselskatter, infrastrukturavgifter och medfinansiering uppgår således det totala beloppet för infrastruktursatsningar till 881 miljarder kronor.

Det pågående arbetet med den nya nationella planen för infrastruktur redovisas nedan under rubriken *Pågående arbete*.

### *Vägarnas och järnvägarnas tillstånd*

Trafikanalys har i Uppföljning av de transportpolitiska målen 2024 (rapport 2024:4) konstaterat att bristande underhåll har lett till ett transportsystem som är känsligt för störningar. Det har också bidragit till ett år med ännu sämre tillförlitlighet i järnvägstrafiken. Även totalstoppen i vägnätet ökade jämfört med året innan.

I Trafikverkets årsredovisning för 2023 (2024:021) betonas att avgörande faktorer för anläggningens tillstånd är hur den ursprungligen byggdes, hur den har underhållits och hur den används. När anläggningen slits under lång tid utan att åtgärder för att återskapa tillståndet utförs i motsvarande grad, sker

enligt Trafikverket en nedbrytning som ökar progressivt, vilket leder till merkostnader för akuta och kortlivade lagningar samt fler störningar än nödvändigt. Trafikverket uppger att man därför arbetar för att återställa anläggningens tillstånd och förebygga att den bryts ned.

I budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/24:1 utg.omr. 22) betonas att en förutsättning för ett väl fungerande järnvägssystem är god kvalitet på spåren och en hög driftssäkerhet. Andelen infrastrukturellerade tågstörande fel i förhållande till trafikeringen (tågkilometer) ökade enligt regeringen för nästan alla bantyper under 2021, men föll under 2022 tillbaka och minskade då för alla bantyper. Orsaken är framför allt att felen i banöverbyggnaden har minskat men även att trafikeringen har ökat jämfört med föregående år.

När det gäller det belagda vägnätet är målet att en så liten andel som möjligt av vägnätet ska avvika från den beslutade standarden. Ju lägre andel som avviker från standarden, desto bättre är tillståndet. Enligt budgetpropositionen försämrades tillståndet kraftigt för vägar i storstadsområden under perioden 2013–2020. Trenden ser dock enligt regeringen ut att ha stannat av och andelen vägar i storstadsområden som avviker från standarden minskade under både 2021 och 2022. Knappt 10 procent av vägarna i storstadsområden är fortfarande sämre än underhållsstandard. Vägtypen utgör totalt en liten del av det statliga vägnätet, men trafikbelastningen är hög och vägarna är dyra att åtgärda på grund av den hårda trafikbelastningen. För vägar som bildar större sammanhängande stråk, vilka utgör ca 18 procent av vägnätet, fortsätter de senaste årens negativa trend. Det gäller främst mötesfria vägar som i allt högre grad avviker från underhållsstandard. Även andra vägtypers tillstånd har försämrats de senaste 4–5 åren. Mötesfria vägar har generellt snabbare nedbrytning än andra vägar. För övriga statliga vägar, vilka utgör ca 80 procent av vägnätet, har förändringarna enligt regeringen varit små de senaste åren. Dessa mer lågtrafikerade vägtyper har en åtgärdscykel för beläggningen på 10 till 20 år.

Vidmakthållande av den statliga väg- och järnvägsanläggningen omfattar att genomföra nödvändiga drifts- och underhållsåtgärder av de anläggningar som är i drift. Syftet är att hålla statliga vägar och järnvägar framkomliga och bevara dem så att den avsedda funktionen kan upprätthållas under hela livstiden och därmed bidra till att de transportpolitiska målen nås. I budgetpropositionen anför regeringen att underhållsåtgärder endast är kostnads-effektiva till en viss punkt i nedbrytningsprocessen, och därefter krävs en reinvestering av de delar av anläggningen som uppnått sin tekniska livslängd. Underhållet ska bidra till att anläggningen är robust, kan erbjuda en hög kapacitet och användbarhet samt en god punktlighet. Underhållsverksamheten påverkades 2022 av omvärldsläget. Det har framför allt medfört kraftiga öknings av priser på bränsle och insatsvaror samt vissa brister i materialförsörjningen. Enligt regeringen ökade verksamhetsvolymen för vägunderhåll under 2022 jämfört med föregående år. Under året fortsatte Trafikverket att genomföra åtgärder till följd av de tidigare genomförda satsningarna på

förbättrat vägunderhåll, med fokus på bl.a. det finmaskiga vägnätet på landsbygden. Stora delar av satsningen inriktades mot åtgärder inom beläggnings-, belysnings-, avvattnings- och brounderhåll. Kostnaderna för beläggningsunderhåll varierar mellan olika vägtyper, och variationerna mellan åren är små.

### *Underhåll av vägar och järnvägar*

#### **Trafikverkets underhållsplan för 2024–2027**

I Trafikverkets senaste underhållsplan från mars 2024 (2024:078) redovisas hur tilldelade medel för underhållsåtgärder på vägar och järnvägar används och vilka effekter de ger. Trafikverkets underhållsplanering utgår från den nationella planen för transportinfrastrukturen och Trafikverkets underhållsstrategier. Underhållsplanens åtgärder återfinns också i Trafikverkets genomförandeplan, vilken redovisar de effekter åtgärderna ger när de är genomförda och den trafikpåverkan som kan uppkomma när de genomförs. Vid framtagandet av underhållsplanen har Trafikverket fört dialog bl.a. med järnvägsbranschen, och när det gäller vägåtgärderna tas de fram i dialog med samverkansparter och genom koordinering i interna och externa forum. Underhållsplanen löper över fyra år men uppdateras årligen.

I planen konstateras det att vägarnas underhållsbehov ökar. Trafikverket konstaterar samtidigt att tilldelade medel 2024 inte räcker till planerade underhållsåtgärder. För att genomföra planerat underhåll på vägarna behöver enligt verket en planerad överförbrukning av medlen hanteras under 2024 och 2025. Trafikverket konstaterar att gapet mellan underhållsbehovet och de tilldelade medlen fortsätter att öka. Stora delar av vägnätet byggdes före 1970 och är dimensionerat för dåtidens trafik och laster. Nu börjar allt fler vägar uppnå sin tekniska livslängd. Dessutom har fler fordon och tyngre transporter ökat slitaget, och många vägkroppar och vägtrummor är i dag till stor del uttjänta enligt Trafikverket. Det finns också fler vägar och tunnlar med tekniskt avancerade system att underhålla i dag, vilket innebär att underhållsbehoven ökar ytterligare. Till följd av det ökade gapet menar Trafikverket att man tvingas prioritera att vidmakthålla vägnätets funktion på kort sikt, samtidigt som fler underhållsåtgärder måste prioriteras mot varandra. Enligt Trafikverket kan uteblivet underhåll medföra en funktionsbrist på kort sikt, eller onödigt höga kostnader för att upprätthålla vägsystemets funktion över livscykeln. Uteblivet underhåll leder också till större skador i samband med väderhändelser. De enskilt största underhållsåtgärderna under 2024–2027 är broåtgärder och upprustningar av vissa tunnlar som pågår och ska påbörjas. Som ett resultat av de åtgärder som genomförs under perioden kommer framkomligheten på vägarna att upprätthållas men sakta försämrats. Det totala behovet av underhållsåtgärder under perioden 2024–2027 går enligt Trafikverket inte att utföra med tilldelade medel, och viktiga underhållsåtgärder kommer att behöva senareläggas. Sammanfattningsvis uppger Trafikverket att man inte har möjlighet att åtgärda vägarna i den takt som de bryts ned. Det

innebär att det eftersläpande underhållet fortsätter att byggas upp, och anläggningen kommer därmed långsamt att försämrans.

Vidare uppger Trafikverket att man fortsätter att byta ut en sliten järnvägsanläggning på viktiga transportflöden. Trafikverket uppger att anslagen för järnvägsunderhåll successivt har ökat fram till 2024, för att därefter plana ut på en högre nivå jämfört med den föregående nationella planen. År 2023 var den finansiella ramen för underhåll av järnvägen dubbelt så stor som 2013. Trafikverket konstaterar att de ökade anslagen ger utrymme för fler åtgärder inom samtliga delar av anläggningen jämfört med den föregående planen. Upprustning har genomförts, och ytterligare åtgärder är planerade på fyra särskilt utpekade transportflöden för att minska risken för nya nedsättningar och återställande av bärighetsnedsättningen. Trafikverket anför att antalet reinvesteringar på järnvägen kommer att öka, inte minst genom ett ökat antal spår- och kontaktledningsbyten. Enligt Trafikverket ökar också växelbytestakten, med fokus på att ta bort och hindra hastighetsnedsättningar. Under perioden möjliggörs en ökning av ställverksbyten och reservdelssäkring för signalanläggningen. Kontaktledningar kommer enligt Trafikverket att kunna rustas upp i en ökad takt, vilket behövs eftersom de är slitna. Exempel på större åtgärder är byte av kontaktledning på Västra stambanan, Malmbanan, Södra stambanan och Dalabanan. Även åtgärder för att göra elkraftförsörjningen mer robust kommer att kunna genomföras. Satsningen på drift och underhåll innebär enligt Trafikverket att den negativa tillståndsutvecklingen som har pågått under lång tid på järnvägen kan bromsas upp och stabiliseras.

### **Särskilt om planering och genomförande av järnvägsunderhållet**

I augusti 2023 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att redogöra för vilka åtgärder som myndigheten genomför och avser att genomföra för att utveckla och stärka sin beställarkompetens och förmåga att planera och genomföra järnvägsunderhåll för att öka robustheten, tillförlitligheten och punktligheten i järnvägstrafiken (LI2023/03037). Redovisningen ska även omfatta vilka åtgärder som genomförs för att förbättra funktionssättet på marknaden för järnvägsunderhåll och därmed främja förutsättningarna för marknadens aktörer att utvecklas.

I februari 2024 redovisade Trafikverket uppdraget i rapporten Åtgärder för att stärka järnvägsunderhållets genomförande – på väg mot ökad operativ förmåga (2024:025). Med operativ förmåga avses såväl Trafikverkets som hela branschens förmåga att omsätta kunskap om anläggningens tillstånd och nedbrytning till åtgärdsbehov och genomförda åtgärder i anläggningen. I rapporten beskrivs den operativa förmågan inom anläggningskunskap, planering och prioritering samt genomförande. Trafikverket konstaterar att anläggningens tillförlitlighet kan öka genom att den operativa förmågan stärks, men också att den utvecklingen behöver skyndas på för att möta en snabbt ökande tilldelning, ett stigande behov av underhåll samt omvärldens högt ställda förväntningar på ett säkert, modernt och effektivt underhåll. Trafikverkets slutsats är att det krävs att samarbetet och dialogen ökar i branschen,

att möjligheterna och potentialen i innovation och lärande tas till vara i större omfattning och att kunskapen om anläggningen omsätts i effektiva åtgärder via ökad attraktivitet för kunder och leverantörer i Trafikverkets affärer. För att lyckas med detta har Trafikverket identifierat nio fokusområden som inrymmer både pågående och planerade åtgärder. I rapporten redovisas vidare anläggningens tillförlitlighet och järnvägstrafikens punktlighet. Bland annat konstateras att punktligheten inte har nått sitt branschgemensamma mål och att drygt en femtedel av alla merförseningstimmar kan härröras till infrastrukturen.

Trafikverket ska enligt regeringsuppdraget även lämna in en uppföljande rapportering som rör genomförandet av redovisade åtgärder och eventuella tillkommande åtgärder senast den 24 juni 2024 och den 21 oktober 2024.

Vidare kan det nämnas att Trafikverket och Byggföretagen slöt en avsiktsförklaring i januari 2024 för att utveckla anläggningsbranschen och främja en väl fungerande transportinfrastruktur i Sverige. Det konstateras att Trafikverksmarknaden står för ca 30 procent av den svenska anläggningsmarknaden. I förklaringen slås det fast att Trafikverket och Byggföretagens medlemmar är beroende av varandra. För att lyckas med samarbetet har Trafikverket och Byggföretagen kommit överens om ett antal ömsesidiga förutsättningar och utvecklingsbehov. Trafikverket ska bl.a. främja produktivitet, effektivitet och innovationer i anläggningsbranschen samt bidra till branschens utveckling.

### *Elektrifieringen av Sveriges järnvägsnät*

Sveriges järnvägsnät består av ca 15 600 kilometer spår. Av detta förvaltar Trafikverket infrastrukturen för ca 14 200 kilometer. Den allra största delen, omkring 80 procent, av järnvägen är enligt Trafikverket elektrifierad. Trafikverket planerar för att elektrifiera olika järnvägssträckor.

### *Järnvägsstationer*

Jernhusen är ett statligt bolag som äger 36 stationer av olika storlek. Det finns även ca 135 väntsalor i Jernhusens dotterbolag Svenska Reseterminaler. Jernhusen äger de flesta järnvägsstationer i Sverige, medan Trafikverket äger perronger och några mindre stationer.

Trafikverket betonar att stationer är en viktig komponent i järnvägs-systemet. Enligt Trafikverket finns det olika principer för var en station kan placeras. Trafikverket menar att olika stationslägen på olika sätt kan bidra till att uppfylla målet att möjliggöra hög tillgänglighet och ge stöd åt ett stort tågresande. Det finns ibland flera ägare i en stationsmiljö. Trafikverket råder över vissa delar, t.ex. plattformar.

### *Närmare om Fehmarn Bält-förbindelsen*

Fehmarn Bält-förbindelsen omfattar en ca 18 kilometer lång sänktunnel för både bil- och tågtrafik mellan danska Rødby och tyska Puttgarden. Bygget av denna tunnel under Fehmarn Bält pågår och kommer att innehålla både väg

och järnväg. Bygget av tunneln började 2020 på den danska sidan och 2021 på den tyska. Enligt uppgift kommer tunneln att vara klar 2029.

Den svenska regeringen gav i december 2022 Trafikverket i uppdrag att belysa nya alternativa åtgärder i järnvägssystemet i Skåne. I uppdraget anför regeringen att effekterna av att Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland öppnar kring 2029 ska beaktas. Uppdraget redovisades i juni 2023 till regeringen (2023:108). Trafikverket konstaterar att kapaciteten på järnvägen i Skåne är hårt utnyttjad och efterfrågan bedöms stiga ytterligare, inte minst efter 2029 när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar. Förslag på bl.a. framkomlighetsåtgärder för godstrafiken med sikte på Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande presenterades. Trafikverket konstaterar att större steg 4-åtgärder som tillför ny kapacitet i systemet inte hinner planeras och byggas så att de är klara när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar 2029. För att underlätta situationen för godstrafiken har därför framkomlighetsåtgärder för godstrafiken tagits fram.

### **Pågående arbete**

Regeringen påbörjade i juni 2023 arbetet med att ta fram en ny plan för Sveriges transportinfrastruktur genom att i ett första steg ge Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den kommande planperioden 2026–2037 (LI2023/02737). Utgångspunkten för uppdraget är att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen med därtill hörande etappmål nås. Av uppdraget framgår att regeringen betonar vikten av underhåll av vägar och järnvägar samt kostnads-effektiva åtgärder för att optimera transportinfrastrukturen och öka transport-effektiviteten. Regeringens prioriteringar är att fortsätta förbättra den infrastruktur som finns, reparera där det behövs och förvalta de gemensamma resurserna på bästa sätt. Inriktningsunderlaget ska beakta nyttan med att upprätthålla funktionaliteten i infrastrukturen i förhållande till nyttan av nya investeringar. Inriktningsunderlaget ska ligga till grund för en infrastrukturproposition som regeringen avser att lämna till riksdagen under hösten 2024.

I januari 2024 redovisade Trafikverket sitt inriktningsunderlag för 2026–2037 (rapport 2024:003). Trafikverket anser sammantaget att det är angeläget att rusta, effektivisera och modernisera den befintliga infrastrukturen, vidta åtgärder för att klara dels klimat- och trafiksäkerhetsmålen, dels klimatförändringar och yttre hot samt att hushålla med resurser genom att minska kostnader, prioritera noga och besluta om nya satsningar först när kostnader och nyttor är väl utredda. I Trafikverkets inriktningsunderlag konstateras att det mesta av morgondagens trafik kommer att använda dagens infrastruktur, och användande och underhåll av den infrastruktur som redan finns är därmed avgörande för framtidens tillgänglighet. Genom att använda infrastrukturen effektivare och utveckla faktorer som regleringar, prissättning, lagstiftning och trafikledning kan tillgängligheten ökas väsentligt även utan stora



infrastrukturinvesteringar. Med rätt underhåll kommer infrastrukturen enligt Trafikverket att fungera under lång tid framåt. Att underhålla i god tid sparar pengar i längden, och därför är det viktigt att det finns tillräckligt med medel till förebyggande underhåll. Hittills har det eftersatta underhållet framför allt märkts genom att kostnaderna för akut underhåll har ökat, men framöver kan det också försämra infrastrukturens funktion märkbart. För järnvägsinfrastrukturen är den begränsande faktorn framför allt svårigheten att få tid i spåren för att utföra underhållsåtgärder, men också den bristande tillgången på entreprenörer och utrustning. Trafikverkets ambition är att öka den operativa förmågan över tid inom områden som samarbete och dialog, attraktiva affärer samt innovation och lärande. Trafikverkets analyser visar att satsningar på underhåll är viktigt för flera av de transportpolitiska målen och att det har hög samhällsekonomisk lönsamhet för både väg och järnväg. Trafikverket har inlett ett arbete för att minska infrastrukturens drifts- och underhållskostnader. Potentialen för kostnadseffektiviseringar bedöms vara större för järnvägsunderhållet än för vägunderhållet. Enligt Trafikverket har investeringarna i den gällande planen sammantaget stora positiva effekter på transportsystemet, bl.a. genom ökad trafiksäkerhet, ökad järnvägskapacitet, minskade restider och sänkta transportkostnader. Många av investeringarna har enligt Trafikverket hög samhällsekonomisk lönsamhet. Generellt uppges också trimnings- och miljöåtgärder ha god måluppfyllelse och samhällsekonomisk lönsamhet, och de ligger också i linje med fyrstegsprincipen. Även utanför planen finns ett stort antal angelägna investeringar, bl.a. nödvändiga uppgraderingar av järnvägstekniska system och ett stort antal trafiksäkerhetsinvesteringar med hög lönsamhet.

Regeringen bedömer i budgetpropositionen för 2024 att den samlade effekten av de investeringar, reinvesteringar och underhållsåtgärder som genomförs kan bidra positivt till delar av de transportpolitiska målen som t.ex. trafiksäkerhet och tillgänglighet, genom bl.a. punktlighet, kapacitet, robusthet, användbarhet samt miljö och hälsa. I regeringens bedömning av måluppfyllelsen konstateras det att transportsystemets standard har försämrats, och många vägar har i dag en standard som är lägre än den avsedda. Regeringen betonar att ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem där alla trafikslag utvecklas och bidrar till de transportpolitiska målen är en förutsättning för att hela Sverige ska fungera. Regeringen meddelar att den prioriterar att fortsätta förbättra den befintliga infrastrukturen, reparera där det behövs och förvalta de gemensamma resurserna på bästa sätt. Åtgärder i järnvägsnätet bör i första hand underlätta för arbetspendling och godstrafik. Tillgängligheten och framkomligheten behöver upprätthållas och den negativa utvecklingen av vägnas standard behöver vändas. Behovet av underhåll av transportinfrastrukturen är enligt regeringen stort. För att minska det eftersatta vägunderhållet föreslår regeringen extra resurser för underhåll av såväl statliga som enskilda vägar.

## Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om åtgärder i transportinfrastrukturen behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU4 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Utskottet betonade att det är viktigt att inte ställa trafikslagen mot varandra och att utveckling och vidmakthållande av transportinfrastrukturen är en förutsättning för att Sverige ska klara olika mål. Utskottet välkomnade regeringens satsningar på både investeringar och vidmakthållande av vägar och järnvägar som bidrar till att säkerställa arbetspendling och godstrafik i olika delar av landet. Utskottet konstaterade att de frågor som togs upp i motionerna var väl uppmärksammade och att det inte fanns skäl att vidta någon åtgärd. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

### *Frågor om investerings- och underhållsåtgärder*

Utskottet vill inledningsvis slå fast att ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem där alla trafikslag utvecklas och bidrar till de transportpolitiska målen är en förutsättning för att hela Sverige ska fungera. Detta skapar tillgänglighet för människor i hela landet, bidrar till stärkt konkurrenskraft, ökat bostadsbyggande, minskad miljöpåverkan och det har en avgörande roll för Sveriges klimatomställning. Utskottet delar regeringens bedömning att villkoren för att kunna bo, leva och verka i hela landet behöver förbättras. En förutsättning för det är att förbättra transportinfrastrukturens tillstånd och funktion. Utskottet välkomnar därför att regeringen kommer att prioritera att fortsätta förbättra den befintliga infrastrukturen, reparera där det behövs och förvalta de gemensamma resurserna på bästa sätt. Utskottet vill i sammanhanget understryka vikten av att se helheten i transportsystemet när det handlar om investerings- och underhållsåtgärder – det handlar om ett system där alla fyra trafikslag är självklara delar som har olika styrkor och fungerar olika bra för olika ändamål. Utskottet vill betona att det är viktigt att inte ställa trafikslagen mot varandra, utan skapa ett effektivt transportsystem där både bilar, tåg, båtar och flyg har en viktig plats.

Med anledning av motionsförslag om underhållsskulden kan utskottet konstatera att behovet av underhåll av transportinfrastrukturen är stort och att den negativa utvecklingen av vägarnas och järnvägarnas standard behöver vändas. Utskottet vill uppmärksamma att underhållsskulden ökade bl.a. genom att den tidigare regeringen inte finansierade de insatser som enligt Trafikverket behövdes för att bibehålla standarden på vägarna och järnvägarna. Utskottet kan konstatera att underhållsskulden har vuxit för både vägarna och järnvägarna. Utskottet kan också konstatera att flera års bristande underhåll har lett till att transportsystemets standard och tillförlighet har försämrats. Vid planering av investerings- och underhållsåtgärder behövs det enligt utskottets mening en väl avvägd balans mellan insatser i glesbygd, på landsbygden och i stora och små städer som tar hänsyn till behovet av att upprätthålla en god

framkomlighet och tillgänglighet för människorna och näringslivet i hela landet. Samtidigt kan utskottet konstatera att oavsett hur mycket offentliga medel som satsas på investeringar i och underhåll av infrastrukturen kommer behoven alltid att överstiga de resurser som finns tillgängliga. Till detta kan läggas en kostnadsutveckling och en brist på tillgänglig kompetens som riskerar att både försena och fördyra viktiga satsningar. I ett sådant läge är det viktigt att prioritera, och utskottet vill därför betona vikten av att se till att den infrastruktur som redan finns också fungerar genom att satsa på underhåll av både vägarna och järnvägarna.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att det ständigt pågår investerings- och underhållsåtgärder i infrastrukturen. Utskottet välkomnar det arbete som pågår och ser fram emot att fortsätta att följa utvecklingen inom området. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det därför inte finns skäl för närvarande att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:1225 (C), 2023/24:1828 (S) yrkandena 1 och 2, båda i denna del, 2023/24:2000 (S) yrkande 1 och 2023/24:2625 (S) yrkandena 4, 23 och 43 i denna del.

### *Åtgärder när det gäller järnvägar*

När det gäller motionsförslagen om järnvägar och järnvägsunderhåll vill utskottet betona att det är viktigt att satsa på att bygga vidare på det system som finns, att bygga bort flaskhalsarna och att fokusera på arbetspendling och godstransporter. Det är viktigt att bygga järnvägar, exempelvis genom att bygga dubbelspår där det finns enkelspår för att öka kapaciteten. Det går fortare, är mer kostnadseffektivt och mer samhällsekonomiskt lönsamt än att bygga nya stambanor, vilket utskottet återkommer till i avsnittet Nya stambanor nedan. Även här vill utskottet hänvisa till att regeringen för närvarande arbetar med att ta fram en ny nationell plan för transportinfrastrukturen för 2026–2037. Utskottet utgår från att järnvägsfrågor får stor betydelse för regeringen i det fortsatta arbetet med den nationella planen för infrastruktur. Utskottet betonar att åtgärder i järnvägsnätet i första hand bör underlätta för arbetspendling och godstrafik och menar att detta stärker jobben och tillväxten i hela landet. Utskottet utgår från att Trafikverket fortsätter att arbeta med järnvägar och järnvägsunderhåll utifrån den inriktning som anges av regeringen. Utskottet noterar vidare att Trafikverket har redovisat ett regeringsuppdrag om åtgärder för att stärka järnvägsunderhållets genomförande. När det gäller motionsförslag om elektrifieringen av järnvägsnätet kan utskottet konstatera att den allra största delen av nätet redan är elektrifierad och att Trafikverket arbetar med denna fråga. När det gäller motionsförslaget om järnvägsstationer vill utskottet framhålla att järnvägsstationer är en viktig komponent i järnvägssystemet, och utskottet utgår från att detta är en fråga som uppmärksammas i det fortsatta planeringsarbetet.

Utskottet konstaterar att det ständigt pågår investerings- och underhållsåtgärder i järnvägen. Utskottet välkomnar det arbete som pågår och ser fram emot att fortsätta att följa utvecklingen inom området. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det därför inte finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:400 (SD) yrkandena 25 och 28–30, 2023/24:996 (MP) yrkande 36 i denna del, 2023/24:1519 (MP) yrkande 32 i denna del, 2023/24:1878 (MP) yrkande 32, 2023/24:2278 (M) yrkande 4, 2023/24:2346 (V) yrkandena 5 och 6, 2023/24:2465 (C) yrkandena 39 och 41, 2023/24:2625 (S) yrkande 26 och 2023/24:2897 (V) yrkande 3.

### *Åtgärder när det gäller vägar*

Med anledning av motionsförslagen om vägar och vägunderhåll vill utskottet framhålla betydelsen av ett förbättrat vägunderhåll på både de hög- och lågtrafikerade vägarna. Det är enligt utskottet viktigt att vägunderhållet bidrar till trafiksäkerhet och en god tillgänglighet för både medborgarna och näringslivet oavsett var människor bor eller arbetar i Sverige. Utskottet vill betona vikten av att rusta upp vägarna inför framtiden och konstaterar att det finns många eftersatta vägar och en underhållsskuld på grund av att mycket vägunderhåll inte har gjorts under senare år. Utskottet välkomnar därför att regeringen i statsbudgeten anslår extra resurser för underhåll av vägar. Utskottet utgår från att Trafikverket fortsätter att arbeta med vägar och vägunderhåll utifrån den inriktning som anges av regeringen. Utskottet vill här även hänvisa till att regeringen för närvarande arbetar med att ta fram en ny nationell plan för transportinfrastrukturen för 2026–2037. Utskottet utgår också från att frågor om vägar och vägunderhåll är av stor angelägenhet för regeringen i det fortsatta arbetet med den nationella planen för infrastruktur, och utskottet betonar vikten av att fortsätta att vidta åtgärder för att värna Sveriges vägnät. När det gäller motionsförslag om stadsmiljöavtalen vill utskottet påminna om att regeringen avser att fasa ut stadsmiljöavtalen för att finansiera andra satsningar. Utfasningen genomförs genom att inga nya ansökningar beviljas.

Utskottet konstaterar att det pågår investerings- och underhållsåtgärder när det gäller vägarna. Utskottet välkomnar det arbete som pågår och avser att fortsätta att noga följa utvecklingen inom området. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det därför inte finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:414 (SD) yrkandena 15, 16 och 20, 2023/24:854 (SD), 2023/24:996 (MP) yrkande 39, 2023/24:1215 (C), 2023/24:2465 (C) yrkande 55 och 2023/24:2625 (S) yrkande 34.

### *Åtgärder med anledning av Fehmarn Bält-förbindelsen*

När det slutligen gäller motionsförslagen om Fehmarn Bält-förbindelsens inverkan på den svenska infrastrukturen vill utskottet framhålla att Trafikverket på uppdrag av regeringen har belyst effekterna av att denna förbindelse mellan Danmark och Tyskland öppnas om några år.

Utskottet konstaterar att det pågår ett arbete med dessa frågor och ser fram emot att fortsätta att följa utvecklingen inom området. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det därför inte finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:1534 (MP), 2023/24:1878 (MP) yrkandena 17 och 18 samt 2023/24:2625 (S) yrkande 44.

## Gränsöverskridande infrastruktur

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslagen om arbetet med gränsöverskridande infrastruktur. Utskottet hänvisar bl.a. till att det pågår olika insatser för att göra transportsystemet mer gränsöverskridande. Utskottet betonar att sådana transporter har stor betydelse för jobben och tillväxten i de nordiska länderna och framhåller vikten av det nordiska samarbetet. Utskottet välkomnar att den svenska infrastrukturplaneringen fungerar i samspel med grannländernas planering och att det finns ett fortlöpande samarbete på regerings- och myndighetsnivå. Utskottet välkomnar att det har genomförts olika utredningar om förbindelserna med Danmark och Norge och utgår från att detta arbete fortsätter och behandlas i arbetet med att ta fram en ny nationell plan. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 31 (S), 32 (SD) och 33 (MP).

## **Motionerna**

### *Gränsöverskridande infrastrukturplanering i Norden*

I kommittémotion 2023/24:2625 yrkande 10 i denna del anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att vi behöver mer av gränsöverskridande i vår planering och behöver se möjligheterna med att bygga ihop länder med hjälp av infrastruktur.

I motion 2023/24:2079 yrkande 7 menar Johan Hultberg (M) att den gränsöverskridande infrastrukturen måste förbättras. Motionären framhåller att det är en nödvändighet för att öka integrationen mellan de nordiska länderna, och han nämner särskilt behovet av att regeringen inom ramen för det nordiska

samarbetet verkar för en avsiktsförklaring om att förbättra den gränsöverskridande infrastrukturen i Norden.

I motion 2023/24:2081 anför Johan Hultberg (M) att det bör inrättas ett nordiskt ministerråd för infrastruktur och transport (yrkande 3) och tas fram en nordisk infrastrukturplan (yrkande 5). Motionären betonar att infrastrukturen knyter samman de nordiska länderna och om visionen om Norden som världens mest integrerade region ska kunna förverkligas till 2030 behöver arbetet med att utveckla den gränsöverskridande infrastrukturen i Norden ta fart.

I motion 2023/24:2279 yrkande 9 anför Lars Johnsson m.fl. (M) att det bör inrättas en infrastrukturkommission tillsammans med Danmark för att säkerställa en samlad gränsöverskridande planering av infrastrukturen i Öresundsregionen. Motionärerna framhåller att det inte är rationellt att infrastrukturplaneringen begränsas till nationsgränserna, och genom att inrätta en dansk-svensk infrastrukturkommission kan det bl.a. säkerställas att planeringen sker utifrån gemensamma förutsättningar och prognoser.

### *Förbindelser till Danmark och kontinenten*

I kommittémotion 2023/24:400 anför Patrik Jönsson m.fl. (SD) att möjligheten att transportera järnvägsvagnar med fartyg bör bibehållas (yrkande 20). Motionärerna konstaterar att det bara finns en fast förbindelse till kontinenten, Öresundsbron, och för att minska sårbarheten bör möjligheten att transportera gods via färja finnas kvar, och eftersom detta leder till en merkostnad för transport-, hamn- och färjebolagen bör statligt stöd för att bevara denna redundans inrättas. Vidare tar motionärerna upp frågan om en ny förbindelse mellan Sverige och Danmark (yrkande 21). De pekar på behovet av att utreda var en ny Öresundsförbindelse ska förläggas och att även effekterna av en eventuell Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn bör beaktas.

I kommittémotion 2023/24:1878 anför Daniel Helldén m.fl. (MP) att nya landanslutningar för järnväg från Öresundsbron snarast bör byggas ut (yrkande 19). Enligt motionärerna behöver nya beslut om landanslutningar fattas nu för att öka kapaciteten över sundet. Vidare bör man enligt motionärerna pröva utbyggnaden av nya landanslutningar för järnväg från Öresundsbron genom att låta Svedab bygga och äga infrastrukturen (yrkande 20). Detta bör enligt motionärerna finansieras via Öresundsbron.

I motion 2023/24:1285 anför Joakim Sandell och Rose-Marie Carlsson (båda S) att Sverige och Danmark gemensamt bör utreda förutsättningarna för att förverkliga Öresundsmetron. Motionärerna pekar på behovet av fler fasta förbindelser över Öresund och menar bl.a. att Öresundsmetron skulle frigöra utrymme på Öresundsbron som kan användas för ökad gods- och fjärrtågs- trafik.

I motion 2023/24:1350 efterfrågar Niklas Karlsson (S) ökad godstågskapacitet över Öresund. Motionären hänvisar till att Fehmarn Bältförbindelsen öppnar 2029, att Öresundsbron inte kommer att ha kapacitet för

ökad godstågstrafik och att systemet med bara en passage för godståg över Öresund är sårbart, och därför bör Trafikverket utreda förslag på Öresunds-förbindelser som kan öka kapaciteten för godståg.

I motion 2023/24:22 tar Jimmy Ståhl m.fl. (SD) upp frågor om gräns-överskridande infrastruktur. Motionärerna pekar på behovet av vägar och järnvägar för att effektivisera transporter till resten av Europa och nämner särskilt en tåg- och vägtunnel mellan Landskrona och Köpenhamn och Öresundsmetron mellan Malmö och Köpenhamn.

I motion 2023/24:137 anför Nima Gholam Ali Pour och Jörgen Grubb (båda SD) att Sverige och Danmark gemensamt bör utreda förutsättningarna för att förverkliga Öresundsmetron. Motionärerna konstaterar att det finns behov av att bygga ut och förbättra kollektivtrafiken mellan länderna eftersom Öresundsbron och centralstationerna i Malmö och Köpenhamn inte kommer att räcka till för att tillgodose de växande behoven av regional kollektivtrafik, godståg och fjärrtåg.

I motion 2023/24:722 understryker Ulrika Heindorff m.fl. (M) vikten av att undersöka möjligheten till en ny fast förbindelse mellan Sverige och Danmark (yrkande 1). Motionären framför att det bör övervägas att en eventuell förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör (HH-förbindelse) ingår i en sådan översyn och att de utredningar som redan har gjorts tas till vara (yrkande 2). Motionärerna betonar att mycket talar för behovet av en ny fast förbindelse till Danmark i form av en väg- och tågtunnel och konstaterar att avståndet är som kortast mellan Helsingborg och Helsingör.

I motion 2023/24:969 yrkande 5 anför Camilla Brunsberg (M) att det behövs en översyn av möjligheten att koppla ihop Blekinges hamnar med Scanmed-korridoren i Sverige och därmed förlänga Baltic Adriatic-korridoren när Sydostlänken är färdigbyggd. Motionären lyfter bl.a. fram behovet av att förstärka och effektivisera transportnätet på den svenska sidan och förlänga Baltic Adriatic-korridoren från Polen till Karlskrona och vidare mot Göteborg.

I motion 2023/24:2277 efterfrågar Noria Manouchi (M) en utredning av förutsättningarna för en Öresundsmetro. Motionären betonar att metron skulle bidra till ökad kapacitet och minskad sårbarhet för såväl lokala och regionala som internationella resor, och den skulle frigöra utrymme på Öresundsbron som kommer att behövas för gods- och fjärrtågstrafik när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar.

I motion 2023/24:2279 yrkande 3 betonar Lars Johnsson m.fl. (M) vikten av en ny fast förbindelse mellan Sverige och Danmark. Motionärerna betonar att Öresundsregionen är en tillväxtregion som behöver en fungerande infrastruktur och påminner om att när den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält är klar 2029 kan det förväntas att godstransporterna över Öresund ökar markant och därför är en kapacitetsförstärkning nödvändig.

I motion 2023/24:1635 uppmärksammar Jonny Cato m.fl. (C) det angelägna i att fortsätta arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Motionärerna betonar att Öresundsregionen har unika möjligheter, men för att ta till vara tillväxtpotentialerna behöver regionen bindas samman

ännu bättre, och en HH-förbindelse skulle bli en viktig del i infrastrukturen, förhindra flaskhalsproblematik och minska trafikproppar såväl inom som till och från Öresundsregionen.

I motion 2023/24:1650 framför Niels Paarup-Petersen (C) att man bör överväga att skapa nya förbindelser över Öresund (yrkande 1). Motionären nämner bl.a. HH-förbindelsen och Öresundsmetron. Han uppmärksammar även behovet av gemensam finansiering av förbindelser över Öresund (yrkande 2). Öresundsbron, HH-förbindelsen och Öresundsmetron bör enligt motionären finansieras gemensamt, och han anför att med statsgaranterade lån som grund skulle ett sådant infrastrukturpaket få fart på Öresundsregionen utan några kostnader för staten.

I motion 2023/24:2579 betonar Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) vikten av en Öresundsmetro (yrkande 1) och menar att Öresundsmetron bör ingå i infrastrukturplaneringen i Sverigeförhandlingen (yrkande 3). Motionärerna påminner om att det i dag endast finns en fast förbindelse över Öresund, nämligen Öresundsbron, och för att säkra framtidens transporter av människor och varor måste ytterligare en förbindelse skapas mellan Malmö och Köpenhamn.

I motion 2023/24:202 anför Magnus Jacobsson (KD) att Trafikverket bör få i uppdrag att utreda Europaspåret Landskrona–Köpenhamn jämte redan startade utredningar om en förbindelse över Öresund. Motionären konstaterar att Öresundsregionen står inför utmaningar som gäller trafikflöden och kapacitet inom både den regionala och internationella järnvägstrafiken.

I motion 2023/24:1377 anför Cecilia Engström (KD) att Trafikverket bör få i uppdrag att genomföra en lokaliseringsutredning för en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. En fast förbindelsen i form av en väg- och tågtunnel mellan Helsingborg och Helsingör skulle enligt motionären minska sårbarheten i trafiksystemet över Öresund och öka Sveriges redundans.

I motion 2023/24:688 pekar Rasmus Ling (MP) på behovet av att utreda ett förverkligande av en metro mellan Malmö och Köpenhamn. Motionären betonar att en ny metro behövs för att avlasta Öresundsbron och att den skulle bidra till stadsutvecklingen i Köpenhamn, Malmö och Lund liksom till regional utveckling i hela Öresundsregionen.

I motion 2023/24:319 betonar Louise Eklund (L) vikten av att fortsätta det tidigare påbörjade dansk-svenska initiativet till en utredning kring möjliga framtida Öresundsförbindelser. Motionären betonar att en sådan utredning bör ta fasta på redundans och kapacitet och ha som utgångspunkt de förbindelser som tidigare har utretts, dvs. en tunnelbaneförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn (Öresundsmetron), en järnvägstunnel mellan Landskrona och Köpenhamn (Europaspåret) och en väg- och järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör (HH-förbindelsen).



### *Förbindelser till Norge och Finland*

I kommittémotion 2023/24:400 yrkande 23 anför Patrik Jönsson m.fl. (SD) att ett arbete bör inledas för förbättrade järnvägskommunikationer mellan Sverige och Norge. Motionärerna pekar bl.a. på behoven av dubbelspårig järnväg på sträckorna Oslo–Göteborg och Oslo–Stockholm.

I kommittémotion 2023/24:1878 anför Daniel Helldén m.fl. (MP) att sträckan Göteborg–Oslo bör byggas ut till intercitystandard (yrkande 30). Vidare framför motionärerna att man bör utreda alternativen dubbelspår Bohusbanan, Skagerackbanan respektive Norgebanan för sträckan Göteborg–Oslo (yrkande 31). Dessutom uppmärksammar motionärerna behovet av att utveckla järnvägslinjen Stockholm–Oslo (yrkande 36). Sträckan Stockholm–Oslo behöver enligt motionärerna uppraderas och bli en fungerande järnvägssträcka med moderna snabba tåg och en uppraderad infrastruktur. Slutligen anför motionärerna att man bör utreda en koncessionsmodell för finansieringen av ny dragning och uppradering av sträckan Arvika–Oslo (yrkande 37). Motionärerna menar att det bör prövas om nya dragningar över riksgränsen i Värmland kan finansieras med brukaravgifter.

I motion 2023/24:1866 yrkande 1 anför Isak From m.fl. (S) att man i infrastrukturplaneringen bör studera förutsättningarna för att i samverkan med EU, Norge, Finland och Nato utveckla och säkerställa de öst-västliga förbindelserna mellan Vasa och Mo i Rana, inklusive Kvarckentrafiken. Motionärerna pekar på behovet av en tydligare utveckling av hela norra Skandinavien allt viktigare öst-västliga utvecklingsperspektiv när det gäller näringsliv, kultur, besöksnäring och arbetsmarknaderna i Sverige, Norge och Finland.

I motion 2023/24:2023 yrkande 3 i denna del betonar Isak From m.fl. (S) betydelsen av gränsöverskridande transporter i norra Skandinavien. Motionärerna menar att det behövs en tydligare signal från regeringen om den gränsöverskridande järnvägstrafikens betydelse och att Trafikverket får i uppdrag att säkerställa den gränsöverskridande järnvägstrafikens fulla potential.

I motion 2023/24:2048 anför Ida Karkiainen (S) att arbetet med att koppla samman de svenska och finländska järnvägsnäten måste intensifieras. Motionären betonar att Haparandabanan utgör en internationellt viktig järnvägslänk och att det nu krävs en sammanhållen plan mellan regeringarna i Sverige och Finland för att förverkliga den stora potential som tågtrafiken över gränsen besitter.

I motion 2023/24:2553 betonar Fredrik Olovsson m.fl. (S) vikten av att i samarbete med Norges regering prioritera utvecklingen av järnvägssträckan mellan Oslo och Stockholm (yrkande 1). Den nuvarande tågtrafiken mellan dessa städer är en flaskhals för såväl person- som varutransporter, och en förbättrad järnvägsförbindelse skulle ge klimatvinster, ekonomiska och sociala fördelar och en förstärkt försvars- och beredskapskapacitet. Dessutom anför motionärerna att dialogen med Norge bör intensifieras för att identifiera

gemensamma finansieringsstrategier och accelerera planeringsfasen (yrkande 2).

I motion 2023/24:508 anför Katarina Tolgfors (M) att regeringen under mandatperioden bör tillsätta en utredning om en satsning på järnvägsstråket mellan Oslo och Stockholm (yrkande 2) och att de svenska och norska regeringarna bör ta fram en avsiktsförklaring när det gäller järnvägsstråket mellan Oslo och Stockholm (yrkande 3). Motionären menar att järnvägs- trafiken mellan Oslo och Stockholm lider brist på kapacitet och tillgänglighet, vilket bromsar utvecklingen i hela stråket och försvårar möjligheten att utveckla relationerna mellan Sverige och Norge.

I motion 2023/24:1167 förespråkar Ann-Sofie Alm (M) en utredning av den nordiska nyttan med en dubbelspårig järnväg mellan Göteborg och Oslo. Motionären lyfter fram möjligheterna till en snabb, smidig och stärkande dubbel järnvägs-länk mellan Oslo, Fyrstadsregionen, Göteborg och Köpen- hamn för människornas, jobbens, utbildningsmöjligheternas, välfärdens och inte minst klimatets skull.

I motion 2023/24:2081 uppmärksammar Johan Hultberg (M) behovet av en plan för utbyggnaden av järnvägen i stråket Göteborg–Oslo (yrkande 1). Motionären betonar att sträckan inte håller en tillfredsställande standard och inte har kapacitet att möta vare sig de nuvarande eller framtida behoven samtidigt som Norge är en av Sveriges viktigaste handelspartner, och en betydande del av Norges utrikeshandel går bl.a. till och från Göteborgs hamn. Vidare menar motionären att möjligheterna till privat finansiering av utbyggnaden av järnvägen i stråket Göteborg–Oslo bör undersökas (yrkande 2).

I motion 2023/24:2600 pekar Alireza Akhondi m.fl. (C) på behovet av att vidta åtgärder när det gäller tågförbindelsen mellan Stockholm och Oslo. Motionärerna konstaterar att järnvägsförbindelserna mellan Sverige och Norge är underutvecklade med långa restider och stora förseningsrisker, och med en ny stambana mellan Stockholm och Oslo skulle de båda städerna kunna binda samman norra Europa med kontinenten.

I motion 2023/24:1731 pekar Elin Nilsson (L) på behovet av att i infra- strukturplaneringen studera förutsättningarna för bättre järnvägsförbindelser mellan Stockholm och Oslo. Motionären konstaterar att i dag väljer en majoritet av resenärerna att flyga denna sträcka eftersom tågets restid inte är tillräckligt konkurrenskraftig.

## **Bakgrund**

### *Den nationella infrastrukturplanen*

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2020/21:151) betonades det att Sverige är ett exportberoende industriland med behov av god tillgänglighet till Europa och resten av världen. I propositionen angavs att inriktningen för de gränsöverskridande transportererna är att de i framtiden ska fungera väl och

upplevas som smidiga och effektiva. Den svenska transportinfrastrukturplaneringen behöver samspela med den internationella transportinfrastrukturplaneringen utifrån ett brett synsätt. Den dåvarande regeringen konstaterade att det svenska näringslivet har ett starkt utbyte på global nivå, inte minst inom EU. En viktig del för Sverige i EU-samarbetet på transportområdet är därför genomförandet av det transeuropeiska nätverket för transporter (TEN-T). I propositionen bedömdes att det är angeläget att intensifiera samarbetet om transporter med de nordiska grannländerna och övriga länder runt Östersjön samt inom EU i sin helhet för att öka transporteffektiviteten och utveckla den gränsregionala tillgängligheten. I propositionen framhålls även bl.a. att ökad tillgänglighet genom t.ex. goda pendlingsmöjligheter med tåg och annan kollektivtrafik över landsgränserna mot såväl Norge som Finland och Danmark ger möjligheter till utvidgade, men också integrerade, arbetsmarknadsregioner, till gagn för såväl företag som anställda. I infrastrukturpropositionen betonades att regeringen, regionerna, kommunerna och Trafikverket sedan lång tid tillbaka har ett fortlöpande samarbete med sina nordiska motsvarigheter genom att samarbeta om exempelvis gränsöverskridande infrastruktur. Det behövs god samverkan med andra länder i samband med planering, finansiering och genomförande av infrastruktur för gränsöverskridande transporter.

I juni 2022 fastställdes den nu gällande nationella planen för transportinfrastruktur för 2022–2033. I planen konstateras det att Sverige och Norge för dialog om behovet av att utveckla infrastrukturen för gränsöverskridande transporter, och detta behöver ske i dialog mellan departementen i de båda länderna och mellan de myndigheter som ansvarar för transportsystemet i respektive land.

Det pågående arbetet med den nya nationella planen för infrastruktur redovisas nedan under rubriken Pågående arbete.

### *Nordiskt samarbete i Nordiska rådet och Nordiska ministerrådet*

Nordiska ministerrådet är de nordiska regeringarnas officiella samarbetsorgan. I praktiken är ansvaret för samarbetet delegerat till de nordiska samarbetsministrarna (MR-SAM) och Nordiska samarbetskommittén (NSK), som står för den löpande samordningen av det nordiska regeringssamarbetet. Det finns i dag elva konstellationer av fackministerråd samt samarbetsministrarnas ministerråd. Besluten i de nordiska ministerråden måste fattas enhälligt.

Nordiska rådet har 87 valda ledamöter från Danmark, Finland, Norge, Sverige och Island. Det löpande politiska arbetet i Nordiska rådet sker i utskotten och partigrupperna. Nordiska rådet har under många år bett regeringarna att stärka samarbetet genom att inrätta ett eget ministerråd för transporter. Hittills har regeringarna inte följt parlamentarikernas önskemål. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) anförde i februari 2023 i sitt svar på interpellation 2022/23:156 om ett nordiskt ministerråd inom infrastruktur att han värderar det nuvarande nordiska samarbetet om

transporter och infrastruktur högt. I samarbetet ingår bl.a. att genomföra förmöten inför formella möten på EU-nivå. I det nordiska samarbetet ingår även en nordisk kontaktgrupp som koordinerar och förbereder möten och andra aktiviteter. Det genomförs även nordiska transportministermöten. På ett möte i november 2022 enades man om en deklaration för att stärka de nordiska ländernas samarbete inom transport- och infrastrukturfrågor. Mot den bakgrunden kommer ministrarna att stärka det nordiska samarbetet på flera viktiga områden såsom innovation, forskning, fossilfritt flyg och laddinfrastruktur. Statsrådet betonade att han ser fram emot att fortsätta och stärka samarbetet tillsammans med sina ministerkollegor i de nordiska länderna.

Sverige är ordförande i Nordiska ministerrådet under 2024. Under det svenska ordförandeskap ska Sverige också leda det informella nordiska transportsamarbetet. Inriktningen är enligt regeringen att arbeta med prioriteringarna i Nordiska ministerrådets Vision 2030 och handlingsplanen för ett grönt, konkurrenskraftigt och socialt hållbart Norden. I dokumentet Sveriges viljeinriktning för det nordiska transportsamarbetet 2024 anges att Sverige avser att fokusera på de områden som har lyfts fram inom ramen för det isländska ordförandeskapet, såsom elektrifiering, gröna sjöfartskorridorer och stärkt beredskap. Även arbetet med att undanröja gränshinder och stärka integrationen i Norden bör enligt viljeinriktningen fortsätta.

### *Gränsöverskridande infrastrukturplanering i Norden*

Trafikverket konstaterar att internationella resor och transporter påverkar hur det svenska transportsystemet bör utvecklas. Internationell samverkan behövs för att förutse framtidens behov och ta med gränsöverskridande aspekter i planeringen (Gränsöverskridande planering, 2020:048). Den gränsöverskridande planeringen blir allt viktigare, både inom EU och på nordisk nivå. Samverkan inom ramen för EU och med Sveriges grannländer är viktig för att kunna förutse vilka utvecklingsbehov som kan komma att uppstå i framtiden, för att kunna utveckla planeringen och för att integrera de gränsöverskridande och internationella aspekterna. Trafikverket uppger att det i planeringen av de gränsöverskridande förbindelserna pågår kontinuerligt samarbete mellan myndigheterna på ömse sidor om gränserna. Åtgärdsvalsstudier har genomförts på de flesta stråk mellan Sverige och grannländerna. Regioner, län och kommuner på båda sidor av gränserna liksom berörda delar av näringslivet har bjudits in och deltagit i utredningarna. Resultaten av dessa samarbeten utgör enligt Trafikverket underlag för planeringen, och de föreslagna åtgärderna kan värderas och prioriteras tillsammans. Trafikverket initierade under våren 2017 ett forum mellan de nordiska myndigheterna Banedanmark och Vejdirektoratet i Danmark, Trafikverket i Finland, Jernbanedirektoratet och Statens Vegvesen i Norge samt Trafikverket i Sverige. Samarbetet syftar bl.a. till att bidra till samsyn om flaskhalsar och brister i gränsöverskridande relationer.

Vidare kan det nämnas att Trafikverket arbetar med frågor om förutsättningar, hinder och möjligheter för gränsöverskridande transportinfrastrukturplanering i Norden. Trafikverket konstaterar på sin webbplats att de nordiska länderna i hög grad är integrerade, men ändå upplever man att det finns svårigheter att planera den gränsöverskridande transportinfrastrukturen. Trafikverket har därför gett Nordregio i uppdrag att analysera förutsättningar, hinder och möjligheter för gränsöverskridande transportinfrastrukturplanering i Norden i ett forskningsprojekt: Nordinfra – Nordisk transportinfrastrukturplanering. Institutionella hinder och möjligheter till samordning. I den första rapporten, Cross-border transport infrastructure planning in the Nordic Region – An introduction (2023), gavs en bakgrund och fördjupning av hur gränsöverskridande transportinfrastrukturplanering bedrivs inom ramen för de olika planeringssystemen i Danmark, Finland, Norge och Sverige samt vilken roll den nordiska och EU-kontexten spelar. I juni 2023 presenterades projektets andra och sista rapport (978-91-8001-064-1). Rapporten bygger på intervjuer i tre fallstudier av infrastrukturprojekt i tidiga skeden; den fasta HH-förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör, järnvägsförbindelsen Stockholm–Oslo och länken från Mo i Rana, via Hemavan och Umeå, över Kvarnen till Vasa. I rapporten konstateras att det trots den nordiska visionen om att bli den mest integrerade och långsiktigt hållbara regionen i världen och det ökande behovet av gränsöverskridande transportinfrastruktur finns problem och utmaningar när det gäller gränsöverskridande infrastrukturplanering. Rapporterna visar att gränsöverskridande planering involverar många aktörer på olika administrativa nivåer, gränsöverskridande organisationer, privata företag och lobbygrupper. Det konstateras att den nationella nivån och regeringarna har en särskilt central roll eftersom de i stor utsträckning sätter ramarna och på så sätt påverkar de övriga aktörernas agerande. Utmaningarna har sammanfattats i sju nyckelområden:

- att acceptera att gränsöverskridande transportinfrastrukturplanering är komplex
- att ha förståelse för att den nationella planeringen för transportinfrastruktur har en nyckelroll
- att hantera bristen på tydliga uppdrag och mandat för gränsöverskridande transportinfrastrukturplanering
- att systematiskt dela information och kunskap om transportinfrastrukturplanering
- att beakta att gränsöverskridande transportinfrastruktur när allt kommer omkring är en fråga om prioriteringar
- att involvera regionala och andra intressenter i den gränsöverskridande transportinfrastrukturplaneringen
- att lära sig hantverket om hur man samarbetar om gränsöverskridande transportinfrastrukturplanering.

Den främsta potentialen för att förbättra gränsöverskridande transportinfrastrukturplanering i Norden är enligt rapporterna beroende av att de

nationella regeringarna i högre grad prioriterar det nordiska politiska samarbetet inom transportinfrastruktur. För att utveckla det nordiska samarbetet ska inte vikten av tydliga mandat och uppdrag underskattas. Genom att skapa en gemensam nordisk kunskapsbas om transportflödena i det nordiska transportsystemet, transportsystemets funktionssätt och om hur investeringar i transportinfrastruktur i ett land påverkar flödena i de andra nordiska länderna skulle den samlade kunskapsnivån kunna höjas. Den skulle också kunna fungera som en gemensam nordisk plattform för kunskaps- och erfarenhetsutbyte och för att utveckla strukturer för fördjupat samarbete om bl.a. gemensamma analysverktyg. Sammantaget bedöms att dessa insatser skulle kunna bidra till att underlätta den nordiska gränsöverskridande infrastrukturplaneringen och till att utveckla ett transportsystem som gynnar de nordiska länderna och Norden som helhet.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) anförde i augusti 2023 i sitt svar på fråga 2022/23:928 att han ser fram emot att arbeta tillsammans med alla nordiska kollegor och fortsätta dialogen för att utveckla de gränsöverskridande transporterna. Statsrådet angav i december 2023 i sitt svar på interpellation 2023/24:209 att Sverige har ett fördjupat nordiskt samarbete om transportinfrastrukturen, där statsrådet har en tät och nära dialog med sina norska, finländska och danska kollegor om infrastrukturfrågor.

### *Järnvägen mellan Stockholm och Oslo*

Det har pekats på att järnvägen mellan Stockholm och Oslo har kapacitetsproblem, problem med punktligheten och stora tillgänglighetsbrister som bl.a. visar sig genom långa res- och transporttider. År 2018 fick därför Trafikverket i uppdrag att utreda stråket Stockholm–Oslo. Trafikverket redovisade uppdraget i rapporten *Utpekad bristanalys: Stockholm–riksgränsen–Oslo, kapacitetsproblem och långa restider* (publ. 2021:093). Bristanalysen visade att de mest betydande bristerna är kopplade till bristande kapacitet. I juni 2022 fick Trafikverket i uppdrag att tillsammans med norska Jernbanedirektoratet utreda förutsättningarna för att etappvis utveckla järnvägen på stråket Stockholm–Oslo samt lämna förslag till hur åtgärderna kan finansieras. Utgångspunkten var att Trafikverkets åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen finansieras inom den ekonomiska ramen som beslutas av riksdagen. I september 2022 redovisade Trafikverket och Jernbanedirektoratet rapporten *Mulighetsstudie Oslo–Stockholm* (TRV 2022/72849). Studien inriktades på sträckan Arvika–Ski/Lilleström med vidare sträckning till Oslo. I arbetet framkom det att om det läggs nya spår mellan Arvika och Lilleström eller Ski samt görs några mindre infrastrukturarbeten mellan Arvika och Karlstad skulle det vara möjligt att köra sträckan mellan Oslo och Stockholm på knappt fyra timmar med totalt tolv tåg per dag. Detta skulle innebära en tidsbesparing på 77 minuter mellan Oslo och Arvika jämfört med nuvarande restid. I studien redovisas samhällsekonomiska analyser som visar att projektet har en hög trafikantnytta men att åtgärden inte blir samhällsekonomiskt

lönsam på grund av de höga investeringskostnaderna. Vidare visar studiens beräkningar att driften skulle vara företagsekonomiskt lönsam, dvs. att biljettintäkterna överstiger driftskostnaderna. Det framgår också att investeringen kommer att vara klimatneutral efter relativt få år. Huvudslutsatsen är att med nya spår mellan Oslo och Arvika samt åtgärder mellan Arvika och Karlstad skulle restiden minska så mycket att antalet passagerare skulle öka betydligt. I studien rekommenderas ett uppdrag som utförs gemensamt och synkroniserat med ett norskt utredningsuppdrag.

Oslo-Stockholm 2.55 AB är ett bolag som ägs av Karlstad kommun, Region Värmland, Region Västmanland, Region Örebro län, Västerås stad och Örebro kommun som har till syfte att påskynda utbyggnaden av bättre tågtrafik mellan Oslo och Stockholm. I januari 2024 presenterade företagen Alstom och Skanska en rapport om hur en ny järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm kan byggas.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) betonade i januari 2024 i interpellation 2023/24:287 att transporter över gränserna har stor betydelse för jobben och tillväxten i de nordiska länderna. Sverige och Norge för dialog om behovet av att utveckla infrastrukturen för gränsöverskridande transporter. Detta behöver ske i dialog mellan departementen i de båda länderna samt mellan de myndigheter som ansvarar för transportsystemet i respektive land. Statsrådet betonade vidare att det är nödvändigt att prioritera mellan olika åtgärder i en ordnad process med ett tillräckligt underlag. Gemensamma utredningsresultat och slutsatser analyseras nu i Regeringskansliet, och analysen kommer att fortsätta när processen med att ta fram den nationella planen går vidare. Statsrådet påminde om att regeringen har agerat för att sträckan Stockholm–Oslo ska ingå i stomnätskorridoren Skandinavien–Medelhavet i TEN-T. I den allmänna riktlinje som antogs vid TTE-rådet i december 2022 hade Stockholm–Oslo lagts till i korridoren.

### *Järnvägen mellan Göteborg och Oslo*

Även järnvägen mellan Göteborg och Oslo har kapacitetsproblem och tillgänglighetsbrister som bl.a. visar sig genom långa res- och transporttider. År 2018 fick Trafikverket i uppdrag att utreda stråket Göteborg–Oslo. Trafikverket redovisade uppdraget i rapporten Utpekad bristanalys: Göteborg–Oslo, kapacitetsproblem och långa restider (publ. 2021:115). Trafikverket föreslog olika åtgärdscombinationer med dubbelspår och förbigångsspår på sträckan Skälebol–Öxnered samt fortsatt utredning om kvarstående brister. I juni 2022 fick Trafikverket i uppdrag att tillsammans med Jernbanedirektoratet i Norge utreda förutsättningarna för åtgärder på järnvägen på stråket Göteborg–Oslo för ökad kapacitet och tillgänglighet.

Uppdraget redovisades i september 2023 i rapporten Mulighetsstudie Oslo–Göteborg (Trafikverket 2023:121). I uppdraget studerades olika koncept (åtgärds paket), vilka utgår från den befintliga infrastrukturen, pågående

åtgärder och den bedömda framtida trafikutvecklingen längs sträckan. Dessutom utreddes vilken potential som finns för ett ökat antal resor och transporter på järnväg om res- och transporttider skulle bli mer attraktiva. Följande koncept, med tillhörande investeringsåtgärder, utreddes:

- Regiontågskoncept (trimningsåtgärder): Möjliggör att med enbart måttliga infrastrukturinvesteringar, både utöka antalet turer per dygn mellan Oslo och Göteborg och att förbättra robustheten och restiden.
- Godskonceptet (nya och förlängda mötesstationer): Möjliggör ökad hastighet och kapacitet för godstrafiken på befintliga enkelspåriga sträckor och med samma restider för persontrafiken som i regiontågskonceptet.
- Medel (partiell utbyggnad av dubbelspår): Tillsammans med de kapacitetsökningar som skapats på enkelspåren i godstågspaketet ger konceptet god effekt för att öka kapaciteten för både gods- och persontrafik.
- Hög (komplett utbyggnad av dubbelspår): Innebär stora kapacitets- och tidsvinster för person- och godstrafik. Dessutom skapas förbättringar som gynnar andra stråk samt regionalt resande inom stråket.

Trafikverkets och Jernbanedirektoratets utredning visar på möjligheterna att utveckla banan stegvis, där koncepten kan bygga vidare på varandra i en logisk ordningsföljd utifrån investeringarnas storlek, dvs. regiontåg, gods, medel och hög. Trafikverket uppger att alla infrastrukturåtgärder inom koncepten inte behöver genomföras samtidigt för att uppnå goda effekter. För att uppnå bäst effekt behöver dock den gränsöverskridande planeringen synkroniseras. Godskonceptet visar enligt rapporten lönsamhet i båda länders kalkyler och är också det koncept som bedöms ge störst nytta i relation till kostnaden. Trafikverket betonar att finansieringen av större åtgärder i infrastrukturen först dock ska prövas i de nationella planerna. Trafikverket menar att det krävs en gemensam planering av ordningsföljden för åtgärder i takt med trafikens utveckling. För att möjliggöra ett genomförande av godspaketet kommer det att krävas en samordning över landsgränsen för att säkerställa att det blir möjligt att köra längre och snabbare godståg hela sträckan. För det fortsatta arbetet föreslås därför ett gemensamt uppdrag.

String är ett samarbete mellan fyra länder, åtta regioner och fem städer från Hamburg i söder, genom Danmark och Sveriges västkust upp till Oslo i norr. En del i samarbetet handlar om järnvägsförbindelserna mellan Göteborg och Oslo.

### *Förbindelser till Danmark och kontinenten*

#### **Fasta förbindelser över Öresund**

För att förbättra kunskapsläget om en ny fast förbindelse över Öresund inför framtiden beslutade den dåvarande regeringen, i samband med att den nationella planen för transportinfrastrukturen för 2018–2029 fastställdes, att en strategisk analys om en sådan förbindelse skulle tas fram. Studien av en ny



fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör (HH-förbindelsen) genomfördes av Trafikverket i samarbete med danska Vejdirektoratet och Transportministeriet. Syftet med analysen var att ge en grund för fortsatt politisk dialog och eventuella beslut om fördjupade utredningar för att kunna möjliggöra en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. I början av 2021 överlämnades deras utredning till regeringarna i Danmark och Sverige (2021:015). Den dansk-svenska utredningen av en HH-förbindelse såg över möjligheterna både till en vägförbindelse och till en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse för persontrafik.

Vidare kan Öresundsmetron nämnas. Det är ett förslag till tunnelbana under Öresund mellan Malmö och Köpenhamn, avsedd för pendlare och kollektivtrafiksresenärer. Malmö stad menar att den föreslagna metron skulle komplettera Öresundsbron, frigöra spårkapacitet och erbjuda en alternativ färdväg över Öresund. Dessutom menar Malmö stad att Öresundsmetron tar bort pendlingstrafiken på Öresundsbron och skapar utrymme för mer gods- och fjärrtåg, och pendlingen mellan Malmö och Köpenhamn skulle även förbättras genom att förkorta restiden och öka antalet avgångar mellan Malmö C och Köpenhamn H. Som svar på en fråga i riksdagen om hur regeringen avser att verka för att gränsöverskridande tunnelbaneprojekt mellan två urbana noder blir en del av den uppdaterade TEN-T-förordningen (fr. 2023/24:389) anförde statsrådet Andreas Carlson (KD) i december 2023 att ett förslag till förordning om utvecklingen av ett transeuropeiskt transportnätverk (TEN-T) presenterades av EU-kommissionen i december 2021. Rådet beslutade en allmän riktlinje i december 2022, och Europaparlamentet enades om sin position i april 2023. Rådet och parlamentet nådde en preliminär överenskommelse i december 2023. Överenskommelsen godkändes av parlamentets TRAN-utskott i februari 2024. Därefter kan rådet godkänna texten formellt vid ett rådsmöte och lagen träda i kraft. Den fråga som tas upp i frågan till statsrådet har diskuterats under förhandlingarna, och Sverige har enligt statsrådet gett stöd för att inkludera detta ändringsförslag i förordningen.

I sammanhanget kan även Europaspåret nämnas. Det är ett förslag till en 21 kilometer lång tunnel mellan Landskrona och Köpenhamn för fjärr-, regional- och godståg med bilförbindelse i samma tunnel. Landskrona stad pekar bl.a. på behovet av ökad kapacitet för fjärr- och godståg, redundans för godstrafiken samt regionförstoring och utökad regionaltågtrafik i Öresundsregionen.

Med anledning av uppdraget till Trafikverket i beslutet om att fastställa den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för 2022–2033 (I2022/01294 m.fl.) pågår en utredning om helt nya förbindelser över Öresund. Det framgår av den nationella planen att Trafikverket ska genomföra prioriterade utredningar, bl.a. när det gäller kapacitet och redundans för transporter över Öresund, inklusive en fortsatt fördjupning Helsingborg–Helsingör, och utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i Öresundsområdet. Utredningsarbetet bör ha som målsättning att bl.a. dessa

stråk, noder eller motsvarande är så pass utredda att de kan övervägas i nästa planeringsomgång och planrevidering.

I april 2023 betonade infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) i sitt svar på interpellation 2022/23:319 om Öresundsmetron att transporter över gränserna har stor betydelse för jobben och tillväxten i de nordiska länderna. Det gäller inte minst i Öresundsregionen. Statsrådet påminde om att Trafikverket har i uppdrag att utreda kapacitet och redundans för transporter över Öresund, inklusive fortsatt fördjupning av Helsingborg–Helsingör. Uppdraget är inte insnävat till att avse enbart en specifik förbindelse. Statsrådet förutsätter att Trafikverket i sin utredning tar med alla underlag som de bedömer är relevanta. Statsrådet anförde vidare att han ser fram emot att arbeta tillsammans med alla nordiska kollegor och fortsätta dialogen för att utveckla de gränsöverskridande transporterna. Statsrådet konstaterade bl.a. att det finns många olika önskemål och ett stort engagemang i Öresundsregionen, vilket visar vad infrastruktur kan innebära för att binda ihop arbetsmarknadsregioner och vad de investeringar som har gjorts tidigare, Öresundsbron, har inneburit.

### **Närmare om Öresundsbrons landanslutningar**

Öresundsbron trafikeras av 24 godståg per dygn, och 2019 gjordes ca 10 miljoner resor över Öresundsbron. Järnvägstrafiken till och från Danmark använder i huvudsak spåren i Citytunneln, och trafik som har slutstation Malmö använder spåren i banhallen. För att kunna utnyttja Öresundsbrons fulla kapacitet kan inte alla persontåg använda Citytunneln, utan viss trafik mot Öresundsbron behöver därför köras via Kontinentalbanan. Trafikverket föreslår i rapporten Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne (2023:108) tre samverkande åtgärder för att öka kapaciteten och användbarheten i Malmö. Trafikverket menar att genom en sådan utbyggnad har Malmöområdet kapacitet att hantera det antal tåg som går att köra på Öresundsbron.

Region Skåne har utvecklat flera regionala strategier, planer och program som behandlar behoven av utveckling av transportsystemet för att stärka Skånes utveckling. Det framgår av Trafikverkets rapport att ett positions-papper för utbyggnad av spårkapaciteten genom Skåne undertecknades i januari 2023 av regionala utvecklingsnämnden och Eslövs, Helsingborgs, Höörs, Hässleholms, Kristianstads, Lunds och Malmös kommuner. Positionspapperet handlar om att säkerställa kapacitetsåtgärder i järnvägskorridoren Hässleholm–Lund och i landanslutningarna till Öresundsbron på den svenska sidan.

I den nu gällande nationella infrastrukturplanen för 2022–2033 anges att Trafikverkets bedömning är att järnvägskapaciteten på den fasta förbindelsen över Öresund ska räcka till omkring 2050. Trafikverket och Öresundsbrokonsortiet har i samarbete med Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB gemensamt identifierat vilka åtgärder i järnvägsnätet vid landanslutningen på den svenska sidan som skulle behövas för att motsvara den fasta förbindelsens kapacitet över Öresund.

## Närmare om tåg färjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland

Regeringen gav i juni 2023 Trafikverket i uppdrag att föreslå åtgärder för att säkerställa upprätthållandet av tåg färjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland (LI2023/02841, LI2023/01267). I uppdraget konstateras att det sedan våren 2020 endast finns en tåg färjeförbindelse till kontinenten från Trelleborg. Sträckan är viktig för både persontrafik och godstrafik men även för att kunna upprätthålla den svenska försörjningsberedskapen under kriser och vid höjd beredskap. Det finns flera skäl till nedgången i trafik på sträckan, men den främsta orsaken är de bristande ekonomiska förutsättningarna att bedriva konventionell tågtrafik. För att tåg färjetrafiken ska kunna fortgå är regeringens bedömning att Trafikverket behöver se över vilka åtgärder som kan genomföras för att säkerställa upprätthållandet av tåg färjeförbindelsen. I uppdraget ingår att föreslå åtgärder både för färjeoperatören och hamnen i Trelleborg. Trafikverket ska även analysera vilka övriga långsiktiga alternativ, med eller utan tåg färjor, som kan skapas för godstransporter på järnväg. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) har i en kommentar framfört att tåg färjeförbindelsen är viktig, inte minst för att kunna upprätthålla en fungerande trafik om tågtrafiken över Öresundsbron eller genom Danmark skulle drabbas av störningar eller helt upphöra under en längre tid.

I februari 2024 redovisades uppdraget i rapporten Åtgärdsförslag för säkerställandet av tåg färjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland (2024:028). Över tid har tåg färjorna mellan Trelleborg och Rostock haft en minskande beläggning av järnvägsgods och riskerar att på sikt upphöra med anledning av svag lönsamhet. I ett längre perspektiv finns ett scenario där tåg färjeförbindelsen inte existerar och i uppdraget har därför också övriga långsiktiga redundansalternativ, med och utan tåg färjor beaktats. För att långsiktigt kunna bedriva tåg färjetrafik på kommersiella grunder behövs enligt Trafikverket en volymökning av järnvägsgods på befintliga färjor. I dag saknas tillräcklig efterfrågan för transporter av järnvägsgods med tåg färjor specifikt och därmed är utbudet och marknaden för tåg färjor svag. Sammantaget är dessa orsaker, enskilt eller i kombination, gränssättande för en långsiktig tåg färjetrafik, och i ett längre perspektiv behöver uppraderade eller nya transportstråk samt intermodala lösningar tillämpas för gränsöverskridande godstransporter. Redundans är enligt Trafikverket viktig för industrins vilja att öka överflyttningen till järnväg. Trafiken bedrivs i dag på kommersiella villkor av en ekonomisk aktör på en fri marknad mellan två kommersiella hamnar och bedöms därmed vara lönsam. Trafikverket har begärt in uppgifter som gör det sannolikt att trafiken fortgår t.o.m. 2026 samtidigt som ett antal faktorer indikerar att förbindelsen kan upphöra efter detta år. Utöver industrins transportbehov har också civilförsvaret enskilt bedömts ha möjligheter till omlastning men i kombination med Försvarsmaktens och allierades militära planering har ett behov av tåg färjorna kunnat identifieras. I en Natokontext och för bilaterala samarbetsavtal är tåg färjeförbindelsen kritisk främst för Försvarsmakten eftersom den även är det primära vägvalet för militära transporter mellan kontinenten och Sverige.

Vikten av tåg färjeförbindelsen har kunnat härledas till Försvarsmaktens behov och som ett säkerställande åtgärdsförslag föreslås därför att Försvarsmakten får i uppdrag att, genom avtal, säkerställa en fortsatt tåg färjedrift på kort sikt även efter 2026. Enligt utredningen bör Trafikverket parallellt få i uppdrag att inleda en fördjupad utredning av de befintliga tåg färjornas kvarvarande förmåga efter 2030 och av transportbehovet med tåg färjor på lång sikt i förhållande till alternativa lösningar. I det fall förbindelsen bedöms viktig att säkerställa ur ett beredskapsperspektiv även på lång sikt krävs enligt Trafikverket ett utökat statligt engagemang.

### **Scanmed-korridoren och baltisk-adriatiska korridoren**

Scanmed-korridoren (Scandinavian–Mediterranean corridor) går från Sverige i norr till Italien i söder. År 2010 antog EU en förordning (2010/913 EU) om godskorridorer för att driva på utvecklingen mot effektivare och attraktivare järnvägstransporter på EU:s inre marknad. År 2015 startade Mediterranean Rail Freight Corridor (ScanMed RFC) som sträcker sig från Stockholm/Oslo via Köpenhamn, Hamburg och Innsbruck till Palermo. Trafikverket har tillsammans med infrastrukturhållarna längs korridorens sträckning upprättat en förening för att driva och utveckla korridoren.

Den baltisk-adriatiska korridoren (Baltic–Adriatic corridor) går från de polska hamnarna i Östersjön i norr till hamnar vid Adriatiska havet i söder. Baltic Link Association är en nätverksorganisation som samlar offentliga och industriella aktörer längs sträckan mellan Göteborg och Karlskrona. Baltic Link menar att Kust till kust-banan och färjelinjen Karlskrona–Gdynia bör bli en del av en förlängd baltisk-adriatisk korridor. Den baltisk-adriatiska korridoren är en av del av TEN-T och liksom Scanmed-korridoren en av de nio s.k. Core Network Corridors.

### *Järnvägen mellan Finland och Sverige*

Haparandabanan sträcker sig från Boden till Haparanda/Torneå och är enligt Trafikverket en internationellt viktig järnvägslänk som trafikeras med godståg. Trafikverket uppger att för att finländska elektrifierade tåg ska kunna gå till Haparanda via Torneå behöver spåren från Laurila till Haparanda elektrifieras och en ny plattform byggas på Haparanda station vid de finländska spåren. Det pågår därför ett samarbetsprojekt mellan svenska Trafikverket, finländska Trafikverket, Haparanda stad och Länsstyrelsen i Norrbottens län. Trafikverket bygger den nya plattformen och anpassar den till dagens krav och standard. Finländska Trafikverket elektrifierar spåren och anpassar bron över Torne älv och andra anläggningsdelar.

Trafikverkets arbete med plattformen startar våren 2024, och även finländska Trafikverkets arbete med spår och elektrifiering startar våren 2024. Arbetet med järnvägsbron startar sommaren 2024. Projektet är EU-finansierat.

## **Pågående arbete**

Regeringen påbörjade i juni 2023 arbetet med att ta fram en ny plan för Sveriges transportinfrastruktur genom att i ett första steg ge Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den kommande planperioden 2026–2037. Det framgår av uppdraget att regeringen betonar att person- och godstransporter över gränserna har stor betydelse för jobben och tillväxten i de nordiska länderna. Infrastruktur för gränsöverskridande transporter bör utvecklas i dialog med övriga länder i Norden. I januari 2024 redovisade Trafikverket sitt inriktningsunderlag. Där betonas att de internationella resorna och transportererna har betydelse för hur det svenska transportsystemet behöver utvecklas. Det framgår av inriktningsunderlaget att flera regioner betonar att Trafikverket bör koncentrera framtida åtgärder till de europeiska och nordiska stråk som är avgörande för pendling, godstransporter, handel och säkerhet. Trafikverket lyfter fram att en viktig kommande länk i TEN-T:s stommätskorridor (blivande europeiska transportkorridor) Skandinavien–Medelhavet (Scanmed) är den fasta förbindelsen Fehmarn Bält som förväntas öppnas för trafik 2029. Tunneln innebär avsevärda restidsvinster mellan östra Danmark och Tyskland, och trafikflödena till Sverige och Norge förväntas öka. Inom utredningsuppdraget Kapacitet Öresund, där Sverige samverkar med Danmark och Tyskland, analyseras effekterna ytterligare. I förslaget till nationell plan 2022–2033 lyfte Trafikverket fram bl.a. kapacitets- och punktlighetsbrister inom både väg- och järnvägssystemen längs stråket Norge–Göteborg–Malmö–kontinenten. Trafikverket redovisar olika aktuella utredningar om tänkbara nysatsningar som berör gränsöverskridande transporter. De handlar t.ex. om kapacitet och redundans över Öresund, förutsättningar för åtgärder i stråken Göteborg/Stockholm–Oslo samt tågfärjeförbindelse mellan Trelleborg och Tyskland. Vissa av dessa utredningar kan enligt Trafikverket mynna ut i ytterligare kostnadsanspråk.

## **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om gränsöverskridande infrastruktur behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU4 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att det pågår insatser, och underströk betydelsen av att ha ett internationellt perspektiv i infrastrukturplaneringen. Utskottet betonade vikten av god tillgänglighet för både näringslivet och privatpersoner när det gäller transporter till och från andra länder. Utskottet konstaterade att de frågor som togs upp i motionerna var väl uppmärksammade och att det inte fanns skäl att vidta någon åtgärd. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis betona vikten av god tillgänglighet när det gäller transporter till och från andra länder – för både näringslivet och privatpersoner.

Utskottet vill särskilt lyfta fram att Sverige är ett exportberoende industriland med ett tydligt behov av god tillgänglighet till övriga Europa och resten av världen. Utskottet vill därför framhålla att en ökad rörlighet mellan Sverige och grannländerna är positiv och bra för Sverige, och gränsöverskridande trafik bör följaktligen främjas och underlättas.

När det gäller motionsförslagen om mer gränsöverskridande planering vill utskottet peka på vikten av det nordiska samarbetet och att den svenska planeringen fungerar i samspel med grannländernas infrastrukturplanering. Det är enligt utskottets mening viktigt med ett gränsöverskridande transportsystem, och utskottet vill därför understryka att det är av stor betydelse att ha ett internationellt perspektiv i infrastrukturplaneringen. Utskottet välkomnar därför att regeringen, Trafikverket och andra aktörer har ett fortlöpande samarbete med sina nordiska motsvarigheter. Utskottet välkomnar det arbete som bedrivs inom EU och vill särskilt lyfta fram det transeuropeiska nätverket som bl.a. syftar till att få transportsystemen i EU:s medlemsstater att hänga samman på ett bättre sätt.

När det gäller motionsförslagen om behovet av förbättrade förbindelser med de nordiska grannländerna vill utskottet betona att gränsöverskridande transporter har stor betydelse för jobben och tillväxten i de nordiska länderna. Samtidigt är det viktigt att prioritera mellan olika åtgärder i en ordnad process, och utskottet utgår från att detta görs i den pågående processen med att ta fram en ny nationell plan för transportinfrastrukturen. När det gäller motionsförslagen om nya förbindelser mellan Sverige och Danmark kan utskottet konstatera att det bl.a. har genomförts en dansk-svensk utredning, och med anledning av uppdraget till Trafikverket i beslutet om den nationella planen för 2022–2033 pågår en utredning om nya förbindelser över Öresund. Utskottet välkomnar detta arbete. När det gäller frågan om landanslutningar till Öresundsbron är detta en fråga som har uppmärksamats av Trafikverket. När det gäller järnvägstrafiken mellan Sverige och Finland konstaterar utskottet att det bl.a. pågår ett samarbetsprojekt i Tornedalen. När det gäller motionsförslagen om förbättrade järnvägskommunikationer mellan Sverige och Norge vill utskottet peka på att det har genomförts norsk-svenska utredningar om både sträckan Stockholm–Oslo och Göteborg–Oslo. Utskottet utgår från att arbetet utifrån dessa utredningar fortsätter och behandlas i arbetet med att ta fram en ny nationell plan för transportinfrastrukturen.

När det slutligen gäller motionsförslaget om tåg färjeförbindelser till Tyskland konstaterar utskottet att denna fråga nyligen har utretts av Trafikverket på uppdrag av regeringen. Utskottet delar infrastrukturministerns bedömning att tåg färjeförbindelsen är viktig och ser fram emot resultatet av den fortsatta beredningen av denna fråga.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att det pågår olika insatser för att göra transportsystemet mer gränsöverskridande. Utskottet välkomnar det arbete som pågår och ser fram emot att fortsätta att följa utvecklingen inom området. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det därför inte finns skäl att för närvarande vidta

någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:22 (SD), 2023/24:137 (SD), 2023/24:202 (KD), 2023/24:319 (L), 2023/24:400 (SD) yrkandena 20, 21 och 23, 2023/24:508 (M) yrkandena 2 och 3, 2023/24:688 (MP), 2023/24:722 (M) yrkandena 1 och 2, 2023/24:969 (M) yrkande 5, 2023/24:1167 (M), 2023/24:1285 (S), 2023/24:1350 (S), 2023/24:1377 (KD), 2023/24:1635 (C), 2023/24:1650 (C) yrkandena 1 och 2, 2023/24:1731 (L), 2023/24:1866 (S) yrkande 1, 2023/24:1878 (MP) yrkandena 19, 20, 30, 31, 36 och 37, 2023/24:2023 (S) yrkande 3 i denna del, 2023/24:2048 (S), 2023/24:2079 (M) yrkande 7, 2023/24:2081 (M) yrkandena 1–3 och 5, 2023/24:2277 (M), 2023/24:2279 (M) yrkandena 3 och 9, 2023/24:2553 (S) yrkandena 1 och 2, 2023/24:2579 (C) yrkandena 1 och 3, 2023/24:2600 (C) och 2023/24:2625 (S) yrkande 10 i denna del.

## Nya stambanor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om nya stambanor. Utskottet betonar att ett väl fungerande järnvägsnät är av största vikt för att hela Sverige ska fungera. Utskottet välkomnar att regeringen har beslutat att avbryta arbetet med nya stambanor och menar att investeringar i det befintliga järnvägssystemet och nya spår innebär bättre förutsättningar för snabbare tåg i framtiden. Utskottet anser att det är en klok prioritering att fortsätta förbättra den befintliga infrastrukturen och att satsningar på järnvägen i första hand bör underlätta för arbetspendling och godstrafik. Utskottet välkomnar uppdraget till Trafikverket att på ett mer kostnadseffektivt sätt öka kapaciteten på sträckan Göteborg–Borås och i Skåne och att arbetet med att färdigställa Ostlänken ska fortsätta. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 34 (S, V, MP), 35 (C) och 36 (SD).

## Skrivelsen

### *Riksrevisionens iakttagelser*

Riksrevisionen har granskat om investeringarna i den nationella planen för transportinfrastrukturen effektivt bidrar till att de transportpolitiska målen uppnås. Granskningen redovisas i rapporten Nationell plan för transportinfrastrukturen – lovar mer än den kan hålla (RiR 2023:25). Riksrevisionen menar att den dåvarande regeringen i uppdraget den 23 juni 2021 till Trafikverket att ta fram förslag på en nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 begränsade verkets möjlighet att utforma planförslaget på ett

effektivt sätt. Riksrevisionen anger att regeringen genom uppdraget intecknade det framtida ekonomiska utrymmet långt efter planperiodens slut och att detta till stor del berodde på att regeringen pekade ut de nya stambanorna för höghastighetståg, vilka till stor del var ofinansierade. Riksrevisionen anser att problemet med inteckningen av det ekonomiska utrymmet har minskat betydligt i och med regeringens beslut i december 2022 att avbryta flera etapper av de nya stambanorna.

### *Regeringens bedömning av Riksrevisionens iakttagelser*

Regeringen betonar att redan drygt två månader efter regeringsskiftet hösten 2022 fattade regeringen beslut om att avbryta planeringen för de s.k. centrala systemdelarna av de nya stambanorna. Regeringen menar att det gjorde att inteckningen av framtida planperioder minskade med ungefär 162 miljarder kronor jämfört med beslutet i juni 2022 om fastställelse av den nationella planen för perioden 2022–2033.

## **Motionerna**

### *Arbetet med nya stambanor*

I partimotion 2023/24:996 yrkande 36 i denna del föreslår Per Bolund m.fl. (MP) att nya stambanor ska byggas i södra Sverige med nav i Jönköping.

I kommittémotion 2023/24:2625 anför Gunilla Svantorps m.fl. (S) att byggandet av nya stambanor måste fortsätta (yrkande 28) och att de satsningar som finns med i den nationella transportplanen ska genomföras inklusive nya stambanor (yrkande 43 i denna del). Motionärerna betonar att det behöver byggas nya stambanor för ett bättre järnvägssystem med högre kapacitet och snabbare tåg, och inte minst för godstrafiken är en satsning på nya stambanor viktig.

I kommittémotion 2023/24:2465 yrkande 37 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att möjligheten att säkerställa byggandet av nya stambanor måste ses över. Motionärerna framhåller att järnvägens kapacitet i dag inte räcker till och att avskriva långt gångna projekt på nya stambanor är fel väg att gå, inte minst eftersom nya stambanor är viktiga för att flytta över gods från vägar till räls och för att förbättra tillgängligheten i hela landet.

I kommittémotion 2023/24:2478 yrkande 8 anför Alireza Akhondi m.fl. (C) att regeringen mot bakgrund av de stoppade planerna på nya stambanor bör ta initiativ till en dialog med berörda kommuner om hur man från statligt håll kan kompensera för ökade kostnader och sänkta fastighetsvärden. Motionärerna konstaterar att staten hade ingått avtal med kommunerna om att bygga järnväg om kommunerna i sin tur byggde bostäder och att det nu på flera håll står bostäder som inte kommer att ligga i närheten av en järnvägsstation, vilket skulle locka människor att flytta in.

I kommittémotion 2023/24:1519 yrkande 32 i denna del anför Elin Söderberg m.fl. (MP) att nya stambanor för höghastighetståg bör färdigställas.



I kommittémotion 2023/24:1878 anför Daniel Helldén m.fl. (MP) att planeringen och byggandet av nya stambanor i södra Sverige med nav i Jönköping måste återupptas (yrkande 15). Motionärerna betonar att skrotandet av nya stambanor utgör ett dråpslag mot järnvägsutvecklingen, och regeringens beslut 2022 att stoppa planeringen och utbyggnaden av nya stambanor måste därför upphävas och arbetet återupptas. Vidare betonar motionärerna att järnvägssträckan Lund–Hässleholm snarast bör påbörjas (yrkande 28). De konstaterar att framdriften av bl.a. denna sträcka har gått i stå. Motionärerna menar dessutom att stickspårslösningar för stationslägen på de nya kommande stambanorna bör utredas (yrkande 38).

I motion 2023/24:1042 pekar Niklas Sigvardsson m.fl. (S) på vikten av att fatta beslut om att bygga nya stambanor i ett sammanhållet system. Motionärerna framhåller att det är olyckligt för Sveriges utveckling och konkurrenskraft att planerna på nya stambanor har stoppats och pekar bl.a. på att det i dag är kapacitetsbrist på järnvägarna, att nya stambanor skapar större arbetsmarknadsregioner och att kraftfulla infrastruktursatsningar är ett bra verktyg för att skapa fler arbetstillfällen och stimulera ekonomin.

I motion 2023/24:1549 menar Johan Andersson m.fl. (S) att man i infrastrukturplaneringen bör studera förutsättningarna för att säkerställa byggandet av Ostlänken. Motionärerna menar att det är angeläget att nya, miljövänliga stambanor byggs och pekar bl.a. på betydelsen av centrala resecentrum samt vikten av att regeringen fastställer att en utbyggnad av Ostlänken mellan Järna och Linköping snarast ska påbörjas.

I motion 2023/24:1669 uppmärksammar Johanna Haraldsson m.fl. (S) behovet av nya stambanor genom Sverige i ett sammanhållet system. Motionärerna konstaterar att om järnvägen ska kunna möta växande behov och ta en större andel av transportererna måste ny kapacitet tillföras, och nya stambanor skulle bl.a. knyta samman arbetsmarknadsregioner och skapa ökad redundans för de befintliga stambanorna.

I motion 2023/24:1099 betonar John E Weinerhall (M) ambitionen att säkerställa Ostlänkens långsiktiga behov av kraftigt förbättrade gods- och pendlingsflöden i enlighet med Trafikverkets tidsplan. Motionären konstaterar att nya stambanor har diskuterats under lång tid och att behovet har blivit alltmer uppenbart i takt med ökade godstransporter och persontrafik, och även om nya höghastighetsbanor för närvarande inte är en prioriterad infrastruktursatsning är det av yttersta vikt att Ostlänken inte försenas på grund av det.

### *Europeiska revisionsrättens rapporter*

I kommittémotion 2023/24:400 yrkande 19 anför Patrik Jönsson m.fl. (SD) att Europeiska revisionsrättens rapport bör beaktas vid utredningar och beräkningar av höghastighetsjärnväg i Sverige. Motionärerna påminner om att revisionsrätten har analyserat Europas höghastighetsbanor och att kritiken var omfattande.

## Bakgrund

### *Sverigeförhandlingen*

I juli 2014 beslutade den dåvarande regeringen om direktiv för en särskild utredare om utbyggnad av nya stambanor samt åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna (dir. 2014:106). I juli samma år beslutades om tilläggsdirektiv till utredningen (dir. 2014:113). Direktiven angav att Sverigeförhandlingen skulle ta fram förslag till principer för finansiering samt förslag till en utbyggnadsstrategi för nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö. En annan del i förhandlingsuppdraget var att öka kollektivtrafiken, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i Stockholm, Göteborg och Malmö. Totalt skulle infrastruktursatsningar runt om i Sverige möjliggöra ca 100 000 nya bostäder. Sverigeförhandlingen överlämnade sin slutrapport i december 2017. Sverigeförhandlingen tecknade under det första halvåret 2017 överenskommelser med kommuner och regioner (då landsting) i Stockholms, Västra Götalands och Skåne län om satsningar på kollektivtrafik och cykelåtgärder med statlig medfinansiering samt åtaganden om bostadsbyggande. Den dåvarande regeringen godkände dessa avtal, de s.k. storstadsavtalen, i slutet av juni 2018.

### *Nationella planer för transportinfrastrukturen*

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

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2020/21:151) angav den dåvarande regeringen att utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg skulle genomföras inom den ekonomiska ramen för utveckling av transportsystemet. Förslaget till ekonomisk ram för utveckling av transportsystemet medförde enligt den dåvarande regeringen att den gällande nationella planen kunde fullföljas samt att satsningar kunde göras på såväl nya stambanor som andra angelägna åtgärder. Det angavs att utbyggnaden av nya stambanor var viktig för att öka kapaciteten i järnvägsnätet, knyta landets tre storstadsregioner närmare varandra och bidra till stadsutveckling, bostadsbyggande och större arbetsmarknadsregioner.

I skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 angavs att arbetet med att bygga nya stambanor för höghastighetståg skulle fortskrida så att Stockholm och Göteborg respektive Malmö bättre knyts samman. Den dåvarande regeringen menade att utbyggnaden av nya stambanor skulle genomföras inom den ekonomiska ramen för utveckling av transportsystemet. I den nationella planen ingick etapperna Ostlänken, Göteborg–Borås och Hässleholm–Lund samt planläggning för de centrala

systemdelarna mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm, via Jönköping.

Det pågående arbetet med den nya nationella planen för infrastruktur redovisas nedan under rubriken Pågående arbete.

### *Riksrevisionens granskning av höghastighetsjärnvägar*

Riksrevisionen har granskat statens planering av höghastighetsjärnvägar (RiR 2019:31). Riksrevisionens övergripande slutsats i granskningen var att planeringsprocessen inte hade haft en förutsättningslös karaktär. Riksrevisionen rekommenderade att regeringen, innan ytterligare beslut fattas om höghastighetsjärnvägen, skulle ge Trafikverket i uppdrag att förutsättningslöst utreda vilka brister som finns i förhållande till de transportpolitiska målen och vilka alternativa lösningar som finns för att åtgärda bristerna på ett samhälls-ekonomiskt effektivt sätt.

I skrivelse 2019/20:133 välkomnade den dåvarande regeringen Riksrevisionens granskning men angav att den gjorde en annan bedömning än Riksrevisionen när det gäller den planering som har genomförts för höghastighetsjärnvägar. Den dåvarande regeringen menade att det är positivt att höghastighetsjärnvägar har utretts vid ett antal tillfällen under en längre tidsperiod under olika regeringar. Den dåvarande regeringen pekade på att olika typer av styrmedel har införts för att bl.a. åtgärda de brister som höghastighetsjärnvägen skulle lösa.

### *Europeiska revisionsrättens granskningar av höghastighetsjärnvägar*

Vidare kan nämnas att Europeiska revisionsrätten i en granskning från juni 2018 konstaterar att EU:s långsiktiga plan för höghastighetstrafik på järnväg sannolikt inte kommer att uppfyllas och att det saknas en solid EU-omfattande strategi (Särskild rapport 19/2018 Ett europeiskt järnvägsnät för höghastighetstrafik: ännu inte verklighet utan fortfarande ett oändamålsenligt lapptäcke). Revisionerna menar att det europeiska järnvägsnätet för höghastighetståg är ett lapptäcke av nationella banor utan ordentlig samordning över gränserna som har planerats och byggts av de enskilda medlemsstaterna och resulterat i bristfälliga sammanlänknings. Revisorerna menar att EU-kommissionen saknar rättsliga verktyg och beslutsbefogenheter för att säkerställa att medlemsstaterna gör snabba framsteg mot att slutföra stamnätskorridorerna. I en rapport från juni 2020 (Särskild rapport 10/2020: EU:s transportinfrastrukturer: megaprojekt måste genomföras snabbare för att ge nätverkseffekter i tid) uppmärksammar revisionsrätten att viktiga gränsöverskridande megaprojekt på transportområdet tar längre tid än väntat. Sex av åtta granskade infrastrukturer i mångmiljardklassen med anslutande linjer kommer enligt revisorerna sannolikt inte att vara fullt driftsklara 2030 så som det planerades från början. I november 2021 konstaterade revisorerna att utbyggnaden av EU:s transportinfrastruktur går långsamt jämfört med andra delar av

världen (Översikt 05/2021: EU:s ram för stora transportinfrastrukturprojekt: en internationell jämförelse).

### *Avbrytandet av arbetet med nya stambanor för höghastighetståg*

I december 2022 redovisade regeringen en analys av vilken det framgår att regeringen prioriterar upprustning av den befintliga järnvägen, bättre vägstandard och utbyggd laddinfrastruktur, framför investeringar i höghastighetståg. Behoven inom infrastrukturen är stora, och en satsning på höghastighetsjärnväg skulle enligt regeringen tränga undan andra nödvändiga investeringar. Investeringar i det befintliga järnvägssystemet och nya spår innebär bättre förutsättningar för tåg att färdas snabbare i framtiden, även utan höghastighetsjärnväg. Många investeringar i de befintliga banorna skulle enligt regeringen också kunna komma på plats snabbare än en utbyggnad av nya stambanor för höghastighetståg. Vidare betonades att satsningar på järnvägen i första hand bör underlätta för arbetspendling och godstrafik. Enligt regeringen stärker detta jobb och tillväxt i hela landet. Utifrån prioriteringar om den samhällsekonomiska och miljömässiga nyttan meddelade regeringen därför att den inte avsåg att fullfölja utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg. Det betonades att den förra regeringen valde att driva på höghastighetstågsprojektet med mycket stora kostnader och bristande kontroll, vilket har kritiserats av Riksrevisionen. Regeringen konstaterade att allt arbete som har lagts ned inte kan tas till vara. Det uppgavs dock innebära en mycket stor besparing, framför allt på några års sikt, att inte fullfölja de nya stambanorna för höghastighetståg.

För de tre etapper som redan ingick i den nationella planen gav regeringen i december 2022 Trafikverket följande förnyade uppdrag.

#### **Ostlänken (Järna–Linköping)**

Regeringen angav i december 2022 att arbetet med att färdigställa Ostlänken ska fortsätta i allt väsentligt enligt plan. Ett nytt uppdrag om att identifiera och vidta kostnadsreducerande åtgärder för detta projekt gavs till Trafikverket. Uppdraget skulle inte försena arbetet med Ostlänken nämnvärt. Trafikverket ska årligen i samband med årsredovisningen redovisa både identifierade och vidtagna åtgärder, bedömd effekt på kostnaden av dessa åtgärder samt bedömd total kostnad för projektet Ostlänken. En första redovisning skulle lämnas till Regeringskansliet senast den 30 juni 2023.

I juni 2023 redovisade Trafikverket rapporten Kostnadsreducerande åtgärder i genomförandet av Ostlänken (TRV 2022/145429). Trafikverket konstaterar att Ostlänken bidrar i järnvägssystemet även utan att vara del i ett system av nya stambanor. För att Ostlänken på bästa sätt ska stödja arbetspendlingen i det regionala perspektivet och bidra till stärkt kapacitet i stråket Södra stambanan bör utformningen justeras så att ett mer integrerat system uppnås, enligt Trafikverket. Det innebär att de nya spåren för Ostlänken på ett tydligare sätt bör kopplas samman med den befintliga Södra stambanan för att möjliggöra ett effektivt och balanserat nyttjande av de båda banorna. Att

Ostlänken inte längre ska ingå i ett separerat system av nya stambanor möjliggör att vissa kostnadsreducerande justeringar och åtgärder kan inarbetas i Ostlänken. Trafikverkets inriktning för det fortsatta genomförandet av Ostlänken är att öka graden av integrering mellan Ostlänken och Södra stambanan genom förändrade stationslösningar i Linköping och Norrköping samt att nyttja den möjlighet till kostnadsbesparande åtgärder som anpassade mål och krav när det gäller systemets redundans ger. Ett flertal möjliga justeringar och kostnadsreducerande åtgärder har översiktligt analyserats och konsekvensbedömts under våren 2023. En dialog om de identifierade justeringarna har förts med kommuner, regioner, trafikhuvudmän och tågoperatörer. De justeringar och kostnadsreducerande åtgärder som medges av den förändrade inriktningen för Ostlänken möjliggör enligt Trafikverket kostnadsreduceringar med minst 2,7 miljarder kronor. Åtgärderna kommer samtidigt att påverka tidplanen för pågående planläggning med uppskattningsvis ett till två år. En stor del av kostnaden för Ostlänken är låst genom tidigare beslut som har tagits av omvärldshänsyn och för att säkra framdriften. Om ytterligare större kostnadsreduceringar ska göras måste tillåtighetsbeslut och ingångna avtal med externa parter omprövas och större omtag göras, vilket skulle få konsekvensen att tidplanen förskjuts med många år. Trafikverket ska enligt rapporten utmana och söka kostnadseffektiva lösningar för att möta tillåtighetsbeslutets villkor.

### **Sträckan Göteborg–Borås**

Regeringen angav i december 2022 att inriktningen är att utreda en modifierad lösning, utan att trafikstarten ska försenas. Trafikverkets planeringsarbete med sträckan Göteborg–Borås pausas genom att ett nytt uppdrag ges till Trafikverket med inriktningen att järnvägen ska byggas ut i stråket med målsättningen att förbättra arbetspendling och få en kapacitetsstark koppling till Landvetter på ett mer kostnadseffektivt sätt, utan ambition att uppnå hastigheter över 250 kilometer i timmen och utan att trafikstarten försenas. I uppdraget ingår att se över den nuvarande utformningen. Det skulle exempelvis kunna handla om behovet av tunnlar eller om det finns åtgärder på den existerande Kust-till-kust-banan mellan Göteborg och Borås som skulle kunna vara en del i en kostnadseffektiv lösning. Trafikverket skulle redovisa uppdraget till Regeringskansliet senast den 30 juni 2023.

I juni 2023 redovisade Trafikverket rapporten Utredning av åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås (TRV 2022/145433). Fokus i arbetet har varit att utveckla järnvägen för en förbättrad arbetspendling och anslutning till Landvetter flygplats samt att hitta kostnadseffektiva lösningar, utan att trafikstarten försenas. Trafikverket konstaterar att stråket Göteborg–Borås är ett av de största pendlingsstråken i Sverige. Den omfattande bil- och busstrafiken orsakar trängsel, både på de stora vägarna och i städerna. Flera lösningar och principiella alternativ har analyserats och bortval av alternativ har genomförts med motivering. Trafikverket har även belyst om den befintliga järnvägen – Kust-till-kust-banan – kan vara en del av lösningen.

Likaså har nya stationer såväl på den nya järnvägen som på Kust-till-kust-banan analyserats. De fyra alternativ som kvarstår innehåller dubbelspårig järnväg i ny sträckning. Två av alternativen har dessutom en koppling mellan den nya järnvägen och Kust-till-kust-banan. Två av alternativen innehåller även kapacitetshöjande åtgärder på Kust-till-kust-banan för att möjliggöra ökat hållbart regionalt resande till Mölnlycke och Landvetter samhälle. Trafikverkets högst rangordnade alternativ innebär ny järnväg och koppling till Kust-till-kust-banan vid Mölnlycke. Alternativet innebär att ny järnväg byggs inom den korridor som är högst rangordnad inom lokaliseringsutredningen, och på den nya järnvägen blir det stationer i Mölndal, vid Landvetter flygplats (Härbyda kommun) och i Borås. Alternativet innebär en restid på 36 minuter mellan Göteborg C och Borås C. Alternativet ger enligt Trafikverket mer regional nytta för pengarna än objektet Göteborg–Borås som en del av nya stambanor för höghastighetståg.

### **Kapacitetsförbättringar i Skåne**

När det gäller sträckan Hässleholm–Lund angav regeringen i december 2022 att det nuvarande planeringsarbetet för sträckan snarast skulle avslutas, och i stället skulle ett omtag göras. Ett nytt uppdrag gavs till Trafikverket att belysa nya alternativa åtgärder i järnvägssystemet i Skåne med inriktningen att på ett betydligt mer kostnadseffektivt sätt åstadkomma kapacitetsförbättringar i Skåne utan ambition att uppnå hastigheter över 250 kilometer i timmen. Främst kan det handla om andra åtgärder på sträckan Hässleholm–Lund men även åtgärder på andra bandelar, exempelvis åtgärder för att förbereda för ökad trafik när Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland öppnar kring 2029. Trafikverket skulle redovisa uppdraget till Regeringskansliet senast den 30 september 2023.

I juni 2023 presenterade Trafikverket rapporten Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne (TRV 2022/145392). Trafikverket bedömer att det inte finns några åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1–3 som kan tillföra den kapacitet som efterfrågas i det skånska järnvägsnätet. Det är dock relevant att fortsätta arbeta med åtgärder enligt steg 2 och 3 för att trimma och optimera kapaciteten i systemet och för att förhöja nyttan av steg 4-åtgärder. Större steg 4-åtgärder som tillför ny kapacitet i systemet hinner inte planeras och byggas så att de är klara när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar 2029. För att underlätta situationen för godstrafiken har därför framkomlighetsåtgärder för godstrafiken tagits fram. För att uppnå maximal nytta och kostnadseffektivitet behöver järnvägssystemet i Skåne byggas ut systematiskt. Den högst prioriterade åtgärden är utbyggnad av två nya spår mellan Hässleholm och Lund. Denna åtgärd ger enligt Trafikverket positiva effekter för järnvägssystemet både i Skåne och i hela södra Sverige.

### **De centrala systemdelarna**

Regeringen angav i december 2022 att någon fortsatt planering för de s.k. centrala systemdelarna mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm

via Jönköping i det tänkta höghastighetssystemet inte genomförs. Trafikverkets planeringsarbete för dessa delar avbröts genom ett uppdrag till verket.

### **Pågående arbete**

I oktober 2023 upp gav regeringen att den vill underlätta för arbetspendling och godstrafik för att stärka jobb och tillväxt och främja Sveriges konkurrenskraft. Trafikverket fick därför i uppdrag att återstarta planeringen på sträckan Göteborg–Borås med ny inriktning samt att planera för ett antal åtgärder i järnvägssystemet i Skåne. Regeringen bedömer att dessa åtgärder är viktiga, framför allt för godstrafiken genom Skåne och för ökad kapacitet i järnvägsnätet inför öppnandet av den nya Fehmarn Bält-förbindelsen. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) säger i en kommentar att regeringen prioriterar att fortsätta förbättra den befintliga infrastrukturen, reparera där det behövs och förvalta de gemensamma resurserna på bästa sätt. Satsningar på järnvägen bör i första hand underlätta för arbetspendling och godstrafik. Därför får Trafikverket i uppdrag att på ett mer kostnadseffektivt sätt öka kapaciteten på sträckan Göteborg–Borås och i Skåne.

På sträckan Göteborg–Borås gäller den nya inriktningen att järnvägen ska byggas ut i stråket för att förbättra arbetspendlingen men på ett mer kostnadseffektivt sätt jämfört med tidigare planering på sträckan eftersom projektet var tänkt som en del av nya stambanor. Regeringens uppdrag till Trafikverket innebär att planläggningsarbetet återstartas respektive, i den mån det erfordras, att ett nytt planläggningsarbete startas, för åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås med den nya inriktningen att järnvägen ska byggas ut i stråket för att förbättra arbetspendling, men på ett mer kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt lönsamt sätt jämfört med tidigare planering på sträckan Göteborg–Borås när projektet var tänkt som en del av nya stambanor. Åtgärds kostnaden för staten får inte överskrida de ekonomiska ramarna, varken när det gäller innevarande planperiod (17 300 miljoner kronor i 2021 års prisnivå) eller för objektet som helhet (43 531 miljoner kronor i 2021 års prisnivå), för det tidigare objektet Göteborg–Borås, del av nya stambanor. Syftet med uppdraget är att planeringen ska resultera i åtgärder som framför allt förbättrar förutsättningarna för arbetspendling i regionen samt förbättrar anslutningen till Landvetter flygplats. En utgångspunkt för planeringen är att åtgärderna kan genomföras så kostnadseffektivt och snabbt som möjligt. Trafikverket ska därmed beakta genomförbarheten utifrån regionala och lokala ståndpunkter som det råder en bred samsyn kring, förutsatt att objektets totala kostnad för staten inte överstiger det ursprungliga objektets totala kostnad i den nationella planen för perioden 2022–2033. Utgångspunkten för planeringen ska inte längre vara att järnvägen på sträckan ska utformas som en del i ett ihoplänkat system av nya stambanor för höghastighetståg.

För Skåne har regeringen beslutat om två nya spår mellan Hässleholm och Lund samt andra kapacitetshöjande åtgärder som ska ingå i den nationella

planen för transportinfrastruktur. Dessa åtgärder ryms inom den ekonomiska ramen för det tidigare objektet Hässleholm–Lund, del av nya stambanor. De nya objekt som tillkommer i planen för 2022–2033 är två nya spår Hässleholm–Lund, en ny planskild spårkorsning på Malmö bangård, anläggande av fler plattformsspår i banhallen på Malmö C, utbyggnad till dubbelspår mellan Östervärns station och Malmö C, förbigångsspår Slätthult (Södra stambanan), mötesspår på godsstråket genom Skåne samt förbigångsspår Rättelöv och spår 21 i Hässleholm (Södra stambanan). När det gäller Skåne är utgångspunkterna för den fortsatta planeringen att

- påverkan på trafikstart ska vara så liten som möjligt i förhållande till tidigare planering på sträckan Hässleholm–Lund, när projektet var tänkt som en del av nya stambanor
- åtgärden ska vara mer samhällsekonomiskt lönsam i förhållande till tidigare planering på sträckan Hässleholm–Lund, när projektet var tänkt som en del av nya stambanor
- störningarna för befintlig trafik under genomförandet minimeras.

Utgångspunkten för planeringen ska inte längre vara att järnvägen på sträckan ska utformas som en del i ett ihoplänkat system av nya stambanor för höghastighetståg.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) betonade i oktober 2023 i sitt svar på fråga 2023/24:82 att behoven är stora, och en satsning på höghastighetsjärnväg riskerar att tränga undan andra nödvändiga investeringar. Statsrådet konstaterar att Trafikverket har tagit fram ett omfattande material som analyseras och bereds inom Regeringskansliet.

Regeringen påbörjade i juni 2023 arbetet med att ta fram en ny plan för Sveriges transportinfrastruktur genom att i ett första steg ge Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den kommande planperioden 2026–2037. Av uppdraget framgår att inriktningsunderlaget ska beakta regeringens prioritering att inte fullfölja utbyggnaden av ett system för nya stambanor för höghastighetståg och den effekt det kan ha på befintliga banor och behovet av planerade investeringsåtgärder, alternativa investeringar och kapacitetshöjande insatser i järnvägssystemet. I januari 2024 redovisade Trafikverket sitt inriktningsunderlag. Där hänvisas till regeringens två nya uppdrag till Trafikverket från oktober 2023 (se ovan). Vidare konstateras att vissa regioner uttrycker oro över regeringens beslut att avbryta planerna för ett sammanhållet nätverk av nya stambanor, eftersom det lämnar problemen med tillgänglighet och kapacitet i centrala delar av järnvägssystemet olösta. Det betonas att dessa problem har identifierats i flera utredningar och att det fanns färdigförhandlade åtgärdsförslag. Inriktningsunderlaget ska ligga till grund för en infrastrukturproposition som regeringen avser att lämna till riksdagen under hösten 2024.



## Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om nya stambanor behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU4 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle rikta ett tillkännagivande till regeringen om att säga nej till att bygga höghastighetsjärnväg. Därmed bifölls ett motionsförslag om detta, medan övriga motionsförslag om byggande av nya stambanor avsågs. Utskottet välkomnade att regeringen inte avser att fullfölja utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg och uppskattade att regeringen väljer att i stället prioritera upprustning av den befintliga järnvägen. Utskottet betonade att behoven inom infrastrukturen är stora när det gäller både underhåll och investeringar och att en satsning på höghastighetsjärnväg riskerar att tränga undan andra nödvändiga insatser. Riksdagen biföll utskottets förslag.

I skrivelse 2023/24:75 konstaterar regeringen att tillkännagivandet inte är slutbehandlat. Regeringen uppger att den avser att under 2024 slutredovisa tillkännagivandet för riksdagen.

## Utskottets ställningstagande

### *Arbetet med nya stambanor*

Utskottet vill inledningsvis påminna om att regeringen i december 2022 fattade beslut om att avbryta arbetet med nya stambanor för höghastighetståg. Utskottet välkomnade detta beslut och vill här åter slå fast att den tidigare regeringens satsning på höghastighetsjärnväg trängde undan andra nödvändiga investeringar, vilket bl.a. Riksrevisionen har uppmärksammat. Utskottet delar regeringens bedömning att investeringar i det befintliga järnvägssystemet och nya spår innebär bättre förutsättningar för tåg att färdas snabbare i framtiden.

Utskottet kan konstatera att den förra regeringen valde att driva på höghastighetstågsprojektet med mycket stora kostnader och bristande kontroll som följd. Den tidigare regeringen valde att bortse från faktiska kostnader och kritik från forskare, Trafikverket och Riksrevisionen och valde i stället att gå vidare med det mycket stora projekt som höghastighetstågen utgjorde. Utskottet menar att den direkta konsekvensen av detta har blivit att viktiga satsningar på omställning, underhåll och nybyggnation i hela Sverige har skjutits på framtiden. Utskottet uppskattar att den nuvarande regeringen i stället väljer att prioritera upprustning av den befintliga järnvägen framför investeringar i höghastighetståg. Att genomföra sådana investeringar i det befintliga järnvägssystemet och att anlägga nya spår innebär enligt utskottets bedömning att tåg kommer att kunna färdas snabbare i framtiden. I och med regeringens ställningstagande kommer i stället många investeringar i de befintliga banorna att på så sätt komma på plats snabbare än genom de tidigare planerna på en utbyggnad av nya stambanor för höghastighetståg.

Utskottet välkomnar att regeringen har gett Trafikverket nya uppdrag att återstarta planeringen på sträckan Göteborg–Borås med ny inriktning samt att planera för ett antal åtgärder i järnvägssystemet i Skåne. Utskottet delar

regeringens bedömning att dessa åtgärder är viktiga, framför allt för gods-  
trafiken genom Skåne och för ökad kapacitet i järnvägsnätet inför öppnandet  
av den nya Fehmarn Bält-förbindelsen. Utskottet menar att det är en klok  
prioritering att fortsätta förbättra den befintliga infrastrukturen, reparera där  
det behövs och förvalta de gemensamma resurserna på bästa sätt och att  
satsningar på järnvägen i första hand bör underlätta för arbetspendling och  
godstrafik. Utskottet menar att en sådan inriktning stärker jobb och tillväxt i  
hela landet. Utskottet välkomnar att Trafikverket får i uppdrag att på ett mer  
kostnadseffektivt sätt öka kapaciteten på sträckan Göteborg–Borås och i  
Skåne. Arbetet med att färdigställa Ostlänken ska fortsätta i allt väsentligt  
enligt plan samtidigt som Trafikverket ska vidta kostnadsreducerande  
åtgärder. När det gäller de s.k. centrala systemdelarna vill utskottet påminna  
om att regeringen i december 2022 angav att någon fortsatt planering för nya  
spår mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm via Jönköping i det  
tänkta höghastighetssystemet inte ska genomföras. Trafikverkets planerings-  
arbete för dessa delar avbröts genom ett uppdrag till verket.

Avslutningsvis vill utskottet starkt betona att ett väl fungerande järnvägsnät  
är av största vikt för att hela Sverige ska fungera. Sammanfattningsvis  
konstaterar utskottet att de frågor som tas upp i motionerna är väl  
uppmärksammade och att det därför inte finns skäl att vidta någon åtgärd med  
anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna  
2023/24:996 (MP) yrkande 36 i denna del, 2023/24:1042 (S), 2023/24:1099  
(M), 2023/24:1519 (MP) yrkande 32 i denna del, 2023/24:1549 (S),  
2023/24:1669 (S), 2023/24:1878 (MP) yrkandena 15, 28 och 38,  
2023/24:2465 (C) yrkande 37, 2023/24:2478 (C) yrkande 8 och 2023/24:2625  
(S) yrkandena 28 och 43 i denna del.

### *Europeiska revisionsrättens rapporter*

Med anledning av motionsförslaget om Europeiska revisionsrättens rapporter  
kan utskottet konstatera att revisionsrätten har granskat den europeiska sats-  
ningen på höghastighetståg. Revisionsrätten har bl.a. konstaterat att EU:s lång-  
siktiga plan för höghastighetstrafik på järnväg sannolikt inte kommer att upp-  
fyllas och att det saknas en solid EU-omfattande strategi. Revisorerna har  
vidare lyft fram att viktiga gränsöverskridande megaprojekt på transport-  
området tar längre tid än väntat och att utbyggnaden av EU:s transportinfra-  
struktur går långsamt jämfört med i andra delar av världen.

Eftersom regeringen inte avser att fullfölja utbyggnaden av nya stambanor  
för höghastighetståg menar utskottet att motionsförslaget saknar relevans.  
Därmed avstyrker utskottet motion 2023/24:400 (SD) yrkande 19.

## Andra infrastrukturprojekt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om andra infrastrukturprojekt. Utskottet hänvisar till att projekt för att vidmakthålla och utveckla trafikens infrastruktur normalt sett inte är riksdagsfrågor. Sådana bör i stället avgöras inom ramen för åtgärdsplaneringen.

### Motionerna

Under den allmänna motionstiden 2023/24 väcktes ett stort antal motioner om olika infrastrukturprojekt i landet, främst när det gäller väg- och järnvägssträckningar. Motionerna handlar bl.a. om att rusta upp och bygga ut samt anlägga nya väg- och broförbindelser. Ett flertal förslag har också väckts om att standarden på olika specifika delar av trafikens infrastruktur bör förbättras. Motionärerna lämnar i många fall konkreta förslag på sträckningar och olika projekt, men det finns också motionsförslag som mer allmänt pläderar för satsningar på trafikens infrastruktur i vissa regioner eller landsdelar. En sammanställning av dessa yrkanden redovisas nedan fördelat på vägprojekt, järnvägsprojekt, sjöfartsprojekt och förslag som gäller främst regionala insatser i fråga om flera trafikslag.

### Vägprojekt

Motion	Yrkande
2023/24:30 av Martin Westmont och Robert Stenkvist (båda SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att utreda hur man ska kunna motverka och minska den köbildning man ser på sträckan Södertälje–Stockholm på Europaväg 20 och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:31 av Johnny Svedin och Mattias Bäckström Johansson (båda SD)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till medel för en utbyggnad av E22 inom Kalmar län, med fokus på att göra vägen säkrare, mer framkomlig och förberedd för framtida trafikökning och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:40 av Mattias Bäckström Johansson och Johnny Svedin (båda SD)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur säkerheten på Ölandsbron kan förbättras och tillkännager detta för regeringen. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att starta projekteringen av en ny bro eller tunnel från fastlandet till Öland och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:47 av Dennis Dioukarev m.fl. (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en förbifart Göteborg och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:53 av Dennis Dioukarev m.fl. (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör beakta det regionala infrastrukturbehovet i sitt framtida arbete och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:139 av Jörgen Grubb (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till en ny landsväg för lastbilsträckan Malmö–Helsingborg och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:155 av Erik Hellsborn och Carita Boulwén (båda SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att besluta om en motorvägsförbindelse mellan E6 och Ullared och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:201 av Magnus Jacobsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägnätet i Fyrbodalen och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:203 av Magnus Jacobsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta att bygga ut broar längs med Bohuslän och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:209 av Magnus Jacobsson och Cecilia Engström (båda KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör beräkna förutsättningarna för upprustning av E20 sträckan Malmö–Ängelholm och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:230 av Mattias Bäckström Johansson (SD)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att genomföra det motionen lyfter om E22:an och andra vägar och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:237 av Fredrik Lindahl (SD)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att inleda en åtgärdsvalsstudie för att se över framkomlighetsbehovet för Norrortsleden och länsväg 265 och tillkännager detta för regeringen.  2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja förhandlingar mellan staten, Region Stockholm och de berörda kommunerna om att hitta finansieringslösningar och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:238 av Fredrik Lindahl (SD)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att initiera en åtgärdsvalsstudie för E18 Stockholm nordost med utgångspunkten kapacitets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder och tillkännager detta för regeringen.  2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja en förhandling med berörda parter kring finansieringen av kapacitets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:243 av Alexandra Anstrell (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka möjligheterna till skyndsamt installation av sprinkler i Södra länken och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:260 av Cecilia Engström och Torsten Elofsson (båda KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera utbyggnad av hela E6 mellan Malmö och Helsingborg och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:263 av Kjell-Arne Ottosson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av E18 och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:338 av Louise Eklund och Camilla Mårtensen (båda L)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att infrastrukturen kring Ystads hamn och E65 bör förbättras och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:705 av Lars Beckman (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta behovet av fyrfilig motorväg genom Gävleborg i kommande planarbete och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:828 av Anne-Li Sjölund (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att bygga en ny bro mellan Alnö och fastlandet och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:858 av Daniel Persson (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt anlägga en fyrfilig E4 genom hela Gävleborg och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:869 av Ingela Nylund Watz m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en ny trafiklösning med bro eller tunnel över Saltsjö-Mälarsnittet i Södertälje och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:1154 av Staffan Eklöf och Björn Tidland (båda SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera utbyggnad till dubbla körfält i båda riktningarna på riksväg 40 på sträckningen mellan Ulricehamn och Jönköping och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:1169 av Ann-Sofie Alm (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vägnätet i Fyrbodal bör rustas upp och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:1218 av Stina Larsson (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafiksituationen i Ystad och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:1324 av Lena Johansson och Fredrik Olovsson (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att säkerställa arbetet med att färdigställa en ny Hjulstabro och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:1345 av Anna-Belle Strömberg och Peder Björk (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att lösa trafiksituationen i Örnsköldsvik och investera i annan statlig väginfrastruktur i Västernorrland så att utvecklingsmöjligheter säkerställs och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:1367 av Dan Hovskär (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sträckan Falköping och Borgunda (Falköping–Skövde) och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:1386 av Ingemar Kihlström (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta de positiva miljö- och trafiksäkerhetseffekter som ett färdigställande av den sista etappen av länsväg 181:s ombyggnation utgör i den framtida prioriteringen för infrastruktur samt länsvägar och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:1398 av Camilla Brunsberg (M)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att E22 genom Blekinge och sträckan mellan Björketorp och Nättraby bör prioriteras i kommande planarbete och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1492 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna att bygga ut E6 genom Skåne till en trefilig motorväg på fler avsnitt och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:1680 av Gudrun Brunegård (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en ny fast förbindelse till Öland och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:1900 av Mats Wiking m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att väg 45 mellan Vänersborg och Mellerud ska prioriteras när det gäller att göra vägsträckan mindre trafikfarlig och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:2084 av Roger Hedlund och Mattias Eriksson Falk (båda SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förutsättningarna för en utbyggnad av Europaväg 16 och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:2101 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att Europaväg 4 genom Gävleborg ska vara dubbelbilig i vardera riktningen och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:2137 av Roger Hedlund och Mattias Eriksson Falk (båda SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förutsättningar för en utbyggnad av Europaväg 4 och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:2151 av Viktor Wärnick (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en utbyggnad av E4 mellan Söderhamn och Gävle och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:2278 av Lars Englund (M)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att genomföra det motionen lyfter om E22:an och andra vägar och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:2279 av Lars Johnsson m.fl. (M)	5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägsatsningar såsom utbyggnad av E6 och E22 till sexfiliga motorvägar och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:2441 av Patrik Jönsson (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda byggnation av ett mot vid Boråstorpet på riksväg 40 i anslutning till Borås och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:2443 av Patrik Jönsson (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att infrastrukturen kring Ystad hamn och E65 bör förbättras och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:2444 av Patrik Jönsson (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda arbetet med att göra E6 genom Skåne sexfilig och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:2445 av Patrik Jönsson m.fl. (SD)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut E6 till sexfilig motorväg Helsingborg–Malmö och tillkännager detta för regeringen. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut E65 Ystad–Malmö till minst ”2 + 2”-väg och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2516 av Laila Naraghi (S)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att genomföra det motionen lyfter om E22:an och andra vägar och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:2601 av Alireza Akhondi m.fl. (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att inleda planering och byggnation av Österleden och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:2610 av Kerstin Lundgren (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att inleda bygget av en motorvägstunnel under Södertälje kanal för att säkra förbindelserna till och från Stockholm via förbindelserna E4/E20 genom Södertälje och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:2661 av Mattias Vepsä m.fl. (S)	10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en ny förbindelse över eller under Södertälje kanal och tillkännager detta för regeringen.

---

## Banprojekt

---

Motion	Yrkande
2023/24:31 av Johnny Svedin och Mattias Bäckström Johansson (båda SD)	2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att initiera en utredning kring förbättringar av tågförbindelserna till och från Kalmar län, med målet att minska restiderna och öka frekvensen av avgångar och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:43 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rusta upp Stångådals- och Tjustbanan och tillkännager detta för regeringen. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en sydostkustbana och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:170 av Angelica Lundberg (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för en ny järnvägssträckning mellan Jönköping och Göteborg och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:200 av Magnus Jacobsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om järnvägarna i Fyrbodalen och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:213 av Amanda Lind m.fl. (MP)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda utbyggnaden av dubbelspår längs Nya Ostkustbanan och att detta bör få genomslag även i kommande nationell plan och tillkännager detta för regeringen. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda utbyggnaden av Norrbotniabanan och tillkännager detta för regeringen. 3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera utbyggnad av Botniska korridoren och järnväg i norra Sverige i kommande nationell plan och tillkännager detta för regeringen.

- 2023/24:298 av Robert Hannah (L) Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen överväga att prioritera en modernisering av tågsträckan mellan Håkanstorp och Herrljunga och tillkännager detta för regeringen.
- 2023/24:301 av Lina Nordquist (L) Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över klimateffekterna av en järnvägslink mellan Uppsala och Enköping och tillkännager detta för regeringen.
- 2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD)
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra sträckan Maria–Helsingborg dubbelspårig och tillkännager detta för regeringen.
  6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Göteborg–Borås via Landvetter snarast bör byggas med dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
  7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Göteborg–Alingsås ska byggas ut till fyrspårig järnväg och tillkännager detta för regeringen.
  8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Södra stambanan snarast bör byggas ut till fyrspårig järnväg mellan Lund och Hässleholm och tillkännager detta för regeringen.
  9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Hässleholm–Kristianstad bör byggas om till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
  10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Alvesta–Växjö bör byggas om till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
  11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Norrbotniabanans utbyggnad av sträckan Luleå–Skellefteå ska påbörjas och tillkännager detta för regeringen.
  12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en upprustning av Ostkustbanan inklusive Stockholm–Uppsala med dubbelspår för 250 kilometer i timmen och tillkännager detta för regeringen.
  13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en upprustning av Inlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.
- 2023/24:509 av Jörgen Berglund m.fl. (M) Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en modern järnväg längs hela Norrlandskusten och tillkännager detta för regeringen.



2023/24:675 av Annika Hirvonen m.fl. (MP)

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa anslutningen i Linköping för Stångådalsbanan och Tjustbanan och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åter göra Stångådalsbanan till ett riksintresse och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera underhållet och utvecklingen på Stångådalsbanan och Tjustbanan och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om delelektrifiering av Stångådalsbanan och Tjustbanan och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra säkerheten vid oavvakade järnvägsövergångar på Stångådalsbanan och Tjustbanan och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa förutsättningar för att persontrafik till Oskarshamn på Stångådalsbanan ska kunna återupptas och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:703 av Lars Beckman (M)

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägen mellan Gävle och Härnösand bör byggas ut till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:734 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M)

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Mälarbanan och snabbare förbindelse mellan Stockholm och Oslo och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förstärkningar av Bergslagspendeln och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:855 av Daniel Persson (SD)

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra dubbelspår på Ostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:896 av Jan Riise (MP)

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Halmstad–Nässjö-banan bör behållas samt utvecklas och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Markarydsbanan bör behållas samt utvecklas och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Viskadalsbanan bör behållas samt utvecklas och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:935 av Linus Lakso (MP)

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återinföra persontrafik på järnvägen mellan Oxelösund och Eskilstuna och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:968 av Camilla Brunsberg (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen inför arbetet med kommande plan bör se över möjligheten att tidigarelägga byggandet av Sydostlänken och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:969 av Camilla Brunsberg (M)	<p>1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att utreda förutsättningarna för att finansiera Sydostlänken fullt ut i den nationella infrastrukturplanen och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en ny järnväg mellan Karlshamn och Sölvesborg och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att utreda förutsättningarna för ett byggstartbesked av Ronneby östra–Nättraby samt säkerställa att inga ytterligare förseningar sker och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en tidigareläggning av kapacitetsåtgärder på Blekinge kustbana samt att mötesspåret placeras i Bredåkra med anslutning till Ronneby Airport, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.</p>
2023/24:1021 av Anna-Caren Säterberg och Kalle Olsson (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör beakta Inlandsbanans utvecklingspotential och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:1189 av Staffan Eklöf och Eric Westroth (båda SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda om staten kan ta över ansvaret helt och hållet för banan Halmstad–Nässjö och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:1194 av Per-Arne Håkansson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att successivt bygga ut Skånebanan från Helsingborg till Kristianstad till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:1344 av Peder Björk och Anna-Belle Strömberg (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en snabbare utbyggnad av Nya Ostkustbanan så att utvecklingsmöjligheter säkerställs och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:1366 av Mathias Bengtsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regeringen i uppdrag att utreda Dalabanans kapacitet och standard samt ta fram en åtgärdsplan och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:1368 av Dan Hovskär (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en snabbupprustning av Västra stambanan samt en utbyggnad av ytterligare dubbelspår på sträckan Alingsås–Göteborg och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:1370 av Dan Hovskär (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen överväga att prioritera en modernisering av tågsträckan mellan Håkantorp och Herrljunga och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1376 av Mathias Bengtsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en upprustning av Inlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:1379 av Ingemar Kihlström (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda vilka kapacitetseffekter som en utbyggnad av dubbelspår, mötesplatser, planskilda korsningar samt utökad underhåll ger för Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:1385 av Mathias Bengtsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar i Västerdalsbanan och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:1508 av Heléne Björklund och Magnus Manhammar (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera och finansiera Sydostlänken i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:1625 av Anne-Li Sjölund m.fl. (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en sammanhållen och snabb satsning på dubbelspårsutbyggnad mellan Gävle och Härnösand, den s.k. Nya Ostkustbanan, och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:1629 av Jonny Cato m.fl. (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att snarast färdigställa utbyggnaden av dubbelspår längs hela sträckningen mellan Göteborg och Malmö och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:1646 av Helena Lindahl (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att finansiera en elektrifiering av Tvärbanan i Västerbotten och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:1695 av Ida Ekeröth Clausson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Kinnekullebanan och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:1711 av Erik Ezelius m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att påskynda arbetet med att öka spårkapaciteten på Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1746 av Helena  
Lindahl m.fl. (C)

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör titta på finansieringslösningar för Norrbotniabanans förverkligande exempelvis genom att staten, via Riksgälden, lånar upp hela den summa som banan beräknas kosta och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att ge bolaget Norrbotniabanan AB i uppdrag att tillsammans med Trafikverket ansvara för samt genomföra projektet fullt ut och att återbetalning bör ske på samma sätt som upplägget med Botniabanan – en återbetalningsmodell där infrastrukturbudgeten under en viss tid belastas med en årligt återkommande summa – och tillkännager detta för regeringen.

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att snarast ge i uppdrag till Trafikverket att forcera plan- och byggarbetet, för hela sträckan, för att möjliggöra kortast möjliga byggtid (detta för att nyttorna ska falla ut tidigt och matcha de gigantiska investeringar som görs i norr) samt att det är viktigt att också sätta ett målår för banans färdigställande, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2023/24:1780 av Anders W  
Jonsson och Elisabeth Thand  
Ringqvist (båda C)

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i nära samverkan med Inlandsbanan AB och näringslivet i uppdrag att se över Inlandsbanans framtida funktion med svensk normalstandard integrerat med övriga anslutande järnvägsnät inklusive samtliga tvärbanor och därmed skapa förutsättningar för nya och växande företag med fler jobb och tillväxt i inlandet, samt hur den akuta kapacitetsbristen i järnvägssystemet kan lösas och bidra till den globala klimatomställningen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2023/24:1857 av Olle Thorell  
(S)

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga en ny mötesstation på järnvägssträckan Fagersta–Västerås samt återinföra ett direktåg Ludvika–Fagersta–Surahammar–Hallstahammar–Västerås–Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1866 av Isak From  
m.fl. (S)

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att studera förutsättningarna för elektrifiering av Tvärbanan Hällnäs–Storuman och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1878 av Daniel  
Helldén m.fl. (MP)

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabbutreda ett uppskjutande av bytet av kontaktledningar på Västra stambanan till 2044 till efter att en första utbyggnad av nya stambanor Linköping–Jönköping–Göteborg har genomförts, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast övergå i en byggfas på sträckan Maria–Helsingborg C och tillkännager detta för regeringen.

24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Norrbotniabanan och tillkännager detta för regeringen.

25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva landbroavsnitt på Norrbotniabanan i syfte att ge fritt utrymme för rendrivning och tillkännager detta för regeringen.

26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att anlägga Norrbotniabanans sträcka Skellefteå–Luleå som dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.

27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anlägga dubbelspår på Malmbanan Luleå–Boden och tillkännager detta för regeringen.

29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att dubbelspår Alvesta–Växjö ska byggas och tillkännager detta för regeringen.

33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja byggandet av fyrspår Alingsås–Göteborg och tillkännager detta för regeringen.

34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Ostkustbanan bör byggas ut med dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.

35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Sundsvall–Nyland snarast bör uppgraderas till standard 250 km/h för att få till ett sammanhängande stråk med anslutning till Botniabanan och tillkännager detta för regeringen.

39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en uppgradering av Inlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.

40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa en funktionell anslutning mellan Stångådalsbanan och Södra stambanan i Linköping och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1957 av Isak From och  
Serkan Köse (båda S)

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om statliga garantier för att rusta upp Inlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1980 av Lars Isacsson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en möjlig upprustning av Älvdalsbanan mellan Mora och Älvdalen och en förlängning av Västerdalsbanan till Säma och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:2053 av Fredrik Lundh Sammeli och Ida Karkiainen (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om brådsakande behov av effektivt genomförda åtgärder på Malmbanan och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:2081 av Johan Hultberg (M)	<p>6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att bygga ut södra Bohusbanan till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för att korta tiden då Bohusbanan är avstängd på sträckan Stenungsund–Uddevalla och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till en upprustning av norra Bohusbanan och tillkännager detta för regeringen.</p>
2023/24:2099 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för ett tågstopp vid Hagsta längs Ostkustbanan i kommande infrastrukturplan och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:2114 av Viktor Wärnick och Jörgen Berglund (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utbyggnad av Ostkustbanan till dubbelspårig järnväg och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:2120 av Malin Höglund och Crister Carlsson (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att investera mer i Dalabanen och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:2127 av Saila Quicklund (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att rusta upp Inlandsbanan för att skapa ännu bättre förutsättningar för fler företag och jobb i Norrlands inland och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:2279 av Lars Johnsson m.fl. (M)	4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en fortsatt utbyggnad av Södra stambanan, Västkustbanan, Skånebanan samt Helsingborgs godsbangård och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2445 av Patrik Jönsson m.fl. (SD)	3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tidigarelägga utbyggnaden av fyrspar mellan Hässleholm och Lund och tillkännager detta för regeringen.
	4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut Skånebanan till dubbelspar och tillkännager detta för regeringen.
	5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut Ystadbanan till dubbelspar och tillkännager detta för regeringen.
	6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut sträckan Lockarp–Trelleborg till dubbelspar och tillkännager detta för regeringen.
	7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut sträckan Helsingborg–Maria till minst dubbelspar och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:2469 av Mikael Larsson och Christofer Bergenblock (båda C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att snarast ge Trafikverket i uppdrag att påbörja nödvändiga åtgärder på järnvägen mellan Borås, Mark och Varberg för att kunna öka hastigheten på banan och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:2591 av Christofer Bergenblock (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att utreda placering och förutsättningar för en ny station på Västkustbanan mellan Varberg och Falkenberg och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:2593 av Mikael Eskilander och Angelica Lundberg (båda SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för en ny järnvägssträckning mellan Helsingborg och Linköping via Jönköping och tillkännager detta för regeringen.

---

## Sjöfartsprojekt

Motion	Yrkande
2023/24:38 av Mattias Bäckström Johansson och Johnny Svedin (båda SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för färjetrafik mellan Byxelkrok och Oskarshamn i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:49 av Dennis Dioukarev m.fl. (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheterna att bygga en kryssningskaj vid Röda sten och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:50 av Dennis Dioukarev m.fl. (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska föra samtal med Göteborgs stad om att muddra farleden till Fiskebäcks hamn och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:734 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M)	3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anpassa Hjulstabron för att större fartyg ska kunna trafikera Mälarenleden och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1611 av Helena Lindahl (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att säkerställa upphandling av en färja med kapacitet att trafikera sträckan mellan Umeå och Holmön året runt och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:1749 av Michael Rubbestad m.fl. (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda upprättandet av en färjeförbindelse mellan Skokloster och Knivsta i Uppsala län och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:2006 av Olle Thorell och Sofie Eriksson (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för Strömsholms kanal och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:2279 av Lars Johnsson m.fl. (M)	7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om varvet i Landskrona och inseglingssänan till Landskrona och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:2536 av Markus Wiechel m.fl. (SD)	10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att aktivt undvika framtida byggande av Horsstensleden och tillkännager detta för regeringen.

### **Regionala trafikslagsövergripande projekt**

<b>Motion</b>	<b>Yrkande</b>
2023/24:31 av Johnny Svedin och Mattias Bäckström Johansson (båda SD)	3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsammans med Trafikverket och regionens aktörer utarbeta en konkret handlingsplan för genomförandet av dessa infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:225 av Josef Fransson (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i nästa trafikinfrastrukturproposition uppvärdera och prioritera Jämtlands infrastrukturbehov och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:304 av Cecilia Rönn (L)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur det snarast kan göras satsningar på infrastruktur som stärker tillväxten i Halland och övriga Väst- och Sydsverige och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:499 av Malin Danielsson (L)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda lämpliga satsningar på Södertörns infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:503 av Malin Danielsson m.fl. (L)	4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda åtgärder för Stockholms infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:512 av Jörgen Berglund m.fl. (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder för höjd trafiksäkerhet och bibehållen hastighet på vägnätet i norra Sverige i nästa nationella transportplan bör få högre prioritet och tillkännager detta för regeringen.



2023/24:672 av Serkan Köse (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att öka kapaciteten för godstransporter via vattenvägar och järnvägar, särskilt genom att utöka dubbelspåret på Nynäsbanan från Västerhaninge till Nynäshamn och genom att påskynda trafiksäkerhetshöjande åtgärder för väg 225 i Stockholms län, och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:734 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M)	4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägunderhållet i Västmanland och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:1083 av Azra Muranovic m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningar för förbättrad infrastruktur i Jönköpings län och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:1115 av Fredrik Ahlstedt och Anna af Sillén (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra pendlingen och godstransporterna i Stockholm-Mälardalenregionen och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:1560 av Hans Ekström (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra transportinfrastrukturen i Stockholm-Mälardalenregionen och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:1565 av Adnan Dibrani m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en infrastruktur för en hållbar framtid i Halland och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:1846 av Joakim Järrebring m.fl. (S)	3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av infrastruktur för en hållbar framtid i Västsverige och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:1981 av Lars Isacson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att utveckla väg och järnväg i Dalarnas län och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:2023 av Isak From m.fl. (S)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av fortsatt utveckling av samtliga transportslags infrastruktur i norra Sverige och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:2279 av Lars Johnsson m.fl. (M)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att prioritera och tidigarelägga infrastruktursatsningar i Skåne och tillkännager detta för regeringen. 6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en prioritering av hamninfrastruktur i de skånska hamnarna av nationellt intresse bör göras och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:2281 av Josefin Malmqvist m.fl. (M)	13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av infrastruktursatsningar i Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:2560 av Adrian Magnusson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för fortsatta insatser för en funktionell infrastruktur i Skåne samt ökade insatser för ordning och reda på våra vägar och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2592 av Catarina Deremar (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att vidta åtgärder för en bättre järnvägsinfrastruktur i Uppsala län och tillkännager detta för regeringen.
2023/24:2603 av Alireza Akhondi m.fl. (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till ökad andel medel från den nationella planen för nyinvesteringar i Stockholms län och tillkännager detta för regeringen.

---

### Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om andra infrastrukturprojekt behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU4 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att projekt för att vidmakthålla och utveckla trafikens infrastruktur normalt sett inte är riksdagsfrågor. Sådana bör i stället avgöras inom ramen för åtgärdsplaneringen. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det på olika platser i hela landet finns många angelägna infrastrukturprojekt som syftar till att främja tillväxt, regional utveckling och en omställning till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Utskottet uppskattar det stora engagemang och intresse som infrastrukturfrågorna väcker runt om i landet. Detta engagemang synliggörs tydligt i det stora antal motionsyrkanden om olika infrastrukturprojekt som behandlas i detta avsnitt.

Utskottet väljer att behandla dessa yrkanden sammanhållet mot bakgrund av den rollfördelning inom planeringsprocessen som har gällt alltsedan riksdagens beslut med anledning av 1993 års infrastrukturproposition (prop. 1992/93:176, bet. 1992/93:TU35, rskr. 1992/93:446). Av detta följer att riksdagens roll i första hand bör vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser. Riksdagens uppgift är alltså inte att ta ställning till enskilda infrastrukturprojekt. Beslut om vilka infrastrukturåtgärder som ska vidtas under den aktuella planperioden fattas genom den långsiktiga åtgärdsplaneringen, som utmynnar i den nationella plan som fastställs av regeringen och de länsplaner som fastställs av respektive länsplaneupprättare.

I de nu aktuella motionerna lämnas i flera fall förslag som rör nationella infrastrukturprojekt som omfattas av åtgärdsplanerna som fastställs på grundval av de övergripande beslut och med de medel som riksdagen har fattat beslut om. Enligt utskottets mening kan det antas att syftet med många av dessa motionsförslag kommer att tillgodoses, även om de inte alltid kommer till utförande så tidigt i planeringsperioden som motionärerna hade önskat.

Sammanfattningsvis avstyrker utskottet de här behandlade motionsförslagen. Dessa har återgetts i det föregående och finns dessutom förtecknade i bilaga 2 till detta betänkande.

## Enskilda vägar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om enskilda vägar. Utskottet betonar att dessa vägar har en viktig roll och framhåller att det är viktigt med ett gott vägunderhåll av samtliga vägar. Utskottet pekar på att staten ger bidrag till enskilda vägar och välkomnar att regeringen har gett en utredare i uppdrag att se över reglerna för dessa statsbidrag. Utskottet konstaterar att det finns en ordning för hur väghållaransvaret fördelas och finner inte anledning att ändra på den gällande ordningen. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 37 (SD) och 38 (C).

### Motionerna

I kommittémotion 2023/24:414 yrkande 40 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att staten bör ta större ansvar för nätet av enskilda vägar. Motionärerna betonar att enskilda människor och vägföreningar gör stora insatser för dessa vägar men anser att staten bör ta ett större ansvar för att planera underhållet och re-investeringarna i det enskilda vägnätet utifrån nuvarande ekonomiska ramar.

I kommittémotion 2023/24:2465 yrkande 60 pekar Ulrika Heie m.fl. (C) på vikten av att inom ramen för Trafikverkets resurser säkerställa att de samfälliga enskilda vägarnas 43 000 mil ska ha en bra standard, rätt sträckning och rätt bärighet i relation till det system av statliga och kommunala vägar de utgör en del av i näringslivets totala behov av godsstråk med god bärighet. Motionärerna betonar att de enskilda vägarna är en viktig del i en väl fungerande infrastruktur som är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd.

I motion 2023/24:1356 yrkande 1 framhåller Lars Isacson (S) behovet av att överväga en översyn av Trafikverkets stödstruktur till enskilda vägföreningar för att säkerställa att tillräckligt ekonomiskt stöd tilldelas drabbade områden, särskilt i ljuset av extremväderhändelser. Motionären konstaterar att många vägföreningar står inför ökande utmaningar med tanke på klimatförändringarna, och utan fastställda nivåer av ersättning finns det risk för att många enskilda vägar förbises eller får otillräckligt stöd.

I motion 2023/24:1647 efterfrågar Daniel Bäckström och Helena Lindahl (båda C) en översyn av möjligheterna till investeringsstöd till enskilda vägar och skogsvägar. Motionärerna pekar på att bristen på statligt stöd riskerar att

äventyra arbetet i många enskilda vägföreningar, och för att främja den långsiktiga beredskapen och utveckla landsbygden och skogsbruket bör staten återinföra investeringsstödet till skogsvägar.

I motion 2023/24:1681 anför Mathias Bengtsson (KD) att det bör utredas hur fler enskilda vägar som drabbas av naturkatastrofer framgent kan omfattas av statligt stöd. Motionären uppmärksammar att skyfall under sommaren 2023 förde med sig stora konsekvenser för vägnätet, och att det är viktigt att staten tar ett övergripande ansvar och ser till att vägnätet kan återställas till full funktionalitet, inte minst mindre vägar som inte får statligt stöd.

## Bakgrund

Väghållning handlar om byggande och drift av vägar. Beroende på vilken typ av väg det är finns det olika väghållare som ansvarar för vägen och flera lagstiftningar som reglerar byggande och drift. Staten, via Trafikverket, eller kommuner, vägföreningar, samfällighetsföreningar eller enskilda fastighetsägare är väghållare för olika typer av vägar. Fördelningen av väghållansvar kan beskrivas på följande sätt:

- Staten, genom Trafikverket, ansvarar för de allmänna vägarna. Undantaget är de allmänna vägar som ingår i kommunal väghållning.
- Kommunerna förvaltar kommunala gator och vägar.
- Enskilda vägar förvaltas av vägföreningar, samfällighetsföreningar eller av enskilda fastighetsägare. Delar av det enskilda vägnätet kan under vissa villkor få bidrag till väghållningen från stat eller kommun.

De enskilda vägarna utgör den största delen av Sveriges vägnät. Förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning innehåller bestämmelser om statsbidrag till byggande och drift av enskilda vägar samt för förrätningskostnader för fastställande av nya grunder för fördelning av kostnaderna för vissa gemensamhetsanläggningar. Trafikverket betalar ut ett statligt driftsbidrag till enskilda vägar bl.a. för att vägen ska hållas öppen för allmän trafik och för att underlätta för boende och näringsliv i glesbygden.

Drygt 23 000 väghållare får statsbidrag. Trafikverket lämnar statsbidrag till årlig drift, till särskild drift och byggande av enskilda vägar samt färjeleder. Statsbidrag till årlig drift utgör huvuddelen av bidragen. Av Trafikverkets årsredovisning för 2023 (2024:021) framgår att nätet med enskilda vägar som får statsbidrag omfattar 73 672 kilometer väg och elva enskilda färjor. Det totalt utbetalda statsbidraget till enskilda statsbidragsvägar uppgick 2023 till 1 374 miljoner kronor.

Trafikverket utövar tillsyn av ungefär en femtedel av det enskilda statsbidragsvägnätet per år. Tillsynen handlar om att se till att det årliga driftsbidraget används för det avsedda ändamålet. Genom tillsyn av vägarna kontrolleras att vägen hålls öppen för allmän trafik och är väl underhållen. Under 2023 gjordes tillsyn på 16 144 kilometer väg, och vid tillsynerna godkändes 93 procent av vägarna.

## Pågående arbete

För att minska det eftersatta vägunderhållet har riksdagen beslutat om extra resurser för underhåll av bl.a. det enskilda vägnätet (prop. 2023/24 utg.omr. 22, bet. 2023/24:TU1). Regeringen betonar i budgetpropositionen för 2024 att i många delar av landet är vägnätet avgörande för tillgängligheten. För att bidra till möjligheterna att bo, leva och verka i hela landet genomförs en satsning på 100 miljoner kronor per år under 2024 och 2025 på förstärkt vägunderhåll av enskilda vägar, som finns i såväl städer och tätorter som på landsbygden. Även utskottet pekade i betänkande 2023/24:TU1 på att vägnätet i många delar av landet är avgörande för tillgängligheten och välkomnade därför regeringens föreslagna satsning på 100 miljoner kronor under 2024 på förstärkt underhåll av enskilda vägar. Enligt regeringen har den senaste tidens kraftiga oväder visat att det finns stora behov av åtgärder i det svenska vägnätet för att säkerställa robustheten. Satsningen innebär att även enskilda väghållare som får bidrag för sin väghållning ska kunna söka ersättning för särskilda driftsåtgärder. Exempelvis kommer vägföreningar som har drabbats av skador på grund av oväder att kunna söka bidrag för åtgärder som inte ingår i det årliga driftsbidraget. Sådana åtgärder är t.ex. trafiksäkerhetsåtgärder, broreparationer, vägförstärkningar och byte av vägtrummor.

I september 2023 konstaterade infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) i sitt svar på fråga 2022/23:963 och på interpellation 2022/23:414 att de oväder som under sommaren 2023 drabbade delar av landet orsakade skador på bl.a. väg- och järnvägsinfrastrukturen. Trafikverket är ansvarig för att handlägga statsbidrag till enskild väghållning. Enskilda väghållare som uppbär driftsbidrag kan ansöka om bidrag även till särskilda driftsåtgärder hos Trafikverket. Dessa särskilda driftsåtgärder skulle kunna avse t.ex. åtgärder för att återställa skador. Statsrådet upplyste om att Trafikverket arbetade med att ta emot ansökningar och sammanställa de behov som finns till följd av översvämningarna. Enligt statsrådet omfördelade Trafikverket ca 30 miljoner kronor mellan länen för att kunna bistå de mest drabbade väghållarna. Trafikverket prioriterade utifrån de medel som fanns tillgängliga för åtgärder till de väghållare som drabbades av skador.

I september 2023 gav regeringen en utredare i uppdrag att se över reglerna för statsbidrag till enskild väghållning i sin helhet. Bidragsgivningen till enskilda vägar bör enligt uppdraget vara ändamålsenlig och kostnadseffektiv. I utredningsuppdraget ingår bl.a. att analysera förordningens tillämpningsområde och Trafikverkets roll i den enskilda väghållningen och lämna nödvändiga förslag till förändringar. Bidragsgivningen ska bidra till en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Bidragsnivåerna ska även ge incitament till en kostnadseffektiv användning av det statliga bidraget till enskild väghållning. Utredaren ska bl.a. analysera hur bidragsgivningen går till i dag och nivån på bidragen. Vid behov ska utredaren föreslå justeringar av de maximala bidragsnivåerna. Utredningsuppdraget ska redovisas senast den 30 juni 2024. Statsrådet Andreas Carlson (KD) har i en kommentar betonat att väl

fungerande vägar kan bidra till möjligheterna att bo, leva och verka oavsett var i landet man bor. De nuvarande reglerna om stöd till enskilda vägar är enligt statsrådet gamla och behöver ses över för att säkerställa att stödet är kostnads-effektivt och bidrar till en långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet.

Regeringen påbörjade i juni 2023 arbetet med att ta fram en ny plan för transportinfrastrukturen genom att i ett första steg ge Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag för planperioden 2026–2037. Trafikverket redovisade sitt inriktningsunderlag i januari 2024, och där anförs att det är viktigt att satsa på bidrag till enskilda vägar. Bland annat uppmärksammas att bärigheten på det enskilda vägnätet har betydelse för möjligheten att köra tunga transporter under hela året och att det finns ökade behov av åtgärder på broar för att säkerställa bärighet och trafiksäkerhet samt ökade behov av klimatsäkring, t.ex. fler och större vägtrummor.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om enskilda vägar behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU4 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Utskottet konstaterade att dessa vägar har en viktig roll och betonade vikten av ett gott vägunderhåll. Utskottet framförde att statsbidragen till enskilda vägar är en viktig förutsättning för transporter på landsbygden och konstaterade att de frågor som togs upp i motionerna var väl uppmärksammade och att det inte fanns skäl att vidta någon åtgärd. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis betona att i många delar av landet är vägnätet avgörande för tillgängligheten och därmed möjligheten att bo, leva och verka i hela landet. De enskilda vägarna har en mycket viktig roll i det samlade svenska vägnätet. Utskottet är mycket medvetet om att förutsättningarna för vägar på landsbygden är delvis annorlunda än för vägar i mer tätbefolkade områden och vill därför särskilt betona att det är viktigt med ett gott vägunderhåll på samtliga vägar.

När det gäller motionen om det statliga ansvaret för de enskilda vägarna vill utskottet peka på att staten ger bidrag till enskilda vägar och att det finns en utarbetad ordning för hur väghållaransvaret fördelas mellan staten, kommunerna samt vägföreningar, samfällighetsföreningar och enskilda fastighetsägare. Utskottet finner inte anledning att för närvarande ändra på den gällande ordningen.

När det gäller motionen om att säkerställa resurser för att de enskilda vägarna ska ha en god standard vill utskottet betona att statsbidragen till enskilda vägar är en viktig förutsättning för att tillgodose transportbehovet på landsbygden. Utskottet välkomnar att riksdagens beslut med anledning av budgetpropositionen för 2024 innebär en förstärkning av vägunderhållet av

enskilda vägar. Utskottet vill även betona att det i den nationella planen finns medel avsatta för bidraget till drift av enskilda vägar. Dessutom vill utskottet påminna om att frågan om bl.a. bärighet uppmärksammas av Trafikverket i inriktningsunderlaget för den kommande nationella planen. När det gäller motionsförslag om att se över och utreda stöden till enskilda vägar kan utskottet konstatera att regeringen har gett en utredare i uppdrag att se över reglerna för statsbidrag till enskild väghållning. Utskottet välkomnar detta och ser fram emot att ta del av utredningsresultaten.

Mot den bakgrunden konstaterar utskottet att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därför avstyrker utskottet motionerna 2023/24:414 (SD) yrkande 40, 2023/24:1356 (S) yrkande 1, 2023/24:1647 (C), 2023/24:1681 (KD) och 2023/24:2465 (C) yrkande 60.

## Finansiering av infrastruktur

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om finansiering av infrastruktur. Utskottet hänvisar bl.a. till att huvudprincipen är att statliga infrastrukturinvesteringar ska finansieras med anslag men att riksdagen kan besluta att investeringar får finansieras på något annat sätt. Utskottet betonar vidare att statliga infrastruktursatsningar bör styras utifrån nationella behov och välkomnar att regeringen har låtit göra en bedömning av tillkommande finansiering. Dessutom pekar utskottet på att det finns en möjlighet till investeringsstöd till icke-statliga flygplatser och påminner om att väg- och järnvägsintäkterna från Öresundsbron ska användas till att betala tillbaka lånen som finansierade bygget av bron. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 39 (SD), 40 (V), 41 (C) och 42 (MP).

### Motionerna

I partimotion 2023/24:2346 yrkande 4 anför Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda och förtydliga principerna för medfinansiering och dess effekter, inte minst för fördelningen av infrastrukturmedel mellan olika delar av landet. Motionärerna betonar att investeringar i infrastruktur i hög grad ska vara en i huvudsak statlig angelägenhet, att frivillig medfinansiering inte får bli ett sätt att ”köpa sig före i kön” och att målet om samhällsekonomisk effektivitet inte får frångås.

I kommittémotion 2023/24:399 yrkande 2 tar Jimmy Ståhl m.fl. (SD) upp frågan om investeringsstöd för utbyggnad av flygplatser. Motionärerna menar

att införandet av ett investeringsstöd bör utredas, inte minst mot bakgrund av att flygplatser har behov av att bygga ut kapaciteten för att möjliggöra fler avgångar och trafik med större flygplan och att minimera negativa miljöeffekter och förstärka infrastrukturen runt flygplatserna.

I kommittémotion 2023/24:400 yrkande 24 menar Patrik Jönsson m.fl. (SD) att satsningar på järnväg bör finansieras med direktanslag. Motionärerna konstaterar att huvudregeln är anslagsfinansiering eftersom infrastruktur inte innebär en engångskostnad utan kräver ständigt underhåll och återkommande nya investeringar.

I kommittémotion 2023/24:2465 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att Trafikverket bör ges i uppdrag att identifiera ett antal projekt från den nuvarande nationella infrastrukturplanen som är lämpliga att hantera med extern medfinansiering samt att privat kapital och pensionsfonder bör ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige (yrkande 1). För att genomföra nödvändiga investeringar i infrastrukturen är det enligt motionärerna nödvändigt att hitta nya finansieringsvägar, och motionärerna betonar att sådana kan leda till att investeringar genomförs på kortare tid och genererar samhällsnytta samtidigt som kostnaden för statskassan minskar. Vidare menar motionärerna att det behövs en översyn av förutsättningen för en automatisering av Transportstyrelsens hantering av trängsel- och vägavgifter (yrkande 61). Myndigheten borde enligt motionärerna utreda automatiserade system som antingen innebär att trängselavgifterna ackumuleras per fordon intill dess att beloppet överstiger en viss större summa och först då faktureras eller att den årliga summan belastar fordonsägarens skattekonto.

I kommittémotion 2023/24:1878 anför Daniel Helldén m.fl. (MP) att det inom Trafikverket bör drivas järnvägsprojekt i bolagsform (yrkande 6) och att stora järnvägsprojekt bör projektfinsieras (yrkande 7). Motionärerna menar att dagens system med upphandlade järnvägsprojekt och årliga anslag innebär att effektiviteten och snabbheten blir lidande, och de hänvisar i stället till goda exempel på alternativa lösningar där projekt har drivits i bolagsform med projektmedel i stället för årliga anslag vilket har lett till att problemet med upphandlingar som sinkar arbetet har kunnat minimeras. Dessutom uppmärksammar motionärerna behovet av att utreda om det danska nationella infrastrukturbolaget Sund & Bælts konstruktion kan utgöra en lösning på framdriften av järnvägsprojekt i Sverige (yrkande 21). Motionärerna konstaterar att i Danmark sköts stora delar av ny infrastruktur inom ramen för ett nationellt bolag, och denna konstruktion anses göra framdriften och underhållet av järnvägen mer rationell och effektiv.

I motion 2023/24:45 framhåller Dennis Dioukarev m.fl. (SD) att det behövs en utredning av möjligheten att nyttja brukaravgifter i stället för trängselskatt. Motionärerna betonar att ny infrastruktur som förbättrar trafiken och förkortar restiden kan finansieras med infrastrukturavgifter, och för att få en större acceptans för investeringar i Göteborg och Stockholm bör man ta bort trängselskatterna där och förändra dem till brukaravgifter i stället.



I motion 2023/24:2086 föreslår Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) att regeringen ska överväga att införa ett system för att adoptera en motorväg. Motionärerna hänvisar till att vissa delstater i USA har infört en möjlighet att skänka pengar för att sköta vägarna mot att i gengäld få en skylt uppsatt längs med vägen.

I motion 2023/24:1102 menar Lars Püss (M) att en reformering av den långsiktiga finansieringen av infrastruktur bör övervägas. Motionären konstaterar att det saknas en plan för finansieringen av infrastrukturen på lång sikt och menar bl.a. att Trafikverkets underhållsplan bör förlängas i tid.

I motion 2023/24:2279 yrkande 2 föreslår Lars Johnsson m.fl. (M) att intäkterna från Öresundsbron ska finansiera framtida infrastrukturinvesteringar i Skåne. Motionärerna uppmärksammar att Öresundsbron är betald om några år och att intäkterna från Öresundsbron i dag går direkt till den svenska statskassan medan de i Danmark är örönmärkta för infrastruktur-satsningar.

I motion 2023/24:2579 yrkande 2 anför Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) att Öresundsbronns överskott bör kunna användas till regionala infrastrukturinvesteringar.

I motion 2023/24:207 anför Magnus Jacobsson (KD) att regeringen bör utreda hur den framtida infrastrukturen kan finansieras. Motionären menar att det bör utredas dels om man ska återgå till den tidigare modellen med en drifts- och en investeringsbudget, dels om att införa någon form av s.k. bompeng och dels om att ta fram ett regelverk som gör att kommuner, regioner och staten kan samverka med det privata för att förbättra och utveckla infrastrukturen.

## **Bakgrund**

### *Allmänt om finansieringen av transportinfrastruktur*

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

medfinansiering eller inte. Även bidrag ur EU-budgeten kan delfinansiera vissa infrastrukturinvesteringar.

Med tillkommande medel avses medel utöver planeringsramen och gäller i huvudsak trängselskatter, infrastrukturavgifter, banavgifter och olika former av medfinansiering.

### *Finansiering genom anslag eller lån*

Statens investeringar i transportinfrastruktur ska enligt huvudprincipen i 7 kap. 5 § budgetlagen (2011:203) finansieras med anslag. Riksdagen kan dock enligt 6 § samma lag besluta att investeringar i statlig transportinfrastruktur får finansieras på något annat sätt. Ett beslut om en sådan alternativ finansiering kan avse lån i Riksgäldskontoret.

Trafikverket konstaterar i sitt senaste inriktningsunderlag att lånefinansiering i särskilda fall kan vara ett alternativ till anslag för finansiering av infrastrukturprojekt. En sådan lånefinansiering kan enligt verket t.ex. göra det möjligt att genomföra ett projekt mer samordnat och effektivt. Det kan också göra att nyttoeffekter, som ger ökad kapacitet eller framkomlighet, kan realiseras tidigare än vid anslagsfinansiering. Trafikverket konstaterar att en utökad låneportfölj och låneram innebär ökade kapitalkostnader (räntor och amorteringar) eftersom skulden ökar. I de fall de ska betalas genom framtida anslag, i stället för brukaravgifter, leder det till ett minskat utrymme för framtida infrastrukturinvesteringar.

En annan form av finansiering kan vara en statlig garanti. En garanti är ett risktagande där risken i vanliga fall fördelas mellan staten och långivaren. Riksgälden ställer ut garantier till statlig och privat verksamhet efter beslut av riksdagen och regeringen. Det görs mot en avgift som speglar garantins finansiella risk och administrativa kostnad.

### *Finansiering genom trängselskatter*

I vägsystemet tas trängselskatter ut i Stockholm och Göteborg. Syftet med trängselskatten är att minska trängseln, förbättra miljön och bidra till att finansiera infrastrukturens utbyggnad. Trängselskatt tas ut enligt lagen (2004:629) om trängselskatt. Skatteverket är beskattningsmyndighet. För beskattningsmyndighetens räkning ska Transportstyrelsen, genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret, besluta om trängselskatt och tilläggsavgift. Lagen anger betalstationernas placering, storleken på trängselskatten och när trängselskatten ska tas ut. Riksdagen beslutar om trängselskatt efter förhandling med regionala parter, såsom berörda kommuner och Region Stockholm.

Eftersom intäkten kommer från regionens trafikanter har regionen och berörda kommuner kommit överens om hur pengarna ska användas så att de ger nytta för de som bor i regionen. Den dåvarande regeringen och riksdagen har godkänt dessa överenskommelser och att motsvarande mängd statliga anslagsmedel används i de regionala projekten. Trängselskatteintäkter i

Stockholm finansierar större delen av Förbifart Stockholm och ytterligare ett tjugotal investeringar i Stockholms län. Intäkterna finansierar även delar av tunnelbaneutbyggnaderna i Stockholm. Västsvenska paketet består av åtgärder i väg- och järnvägssystem samt gatu- och kollektivtrafikanläggningar. I gällande överenskommelse för paketet finansierar regionala och kommunala parter tillsammans med intäkterna från trängselskattesystemet överenskomna åtgärder till 50 procent, medan resterande 50 procent finansieras via anslag i den nationella planen. Enligt överenskommelsen ska trängselskatter i Göteborg användas för finansiering av infrastrukturåtgärder under 25 år, dvs. fram till 2037. Intäkterna från trängselskatterna i Stockholm och Göteborg används på följande sätt:

- Trängselskatt i Stockholm: Regionala parter har kommit överens i olika avtal från 2007–2017 om hur intäkterna från trängselskatten ska användas. Intäkterna från förändringen som gäller från januari 2020 har staten, kommuner och regionen kommit överens om ska gå till en utbyggnad av kollektivtrafiken med ny tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan, en tunnelbanestation i Hagalund, Spårväg Syd samt Roslagsbana till city. I tidigare överenskommelser har de regionala parterna kommit överens om att pengarna ska finansiera byggandet av E4 Förbifart Stockholm (2007) och utbygganden av tunnelbanegrenar mot Barkarby, Nacka och Gullmarsplan samt Arenastaden (Stockholmsförhandlingen 2013).
- Trängselskatt i Göteborg: Trängselskatt infördes 2013 och ska under en 25-årsperiod bidra med 14 miljarder kronor (2009 års prisnivå) till Västsvenska paketet.

### *Finansiering genom infrastrukturavgifter*

Regeringen har i proposition 2023/24:64 Genomförande av ändrade EU-regler om avgifter på väg redogjort för bl.a. eurovinjettdirektivet som reglerar uttaget av skatter och avgifter för användningen av det transeuropeiska vägnätet och en medlemsstats motorvägsnät. Direktivet tvingar inte medlemsstaterna att ta ut skatter och avgifter, men om en medlemsstat väljer att göra det så måste direktivets villkor följas. Eurovinjettdirektivet är tillämpligt på fordonsskatter, tidsbaserade vägavgifter och distansbaserade vägtullar. Eurovinjettdirektivets tillämpningsområde har genom ändringarna i direktiv (EU) 2022/362 utvidgats från att omfatta fordon för godstransporter på väg med en högsta tillåten bruttovikt över 3 500 kilo, s.k. tunga godsfordon, till att även omfatta lätta fordon och andra tunga fordon än godsfordon. Det ställs vidare högre krav än tidigare på att vägtrafiken ska betala för de externa kostnader i form av luftföroreningar, buller och koldioxidutsläpp som den orsakar, bl.a. genom krav på differentiering av infrastruktur- och vägavgifter och krav på uttag av avgifter för externa kostnader. Regeringen konstaterar i propositionen att infrastrukturavgifter tas ut redan i dag för både tunga och lätta fordon enligt nuvarande bestämmelser i förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg. Därmed medför det ändrade direktivet inte någon ändring av det

svenska avgiftssystemet i det avseendet. De tidsbaserade vägavgifter som tas ut inom ramen för eurovinjettsamarbetet har införts i Sverige genom lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.

Möjligheten att ta ut infrastrukturavgifter på vägar har i Sverige hittills reglerats av lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg och den ovan nämnda lagen om vägavgift för vissa tunga fordon. Lagen om infrastrukturavgifter på väg möjliggör finansiering av nya väginvesteringar med brukaravgifter, dvs. infrastrukturavgifter, och avgifterna kan finansiera återbetalning av lån och direkta kostnader i enlighet med de bestämmelser som anges i lagen. Trafikverket kan pröva införande av infrastrukturavgifter på nya broar och tunnlar för transportpolitiskt motiverade åtgärder. Infrastrukturavgifter tas ut enligt förordningen om infrastrukturavgifter på väg och på Öresundsbron.

I proposition 2023/24:64 anför regeringen att ändringarna i eurovinjettdirektivet i fråga om distansbaserade infrastrukturavgifter innebär att det skulle krävas relativt omfattande ändringar i lagen om infrastrukturavgifter på väg och att lagen därför bör ersättas med en ny lag med samma namn. Regeringen föreslår att avgifter som tas ut för användning av allmänna vägar, utom färjor, eller enskilda vägar som är motorvägar eller som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige ska omfattas av lagens tillämpningsområde. Genom den nya lagen upphävs lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg.

I betänkande 2023/24:TU11 välkomnade utskottet regeringens lagförslag som innebär att de ändringar av eurovinjettdirektivet som avser vägtullar i form av infrastrukturavgifter och avgifter för externa kostnader samt indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser genomförs i svensk lagstiftning. Utskottet såg positivt på att förslaget innebär att infrastrukturavgifter ska tas ut och drivas in på ett sätt som gör att normal trafiksäkerhetsstandard upprätthålls samt att avgiftssystemet inte ska leda till en snedvridning av konkurrensen mellan transportörer. Utskottet välkomnade vidare regeringens förslag att i enlighet med eurovinjettdirektivet differentiera infrastrukturavgifterna för tunga fordon utifrån fordonens utsläpp av koldioxid. Utskottet konstaterade att utgångspunkten för detta är att ju mer koldioxid ett fordon släpper ut, desto högre infrastrukturavgifter ska tas ut för fordonet och att den avgiftsstruktur som ska gälla är att de tunga fordonen delas in i koldioxidutsläppsklasserna 1–5. Se vidare nedan under rubriken Tidigare riksdagsbehandling.

I enlighet med direktivets undantagsmöjlighet tas infrastrukturavgifter bara ut på broarna på allmän väg över Sundsvallsfjärden, Motalaviken, Skurusundet i Nacka och den enskilda vägen Öresundsbron. Lån som är upptagna till dessa objekt återbetalas med infrastrukturavgifter som tas ut vid passagen över broarna. För Öresundsbron är avgiftssättningen något mindre detaljreglerad än för övriga objekt med infrastrukturavgifter (se nedan).

### *Banavgifter*

Enligt järnvägsmarknadslagen (2022:365) ska Trafikverket ta ut en avgift av järnvägsföretagen som motsvarar den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon. Trafikverket får under vissa förutsättningar därutöver ta ut högre avgifter för att uppnå en högre grad av kostnads-täckning. Banavgifterna förutsätts oavkortat gå till drift, underhåll och re-investeringar i järnvägsinfrastrukturen eller i vissa fall för särskilda infrastrukturprojekt till att täcka kapitalkostnader och avskrivningar.

### *Statlig, regional och kommunal medfinansiering av infrastruktur*

Alternativ finansiering kan även ske genom att investeringar i statlig infrastruktur finansieras av andra aktörer än staten, t.ex. i form av bidrag från kommuner, regioner, EU eller den privata sektorn. Medfinansiering innebär att dessa aktörer bidrar till att finansiera eller delfinansiera statlig infrastruktur. Medfinansiering genom bidrag utgår från bidragsgivarens nytta och avser enligt Trafikverket i första hand tillägg eller förbättringar i projekt som Trafikverket ändå anser bör genomföras.

Statlig medfinansiering innebär att staten bidrar med medel till åtgärder där en region eller en kommun är huvudman. En sådan medfinansiering kan vara motiverad vid åtgärder där t.ex. en region och staten har ett gemensamt intresse av att åtgärden blir av, och den är vanlig framför allt för åtgärder som ingår i länsplanerna. Åtgärder kan även finansieras med medel som har avsatts inom ramen för den nationella planen samt länsplanerna för regional transportinfrastruktur.

Regionala kollektivtrafikinvesteringar kan medfinansieras i enlighet med förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. och förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer eller genom förhandlingar mellan staten och regioner. Utifrån förordningen om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. fördelar Trafikverket anslagna medel utifrån den nationella planen eller länsplanerna. När den statliga medfinansieringen fördelas av Trafikverket ingår åtgärderna i den nationella transportinfrastrukturplaneringen och följer de krav som ställs där på t.ex. samhälls-ekonomiska bedömningar och övriga underlag. Trafikverket har bemyndigats att meddela föreskrifter om statlig medfinansiering och om verkställigheten av förordningen i övrigt. Trafikverket föreskriver bl.a. att statlig medfinansiering ska stimulera regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommuner att genomföra kostnadseffektiva och samhällsnyttiga åtgärder som bedöms vara viktiga för att öka kollektivtrafikresandet och för att de transportpolitiska målen ska uppnås.

Förhandlingar om medfinansiering av infrastruktur har under senare tid också varit ett vanligt inslag i infrastrukturplaneringen. Som exempel har tre olika förhandlingar om kollektivtrafikinvesteringar i Stockholmsområdet till-

satts sedan 2007. I april 2021 fick Statskontoret i uppdrag att utvärdera förhandlingsuppdrag som en metod att lösa stora samhällsutmaningar som kräver att statlig transportinfrastrukturplanering samordnas med lokal och regional samhällsplanering. Statskontoret överlämnade rapporten Förhandlingsuppdrag som metod för att lösa stora samhällsutmaningar (2022:10) i juni 2022. Utvärderingen omfattade Stockholmsförhandlingen, Sverigeförhandlingens storstadsavtal och större samlade exploateringar. I rapporten konstateras att förhandling är en ändamålsenlig metod för att lösa dessa samhällsutmaningar men att det också finns nackdelar med metoden.

I den senaste infrastrukturpropositionen konstateras att länsplanerna domineras av åtgärder på statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet men att de även kan innehålla samfinansiering av åtgärder i den nationella planen, exempelvis på järnväg, liksom medfinansiering av regionala kollektivtrafik-anläggningar m.m. Från länsplanerna kan kommunala åtgärder få statlig medfinansiering, t.ex. trafiksäkerhets- och miljöåtgärder samt kommunala gång- och cykelvägar.

I Trafikverkets inriktningsunderlag för 2026–2037 (rapport 2024:003) redovisas att en majoritet av regionerna uttrycker oro över att Trafikverket i ökande grad ställer krav på regional och kommunal medfinansiering samt samfinansiering från länsplaner för objekt i den nationella planen. Denna utveckling anses riskera att skapa obalans mellan ekonomiskt starka och svaga områden, vilket i sin tur kan leda till ökade skillnader i tillgänglighet och trafiksäkerhet inom landet. Regionerna anser att det är viktigt att Trafikverket belyser framtida former för samfinansiering av åtgärder i den nationella planen. Genom detta kan också en klarare bild fås av vad som är åtgärder som ingår direkt i statligt ansvar och som kommuner och regioner inte ska behöva medfinansiera.

### *Medel från fonden för ett sammanlänkat Europa*

Medfinansiering kan även komma från EU. Trafikverket söker och får medel från EU:s fond för ett sammanlänkat Europa (Connecting Europe Facility, CEF) för projekt inom TEN-T. Under de tre senaste åren har denna medfinansiering enligt Trafikverket (2024:003) uppgått till 300–800 miljoner kronor per år. Historiskt sett har Trafikverket framför allt sökt bidrag till traditionella infrastrukturprojekt som är belägna på TEN-T-nätet, men det har också handlat om projekt som handlar om det nya signalsystemet för järnvägen (ERTMS), intelligenta transportsystem (ITS), digitalisering, elektrifiering och alternativa bränslen. Exempelvis har Trafikverket skickat in fem ansökningar till 2023 CEF Transport Military Mobility call och förbereder sju till nio ansökningar till 2023 CEF Transport call. Trafikverket uppger att man kontinuerligt utvärderar möjligheterna till framtida bidragsmöjligheter.

### *Särskilt om offentlig-privat samverkan*

Offentlig-privat samverkan (OPS) är ett begrepp som kan innefatta extern finansiering, men som även kan användas för en rad olika varianter på samverkan kring byggande, drift och finansiering. Om den privata parten inte har något ansvar för den överbyggande finansieringen, men väl ett långsiktigt helhetsansvar för underhåll och drift, kan man i stället tala om en funktions-entreprenad. Våren 2016 tillsattes en utredning som skulle göra en samlad bedömning av om det kan vara lämpligt att involvera privat kapital i vissa infrastrukturinvesteringar. I bedömningen skulle vidare jämförelser göras med alternativ som innebär sedvanlig upplåning i Riksgäldskontoret eller som innebär att olika upphandlingsformer används, exempelvis totalentreprenader med funktionskrav. Kommittén lämnade ett delbetänkande i februari 2017. Man bedömde att det finns effektivitetsvinster att hämta hem genom att involvera privat kapital i finansieringen av investeringar i statlig transportinfrastruktur i form av OPS och förordade ett svenskt försöksprogram. Vidare framhöll kommittén att det för att uppnå de potentiella effektivitetsvinster som OPS bedöms ge ställs höga krav på statens organisation samt beställar- och förhandlingskompetens. I 2018 års ekonomiska vårproposition angav den dåvarande regeringen att den inte hade för avsikt att vidta några ytterligare åtgärder med anledning av kommitténs delbetänkande.

Riksrevisionen redovisade 2016 granskningsrapporten Erfarenheter av OPS-lösningen för Arlandabanan (RiR 2016:3). I skrivelse 2016/17:20 framfördes bl.a. att infrastruktursatsningar bör styras utifrån nationella behov på en samhällsekonomiskt rationell grund och inte av enskilda kommuners eller regioners ekonomiska styrka. Vidare framhöll den dåvarande regeringen att de transportpolitiska målen bör vara utgångspunkt för prioritering av objekt oberoende av om det förekommer medfinansiering eller inte.

### *Hanteringen av trängselskatter och infrastrukturavgifter*

Infrastrukturavgifter och trängselskatt är två olika saker och betalas separat. Transportstyrelsen ansvarar för hanteringen av både avgifter och trängselskatt. Betalningen sker i efterskott för hela månadens samlade avgifter. Ägaren av det fordon som har passerat en viss punkt får en avi från Transportstyrelsen, och där framgår hur mycket som ska betalas. Alla som har en digital brevlåda får avin till den. Betalningen görs med autogiro (endast privatpersoner), e-avi (e-faktura) eller med det inbetalningskort som Transportstyrelsen skickar till fordonsägaren. Vill man betala med autogiro eller e-avi kontaktar man sin internetbank. Varje fordonsägare har ansvar för att avgiften betalas in i tid. Annars tillkommer en förseningsavgift på 300 kronor, och om inte heller den betalas blir det dessutom en tilläggsavgift på 500 kronor.

### *Särskilt om investeringsstöd till flygplatser*

Europeiska kommissionen fastställde i juni 2017 nya riktlinjer för offentliga investeringar samt för driftsstöd till bl.a. flygplatser (förordning (EU)

2017/1084). Investeringsstöd kan därmed ges till regionala flygplatser med en genomsnittlig årlig trafikvolym på upp till 3 miljoner passagerare, och syftet med detta är att förbättra vissa regioners tillgänglighet och främja den lokala utvecklingen beroende på de särskilda egenskaperna hos varje flygplats. I Sverige gäller detta för alla icke statliga-flygplatser. När det gäller driftsstöd till mycket små flygplatser som har högst 200 000 passagerare per år kommer dagens stödformer att kunna fortsätta. Flygplatser med passagerarantal över 200 000 per år måste fortsätta att lämna notifieringar om driftsstöd till kommissionen.

När det gäller investeringsstöd för flygplatser finns i Sverige ett sådant som kan beviljas till icke statliga-flygplatser. Medlen beviljas med stöd av förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafik-anläggningar m.m. Av 1 § 3 framgår att statlig medfinansiering kan beviljas till kommuner eller andra organ för byggande av flygplatsanläggningar med annan huvudman än staten. Av 2 § 4 framgår att statlig medfinansiering får beviljas för byggande av flygplatsanläggningar som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov. Medel anslås årligen för utgifter för långsiktig infrastrukturplanering genom anslaget 1:1 Utveckling av statens infrastruktur som även innefattar luftfart.

I utredningspromemorian Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – För tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3) behandlas bl.a. de statliga finansiella stöden till icke statliga-flygplatser, däribland frågan om investeringsstöd till flygplatser. Av utredningspromemorian framgår att förordningen i dess nuvarande lydelse inte är notifierad och dess förenlighet med EU:s statsstödsbestämmelser är inte heller säkerställd på något annat sätt. Detta innebär att man i varje enskilt fall ska bedöma om en investeringsåtgärd, byggande av flygplatsanläggning, är förenlig med EU:s bestämmelser om statligt stöd. Enligt förordningen kan både en kommun och en flygplats ansöka om statlig medfinansiering. Under perioden 2010–2021 kom det in 21 ansökningar om statlig medfinansiering till flygplatsanläggningar. Av dessa ansökningar fick 11 beviljat stöd, medan det för 8 ansökningar blev avslag. För 2 ansökningar var utfallet ännu oklart då utredningen gjordes.

### *Trafikverkets indelning*

Trafikverket är indelat i ett antal verksamhetsområden. Bland annat kan följande verksamhetsområden nämnas:

- Planering: Planerar för landets statliga infrastruktur för väg och järnväg och långsiktigt även för sjöfart och luftfart. Ansvarar för att utveckla, samordna och följa upp arbetet med civil beredskap inom transportsektorn. Planering är kontaktytan till Trafikverket för medborgare, näringsliv och samarbetspartner.
- Trafik: Planerar trafiken på järnväg samt övervakar och leder trafiken på vägar och järnvägar. Levererar trafikslagsövergripande trafikinformation så att systemet används säkert och effektivt.



- Underhåll: Förvaltar, underhåller och utvecklar väg- och järnvägsanläggningen och dess tekniska system.
- Investering: Planerar och bygger huvuddelen av Trafikverkets ombyggnadsåtgärder och nyinvesteringar. Driver projekt med en budget upp till 1 miljard kronor.
- Stora projekt: Planerar och bygger de flesta av Trafikverkets allra största nyinvesteringar. Driver projekt med en budget över 1 miljard kronor. Merparten av programmet Nya stambanor införlivades i verksamhetsområdet den 1 januari 2024.

Av Trafikverkets årsredovisning 2023 framgår att verksamhetsindelningen skiljer sig från den organisatoriska indelningen. Trafikverket arbetar med olika typer av finansiering, t.ex. förskottering och medfinansiering av statlig infrastruktur samt bidrag. Av årsredovisningen framgår att verksamhetens intäkter 2023 fördelade sig enligt följande:

Intäkter av anslag	29 286 279 kronor
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	9 105 197 kronor
Intäkter av bidrag	1 238 189 kronor
Finansiella intäkter	528 277 kronor
<i>Summa</i>	<i>40 157 942 kronor</i>

Trafikverkets verksamhet finansieras i huvudsak genom statliga anslag. Enligt årsredovisningen anslagsavräknas investeringar i väg- och järnvägsanläggningar normalt kostnadmässigt i samband med att investeringen utförs. Undantag från den direkta anslagsavräkningen görs för investeringar som finansieras med lån hos Riksgäldskontoret. Tidpunkten för anslagsavräkning för sådana lånefinansierade investeringar beslutas av regeringen. Lånefinansierade investeringar i projekt som regeringen särskilt har pekat ut anslagsavräknas i takt med att amorteringar görs under 25 år från det att respektive anläggning har tagits i drift. Från och med 2023 får Trafikverket finansiera statlig medfinansiering av tunnelbaneutbyggnaden i Stockholmsregionen med lån.

### *Särskilt om Öresundsbron*

Riksdagen beslutade 1997 om ett bemyndigande till regeringen att låta Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB (Svedab) ta upp lån i Riksgäldskontoret för planering, projektering och byggande av de svenska landanslutningarna till Öresundsbron (prop. 1996/97:16, bet. 1997/98:TU6, rskr. 1997/98:32). Riksdagen beslutade 2009 om att utöka bemyndigandet (prop. 2009/10:1, bet. 2009/10:TU1, rskr. 2009/10:117).

Ansvarig förvaltare av Öresundsbron är Öresundsbrokonsortiet. Öresundsbrokonsortiet är ett dansk-svenskt företag, som ägs till lika delar av A/S Øresund och Svedab. A/S Øresund ägs till 100 procent av Sund & Bælt Holding A/S som i sin tur ägs av den danska staten (se nedan). Svedab ägs av

den svenska staten. Ägarna svarar solidariskt för Öresundsbrokonsortiets förpliktelser. Principerna för betalnings- och avgiftsansvaret för trafiken på Öresundsbron regleras i två avtal mellan Sverige och Danmark. Samtliga kostnader för förbindelsen i dess helhet ska betalas med avgifter från väg- och järnvägstrafikanterna. Sverige och Danmark ska betala ett fast belopp till konsortiet för nyttjandet av järnvägsanläggningen på bron.

Sedan 2012 redovisar konsortiet vinst. Av konsortiets årsredovisning för 2023 framgår att det ekonomiska resultatet 2023 är det starkaste som företaget har gjort. Vägtäkterna ökade till 1 701 miljoner danska kronor, och järnvägsintäkterna, som är indexreglerade, steg till 582 miljoner danska kronor. Rörelseresultatet var 1 723 miljoner danska kronor och årets resultat 1 253 miljoner danska kronor. Med intäkter från den affärsmässiga verksamheten ska konsortiet betala tillbaka lånen som bron byggdes för. Den räntebärande nettoskulden (exklusive värdetförändring) minskade 2023 med 1 511 miljoner till 5 883 miljoner danska kronor. Företaget använder det danska finansministeriets senaste uppdaterade ränteprognos som grund för beräkning av återbetalningstiden i den långsiktiga lönsamhetsberäkningen. Konsortiets skuld beräknas vara återbetald senast 2050.

#### *Ett exempel på ett danskt infrastrukturbolag*

Sund & Bælt är ett statligt ägt bolag i Danmark som arbetar med stora investeringar i transportinfrastruktur. Det är en av de stora aktörerna inom infrastruktur i Danmark. Bolaget uppger att man arbetar långsiktigt och tillhandahåller bl.a. analyser av möjliga framtida transportlänkar, tar fram finansiering av politiskt beslutade lösningar och är ansvarigt för design, konstruktion, drift och underhåll. Bolaget arbetar med broar, tunnlar, väg-system och andra komplexa projekt. Ett exempel är bron över Stora Bält.

#### **Pågående arbete**

Regeringen påbörjade i juni 2023 arbetet med att ta fram en ny plan för Sveriges transportinfrastruktur genom att i ett första steg ge Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den kommande planperioden 2026–2037. Av regeringens uppdrag till Trafikverket framgår att myndigheten ska bedöma tillkommande finansiering utöver den ekonomiska planeringsramen såsom intäkter från banavgifter, trängselskatt och infrastrukturavgifter samt medfinansiering. Trafikverket ska redovisa hur mycket medel som beräknas finnas tillgängliga från dessa tillkommande finansieringskällor under planperioden samt om dessa nivåer påverkas i någon väsentlig grad av de föreslagna fördelningarna av den ekonomiska planeringsramen. Trafikverket ska också bedöma vilka förutsättningar som finns att finansiera lämpliga projekt med utökade intäkter från banavgifter samt vilka förutsättningar som finns för ökad medfinansiering eller annan alternativ finansiering. Bedömningen ska inkludera en analys av vilka konsekvenser det kan innebära för biljett- och

transportpriser, efterfrågan på resor och transporter samt för den samhälls-ekonomiska effektiviteten.

I Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen perioden 2026–2037 konstateras att väg- och järnvägsinfrastrukturen huvudsakligen finansieras med skattemedel, medan sjöfarts- och luftfartsinfrastrukturen huvudsakligen finansieras av användaravgifter. Vissa större sjöfarts- och luftfartsinvesteringar bekostas dock av skattemedel, ofta via den nationella infrastrukturplanen. Trafikverket nämner följande tänkbara syften med tillkommande finansiering:

- att fler projekt kan genomföras tidigare än med enbart statlig finansiering
- att det blir en ökad effektivitet i genomförandet
- att det blir en ökad effektivitet i förvaltningen genom ett tydligare ansvar och en bättre kostnadsstyrning.

Trafikverket anför att normalt sett är den ekonomiskt mest fördelaktiga formen av finansiering för staten anslag eller statlig lånefinansiering. Alternativa finansieringssätt kan enligt Trafikverket innebära en högre kostnad, exempelvis när aktörer i privat sektor erbjuder finansieringslösningar för transportinfrastruktur eftersom de i allmänhet kräver högre avkastning jämfört med statens lånekostnad. Det kan dock enligt Trafikverket finnas andra vinster, t.ex. effektivitetsvinster som då bör vägas mot de högre kostnaderna. Trafikverket konstaterar att tillkommande finansiering oftast är starkt regelstyrd, men betonar att samtidigt behöver transportpolitikens mål vara en övergripande utgångspunkt där samhällsekonomiskt lönsamma projekt prioriteras. Trafikverket bedömer att det finns vissa möjligheter att använda ytterligare tillkommande finansiering och att det kan finnas särskilda objekt där detta kan anses fördelaktigt. Trafikverket understryker att objekt bör prioriteras utifrån transportpolitiska mål, inte utifrån möjligheterna till alternativ finansiering.

Vidare redovisas att regionerna ser positivt på regeringens uppdrag till Trafikverket att utvärdera möjligheten att finansiera projekt genom alternativa metoder. Det noteras att nya samverkansformer och utvecklade arbetsmetoder är en förutsättning för att bäst använda befintliga resurser, samtidigt som arbetet med att stärka medfinansiering från EU och alternativa källor behöver utvecklas. Flera regioner anser att Trafikverket bör analysera konsekvenserna av olika källor till alternativ finansiering. Dessutom redovisas att Trafikverket omvärldsbevakar alternativ finansiering, och det pågår ett forskningsprojekt där man kartlägger pågående forskning inom området samt den utveckling av riktlinjer och best practice som sker exempelvis inom OECD. För samhälls-ekonomiskt lönsamma objekt med god transportpolitisk måluppfyllelse redovisar Trafikverket några exempel på principiellt sett tänkbara typer av objekt:

- Tunnlar eller broar på vägar. Finansieringen kan i vissa fall ske med infrastrukturavgifter.

- Industrisatsningsrelaterade projekt där det finns en betalningsvilja hos privata parter. Finansieringen kan ske genom medfinansiering eller – för järnvägsprojekt – lån som betalas via banavgifter med s.k. mark-ups.
- Sidosystem till järnvägar där en marknadsmässig avgift kan tas ut.
- Kapacitetshöjande åtgärder i storstäder. Finansieringen av hela eller delar kan ske genom utvidgning av befintliga, eller nya, system för trängselskatt. Det förutsätter att huvudsyftet är att minska trängseln och förbättra miljön, vilket i praktiken innebär att det finns få platser som kan vara aktuella.

Inriktningsunderlaget har remitterats och ska ligga till grund för en infrastrukturproposition som regeringen avser att lämna till riksdagen under hösten 2024.

## **Tidigare riksdagsbehandling**

### *Riksdagsbeslut om en ny lag om infrastrukturavgifter*

I mars 2024 ställde sig utskottet bakom regeringens förslag till en ny lag om infrastrukturavgifter på väg och en ny lag om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser samt följdändringar i sex lagar. Genom lagändringarna genomförs de ändringar av det s.k. eurovinjettdirektivet som avser vägtullar i form av infrastrukturavgifter och avgifter för externa kostnader samt indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser. De nya lagarna innehåller bl.a. grundläggande principer för beräkning, differentiering och uttag av infrastrukturavgifter och avgifter för externa kostnader samt principerna för indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser.

De nya lagarna trädde i kraft den 1 maj 2024. Vissa bestämmelser i lagen om infrastrukturavgifter på väg ska dock träda i kraft först den 1 januari respektive den 25 mars 2026. Övriga lagändringar trädde i kraft den 1 maj 2024, utom i fråga om lagen om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden som föreslås träda i kraft den dag som regeringen bestämmer.

### *Motionsyrkanden om finansieringen av infrastruktur*

Motionsyrkanden om finansieringen av infrastruktur behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU4 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att huvudprincipen är att statliga infrastrukturinvesteringar ska finansieras med anslag men att riksdagen kan besluta att de får finansieras på annat sätt. Utskottet har tidigare behandlat en motion om investeringsstöd till flygplatser, senast i betänkande 2022/23:TU11. Utskottet avstyrkte motionsyrkandet med hänvisning till bl.a. den nuvarande möjligheten till investeringsstöd till icke-statliga flygplatser. Utskottet konstaterade att de frågor som togs upp i motionerna var väl uppmärksammade och att det inte fanns skäl att vidta någon åtgärd. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på att huvudprincipen är att statliga infrastrukturinvesteringar ska finansieras med anslag men att riksdagen kan besluta att investeringar får finansieras på något annat sätt. Det kan handla om de finansieringsformer som tas upp i några av motionerna, t.ex. trängselskatt, infrastrukturavgifter, medfinansiering och offentlig-privat samverkan (OPS). Utskottet har inget att invända mot den nuvarande ordningen. När det gäller motionsförslaget om principerna för medfinansiering har utskottet tidigare betonat att statliga infrastruktursatsningar bör styras utifrån nationella behov. Utskottet har inte ändrat inställning i denna fråga. En statlig medfinansiering grundas på samhällsekonomiska analyser, och prioriteringar görs med utgångspunkt i de transportpolitiska målen. När det gäller motionsförslaget om att järnvägsprojekt bör drivas i bolagsform och projektfinansieras konstaterar utskottet att Trafikverket har delat in sin verksamhet i olika verksamhetsområden, där två av verksamhetsområdena planerar och bygger bl.a. järnvägar. Utskottet har inga synpunkter på hur myndigheten organiserar sin verksamhet. När det gäller frågan om finansieringsformer välkomnar utskottet att regeringen inför nästa nationella plan har låtit Trafikverket bedöma tillkommande finansiering utöver den ekonomiska planeringsramen. Utskottet ser fram emot att ta del av regeringens bedömning och fortsatta hantering av denna fråga.

När det gäller frågan om att utreda behovet av att införa investeringsstöd för flygplatser vill utskottet peka på att det redan finns möjlighet till ett investeringsstöd till icke-statliga flygplatser och att statlig medfinansiering får beviljas för byggande av flygplatsanläggningar som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov. Utskottet vill i sammanhanget även påminna om att det årligen anslås medel för utgifter för långsiktig infrastrukturplanering genom anslaget 1:1 Utveckling av statens infrastruktur och att detta anslag även innefattar luftfart.

När det gäller motionsförslagen om att intäkterna från Öresundsbron ska finansiera regionala infrastrukturinvesteringar vill utskottet påminna om att väg- och järnvägsintäkterna ska användas till att betala tillbaka lånen som finansierade bygget av bron. Skulden beräknas vara återbetald senast 2050. När det gäller motionsförslaget om hanteringen av trängselskatt och vägavgifter konstaterar utskottet att Transportstyrelsen har tagit fram rutiner för detta. Utskottet har inte anledning att ha synpunkter på myndighetens hantering av detta.

Utskottet konstaterar därmed att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och avstyrker därför motionerna 2023/24:45 (SD), 2023/24:207 (KD), 2023/24:399 (SD) yrkande 2, 2023/24:400 (SD) yrkande 24, 2023/24:1102 (M), 2023/24:1878 (MP) yrkandena 6, 7 och 21, 2023/24:2086 (SD), 2023/24:2279 (M) yrkande 2, 2023/24:2346 (V) yrkande 4, 2023/24:2465 (C) yrkandena 1 och 61 samt 2023/24:2579 (C) yrkande 2.

## Samhällsekonomiska analyser

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om samhällsekonomiska analyser. Utskottet framhåller vikten av att medel för infrastruktur används effektivt och betonar att det är viktigt att fokusera på infrastrukturinsatser som är samhällsekonomiskt lönsamma. Utskottet understryker vikten av att de samhällsekonomiska analyserna är väl underbyggda och av god kvalitet och anser att det är angeläget med en kontinuerlig utveckling av metoder och modeller. Utskottet välkomnar därför det arbete som görs inom myndigheterna för att säkerställa kvaliteten på analyserna. Utskottet anser sammanfattningsvis att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 43 (S, MP) och 44 (C).

### Motionerna

#### *Följdmotion till skrivelsen*

I kommittémotion 2023/24:2899 yrkande 1 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att regeringen snabbt behöver låta granska och förändra den modell för samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning som Trafikverket använder. Motionärerna menar att modellen innehåller en systematisk bias för och emot vissa typer av projekt, bl.a. att den systematiskt missgynnar järnvägssatsningar till förmån för satsningar på vägar och att den tenderar att undervärdera samhällsekonomiska vinster på lång sikt.

#### *Motioner från allmänna motionstiden 2023/24*

I kommittémotion 2023/24:2465 yrkande 77 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att det behövs en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna i syfte att värdera industrins och godsflödets betydelse rätt. Motionärerna konstaterar att det är helt avgörande att kalkylmodellerna är rättvisande och betonar att det behöver genomföras en samhällsekonomisk värdering av godsprojekt som på ett rättvisande sätt speglar deras betydelse för näringslivets konkurrenskraft och för Sveriges konkurrenskraft som nation.

I motionerna 2023/24:2079 yrkande 8 och 2023/24:2081 yrkande 4 anför Johan Hultberg (M) att det bör utvecklas modeller och metoder för trafikmodellering av gränsöverskridande järnvägstransporter. Motionären betonar att det är viktigt med bra beslutsunderlag som bl.a. innefattar samhällsekonomiska analyser och beräkningar för att kunna utveckla den gränsöver-

skridande infrastrukturen och menar att Trafikverket bör få i uppdrag att i samverkan med myndighetens nordiska motsvarigheter genomföra ett sådant utvecklingsarbete.

I motion 2023/24:1249 yrkande 2 betonar Martina Johansson och Elisabeth Thand Ringqvist (båda C) att Trafikverket måste ta med besöksnäringen i sin nyttoutvärderingskalkyl.

## Bakgrund

### *Trafikverkets arbete med samhällsekonomiska analyser*

Enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska verket med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikverket ska enligt instruktionen bl.a. utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet, inklusive efterkalkylering och successiv kalkylering.

Trafikverket tar fram underlag för beslut om val av infrastrukturåtgärder i transportsektorn. Detta görs med hjälp av en samhällsekonomisk nytto-kostnadsanalys som väger samman en åtgärds effekter på bl.a. tillgänglighet, trafiksäkerhet, hälsa samt natur- och kulturmiljö för att avgöra om åtgärden är värd vad den kostar, dvs. är samhällsekonomiskt lönsam. Dessa samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser används sedan för att rangordna åtgärder och hitta de åtgärder som ger mest nytta per satsad krona. Den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen ska inkludera alla relevanta effekter av en åtgärd, även de som inte går att beräkna och värdera i monetära termer. Trafikverkets arbete med att utveckla och förvalta metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser gäller alla trafikslag, i olika faser i planeringsprocessen och för alla steg enligt fyrstegsprincipen.

I Trafikverkets arbete med att utarbeta förslag till prioriteringar i den långsiktiga strategiska infrastrukturplaneringen spelar samhällsekonomiska analyser en central roll. En samhällsekonomisk analys består av en samhällsekonomisk kalkyl, där de nyttor och kostnader som har beräknats och värderats i kronor räknas samman till en s.k. nettonuvärdeskvot som visar åtgärdens skattade lönsamhet, kompletterat med mer kvalitativa bedömningar av effekter som är svåra eller omöjliga att beräkna eller värdera. Den samhällsekonomiska analysen ingår som en komponent i den metod och mall för samlad effektbedömning som Trafikverket använder. I den samlade effektbedömningen ingår även bedömningar av åtgärdens fördelningseffekter och hur åtgärden påverkar möjligheterna att uppnå de transportpolitiska målen. Som bas för de samhällsekonomiska analyserna tar Trafikverket fram trafikprognoser som ska visa hur den framtida utvecklingen av trafiken samt framtida efterfrågan på resor och godstransporter kan bedömas se ut. Trafikverket har ansvar för att utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska

analyser inom transportområdet, inklusive efterkalkylering och successiv kalkylering.

Trafikverket ska bl.a. ansvara för arbetet med och publiceringen av rapporten *Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn*, även kallad ASEK-rapporten. Där presenteras de kalkylvärden och beskrivs den analysmetod som bör användas i transportsektorns samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser. ASEK-arbetet är kopplat till en myndighetsövergripande samrådsgrupp som består av representanter för Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Naturvårdsverket, Energimyndigheten, Boverket, Region Stockholm/SL och Trafikanalys (adjungerad). ASEK-arbetet stöds av ett vetenskapligt råd. En översyn av ASEK-rapporten och dess kalkylbilaga görs vartannat år. I april 2024 publicerades resultatet av en omfattande översyn av ASEK-rapporten. Översynen har medfört flera revideringar av både principer och kalkylvärden.

### *Samhällsekonomiska analyser, näringslivet och godstransporter*

I Trafikverkets rapport *Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg från september 2019* framförs att Trafikverkets sammantagna bedömning är att de samhällsekonomiska kalkylvärdena för godstransporter i saklig mening är rätt, även om det finns vissa delar som kan utvecklas och förbättras. Trafikverket framför att det bl.a. gäller beräkningar av kostnader för större störningar i transportsystemet, där i synnerhet störningar kopplade till underhåll på järnvägssidan har blivit alltmer frekventa på senare år. Trafikverket framför vidare att de samhällsekonomiska kalkylerna har en central roll i utredningarna, men att kalkylernas betydelse för investeringsbesluten inte ska överskattas. Trafikverket konstaterar att beräkningarna endast är ett av flera underlag i den samlade effektbedömningen och att det heller inte är självklart att överflyttningseffekterna alltid är samhällsekonomiskt lönsamma.

I det tidigare uppdraget till Trafikverket om att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018–2029 (N2015/4305/TIF) angavs att Trafikverket skulle redovisa utvecklingsbehov för analysmetoder och kostnadsuppskattningar. I Trafikverkets Promemoria till inriktningsunderlaget för 2018–2029 – Utvecklingsbehov trafikprognoser och samhällsekonomiska kalkyler (pm 2015:227) konstateras att det finns många svårvärderade nyttor som inte ingår i Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyler men att dessa nyttor inkluderas i den samhällsekonomiska analysen genom verbala beskrivningar. Exempelvis näringslivsnyttor är redan inbakade i kalkylerna.

I Trafikanalys rapport *Trafikverkets arbete med modeller för samhällsekonomiska analyser 2020* (rapport 2021:3) konstateras bl.a. att Trafikverkets modeller har utvecklats men att stora lanseringar har försenats. Trafikanalys konstaterar att Trafikverkets modeller generellt anses vara bra på att analysera stora infrastrukturinvesteringar inom väg- och järnvägsområdena, och det är



t.ex. möjligt att modellera förändrade körkostnader. Samtidigt finns det enligt Trafikanalys behov av att analysera åtgärder där modellerna i dag inte är tillfredsställande och behoven har funnits länge. Det gäller exempelvis möjligheten att analysera regionala godstransporter. I rapporten redovisas bl.a. Samgods som är ett nationellt modellsystem för trafikslagsövergripande analyser och prognoser för godstransporter. Modellens primära syfte är att vara ett stöd för effektanalyser av olika policyåtgärder och styrmedel som skatter och avgifter för olika fordonsslag och förändringar i infrastrukturen. I rapporten refereras bl.a. att Trafikverket menar att eftersom näringslivet och godstransporter kännetecknas av heterogenitet, med stora variationer och olikheter inom många olika områden, har det varit svårt att ta fram rättvisande schablonvärden för värdering av förseningar och osäkra transporttider för gods.

### **Pågående arbete**

I budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/24:1 utg.omr. 22) betonar regeringen att en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning förutsätter att de kvantifierbara nyttorna överstiger kostnaderna för de åtgärder som genomförs. Bedömningen av detta görs med hjälp av samhällsekonomiska kalkyler. Regeringen betonar att samhällsekonomiska kalkyler inte fångar allt som är relevant för att fatta beslut om vilka åtgärder som bör genomföras och är därför endast en del av beslutsunderlaget. I budgetpropositionen redovisas en positiv samhällsekonomisk lönsamhet eller att de kvantifierbara nyttorna precis uppväger kostnaderna för tre av de sju namngivna objekt som öppnades för trafik under perioden oktober 2021 till september 2022, medan ett objekt anges ha en negativ lönsamhet. För övriga tre objekt saknas sådana bedömningar.

Regeringen påbörjade i juni 2023 arbetet med att ta fram en ny plan för transportinfrastrukturen genom att i ett första steg ge Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag för planperioden 2026–2037. Trafikverkets inriktningsunderlag presenterades i januari 2024. I inriktningsunderlaget lämnas förslag om bl.a. hur kostnadsstyrningen för infrastrukturinvesteringar kan förbättras. Trafikverket använder i dag prioriteringskriterier som bl.a. bygger på samhällsekonomiska analyser. Hur kriterierna ser ut och hur urvalet i praktiken går till har dock enligt Trafikverket inte dokumenterats tillräckligt tydligt. Trafikverket anser därför att man i högre utsträckning tydligare bör motivera varför en investering har valts framför en annan, eller ett alternativ framför ett annat. I synnerhet gäller detta när avvikelser görs från vad den beräknade samhällsekonomiska lönsamheten ger vid handen. Det finns flera överväganden och effekter som inte avspeglas i beräknade nyttokostnadskvoter, men Trafikverket bör i sitt planförslag formulera och så långt som möjligt värdera vad dessa andra överväganden och effekter är.

## Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om samhällsekonomiska analyser behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU4 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade att det är mycket viktigt att fokusera på infrastrukturinsatser som är samhällsekonomiskt lönsamma och att de samhällsekonomiska analyserna därför måste vara väl underbyggda och av god kvalitet. Utskottet betonade vikten av rättvisande kalkyler. Utskottet konstaterade att de frågor som togs upp i motionerna var uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att en del av transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning. Utskottet vill starkt framhålla vikten av att säkerställa att de medel som investeras i infrastruktur används på ett effektivt sätt. Utskottet vill därför betona att det är mycket viktigt att fokusera på infrastrukturinsatser som är samhällsekonomiskt lönsamma. Utskottet kan konstatera att det inom transportsektorn finns en lång tradition av att använda samhällsekonomiska analyser när man tar fram beslutsunderlag. Utskottet vill i sammanhanget understryka vikten av att dessa analyser är väl underbyggda och av god kvalitet. Samtidigt kan det konstateras att samhällsekonomiska analyser inte fångar allt som är relevant för att fatta beslut.

När det gäller de olika motionsförslagen om hur arbetet med samhällsekonomiska analyser bör gå till vill utskottet påminna om att Trafikverket har i uppdrag att utveckla och förvalta sådana metoder och modeller. Utskottet anser att det är angeläget med en kontinuerlig utveckling av de samhällsekonomiska metoder och modeller som används i infrastrukturplaneringen och välkomnar därför det arbete som görs inom myndigheterna för att säkerställa kvaliteten på de samhällsekonomiska analyserna. Utskottet förutsätter att utvecklingsarbetet inom området fortsätter och utgår från att myndigheterna inom transportsektorn fortsätter att utveckla och förfina arbetet i syfte att uppnå största möjliga effektivitet.

Därmed anser inte utskottet att det för närvarande finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen och avstyrker därför motionerna 2023/24:1249 (C) yrkande 2, 2023/24:2079 (M) yrkande 8, 2023/24:2081 (M) yrkande 4, 2023/24:2465 (C) yrkande 77 och 2023/24:2899 (S) yrkande 1.

## Kostnadskontroll och effektivitet

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om kostnadskontroll och effektivitet. Utskottet framhåller att det är problematiskt med de stora kostnadsökningarna i vissa infrastrukturprojekt och välkomnar att dessa frågor prioriteras av regeringen. Utskottet understryker vikten av att statliga medel används effektivt och att samhälls-ekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder. Utskottet anser också att en förutsättning för att transportförsörjningen är samhällsekonomiskt effektiv är att transportköparen betalar de kostnader som transporten orsakar. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 45 (S) och 46 (C).

### Skrivelsen

#### *Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer*

Riksrevisionen har granskat om investeringarna i den nationella planen för transportinfrastrukturen effektivt bidrar till att nå de transportpolitiska målen. Granskningen redovisas i rapporten Nationell plan för transportinfrastrukturen – lovar mer än den kan hålla (RiR 2023:25). Riksrevisionens övergripande slutsats är att investeringarna i den nationella planen bidrar till att de transportpolitiska målen uppnås, men inte på ett effektivt sätt. Riksrevisionen menar att den dåvarande regeringen i uppdraget den 23 juni 2021 till Trafikverket att ta fram förslag på en nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 begränsade verkets möjlighet att utforma planförslaget på ett effektivt sätt. Riksrevisionen bedömer vidare att det finns en stor risk för att problemet med in-teckning av framtida planer fortsätter, inte minst till följd av tillkommande kostnadsökningar. Riksrevisionen menar att regeringens beslut i juni 2022 att fastställa den nationella planen 2022–2033 innebar en försämring av den samhällsekonomiska lönsamheten jämfört med Trafikverkets förslag som redan det hade låg lönsamhet. Riksrevisionen konstaterar vidare att en förklaring till det begränsade utrymmet för nya namngivna investeringar i den nationella planen är de betydande kostnadsökningarna för åtgärder som fördes över från 2018 års nationella plan.

Riksrevisionen lämnade bl.a. en rekommendation till regeringen om att i större utsträckning avbryta namngivna investeringar när förutsättningarna för genomförandet har försämrats. Detta gäller investeringar som inte har byggstartats. Riksrevisionen lämnade även rekommendationer till Trafikverket. Dessa gällde bl.a. att prioritera åtgärder med hög samhällsekonomisk lönsamhet och att tydligt motivera de prioriteringar som görs i förslaget till nationell plan. Vidare menade Riksrevisionen att Trafikverket i förslaget till nationell

plan och i de samlade effektbedömningarna bör redovisa hur kostnader och nyttor för varje namngiven åtgärd har förändrats sedan föregående planbeslut.

### *Regeringens bedömning av Riksrevisionens iakttagelser*

Regeringen välkomnar Riksrevisionens granskning. Riksrevisionen rekommenderar att regeringen i fastställelsebeslutet i större utsträckning ska avbryta namngivna investeringar som inte har byggstartats när förutsättningarna för genomförandet har försämrats. Regeringen konstaterar att fastställelsebeslut fattas när en ny nationell plan antas, normalt var fjärde år. Inom planeringssystemet för transportinfrastrukturen beslutar regeringen årligen om vilka åtgärder som Trafikverket får byggstarta respektive förbereda för byggstart. I samband med dessa beslut har regeringen konstaterat att objekt där stora och i planeringen påverkbara förändringar redovisas kan komma att omprövas av regeringen. I det senaste beslutet, den 18 januari 2024, ansåg regeringen att kostnadsökningarna föranleder en översyn för tre av Trafikverkets föreslagna objekt (LI2024/02481). Trafikverket fick därför i uppdrag att se över och minska kostnaderna för dessa tre objekt och snarast möjligt återkomma med en ny kostnadsbedömning och en förnyad bedömning om byggstart för respektive objekt. Regeringen vill dock i detta sammanhang poängtera att varje investering med förändrade förutsättningar behöver analyseras enskilt och i sin kontext, t.ex. med beaktande av planeringsförutsättningar för kommunal planering.

Kostnadsökningarna i vissa namngivna objekt är betydande. Regeringen anser att det är problematiskt att omfattande kostnadsökningar sker och ser att detta påverkar genomförbarheten av andra namngivna objekt. Detta har regeringen tagit upp bl.a. i det uppdrag som Trafikverket fick i juni 2023 (LI2023/02737). Regeringen instämmer i Riksrevisionens bedömning att bättre kostnadskontroll behöver uppnås, att kunskapsnivån om kostnadsutvecklingen och lärandet från tidigare erfarenheter behöver öka samt att en god transparens kring kostnadsökningar är viktig för att insatser för tidiga kostnadsbesparingar ska kunna göras. Regeringen bedömer att det krävs ett omfattande arbete för att motverka de kostnadsökningar för infrastrukturåtgärder som går att påverka, inte minst förbättrade kalkyler i investeringarnas tidiga planeringsskeden. Det är av stor vikt för regeringen att kostnads-kalkylerna är realistiska, och projekten ska präglas av god budgetdisciplin när de genomförs.

Regeringen anger att man noga följer det arbete som görs inom Trafikverket när det gäller kostnadskontroll. Vidare anges att Trafikanalys har i uppdrag att granska och följa upp arbetet med kostnadskontroll (I2022/01644). Regeringen har också, för samtliga namngivna objekt där en förändring av byggstartperiod föreslås, hämtat in kronologisk information från Trafikverket om bedömd objektskostnad och eventuella innehållsförändringar i de planeringssteg som objektet har passerat sedan det för första gången ingick i en nationell plan. För resterande namngivna objekt i planen har den senaste

bedömningen av kostnaden och orsakerna till kostnadsökningarna hämtats in. Regeringen instämmer även i Riksrevisionens slutsats att en konsekvens av fastställelsebeslutet i juni 2022 var att införandet av ERTMS försenades och fördröjades.

## **Motionerna**

I kommittémotion 2023/24:2625 betonar Gunilla Svantorp m.fl. (S) att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv och att transportköparen ska betala för alla kostnader som transporten orsakar, inklusive externa kostnader (yrkande 9). Vidare menar motionärerna att det bör finnas en noggrann kostnadskontroll vid infrastrukturinvesteringar (yrkande 27). De konstaterar att infrastrukturinvesteringar gång efter annan har dragits med skenande kostnadsökningar och betonar att det behövs mer transparens när det gäller orsakerna.

I kommittémotion 2023/24:2465 yrkande 2 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar när det gäller väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken upphandlingsform som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet. Motionärerna uppmärksammar att regelverket för strategisk och ekonomisk planering av vägar och järnvägar är komplext och svåröverskådligt.

I motion 2023/24:1663 pekar Mattias Jonsson och Johan Büser (båda S) på behovet av att se över Trafikverkets ansvar vad gäller finansiering av statliga infrastrukturprojekt där förseningar och fördröjningar uppstår. Motionärerna uppmärksammar byggandet av Västlänken och betonar att infrastruktur av den här skalan är en riksangelägenhet och ytterst statens ansvar.

I motion 2023/24:2000 yrkande 2 i denna del pekar Kristoffer Lindberg m.fl. (S) på vikten av att säkerställa att de beräkningsmodeller som används vid infrastrukturinvesteringar på ett bättre sätt än i dag svarar upp mot de verkliga kostnaderna. Motionärerna menar att det ökade problemet med kostnadskalkyler för infrastrukturinvesteringar behöver lyftas fram och konstaterar att det är uppenbart att Trafikverkets beräkningsmodeller inte stämmer överens med verkligheten.

## **Bakgrund**

### *Samhällsekonomisk effektivitet*

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Den samhällsekonomiska effektiviteten bedöms med hjälp av analyser som väger kostnader mot nyttor av olika åtgärder.

Av 1 kap. 3 § budgetlagen (2011:203) följer att i statens verksamhet ska hög effektivitet eftersträvas och god hushållning iakttas. Enligt 3 § myndighetsförordningen (2007:515) ansvarar en myndighets ledning inför regeringen för verksamheten och ska se till att den bedrivs effektivt och enligt gällande

rätt och de förpliktelser som följer av Sveriges medlemskap i EU, att den redovisas på ett tillförlitligt och rättvisande sätt samt att myndigheten hushållar väl med statens medel.

Enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska verket bl.a. skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt transportsystem. Trafikverket ska i sin roll som beställare särskilt verka för att produktivitet, innovation och effektivitet på marknaderna för investeringar, drift och underhåll ökar. Trafikverket ska årligen till regeringen redovisa produktiviteten för drifts-, underhålls- och byggåtgärder inom det egna ansvarsområdet och se till att de regelverk och rutiner som verket disponerar över är kostnadseffektiva och enkla för medborgare och företag.

### *Kostnadskontroll*

Beslut om infrastrukturinvesteringar fattas i flera steg, och kostnadsbedömningar görs vid flera tillfällen i planerings- och beslutsprocessen. Det första beslutet är att en investering kommer med i den tolvåriga nationella planen. I detta skede är oftast inte investeringens utformning närmare bestämd, exempelvis exakt var vägen eller järnvägen ska gå och om den ska gå i tunnel eller på ytan. Efter att Trafikverket har utrett investeringens utformning, effekter och kostnad beslutar regeringen, på förslag av Trafikverket, om investeringen får förberedas för byggstart. I detta skede utreds utformning, effekter och kostnader mera i detalj. I ett tredje och sista steg beslutar regeringen, också på förslag av Trafikverket, om investeringen ska byggstartas. Det är först i och med regeringens byggstartsbeslut som en investering är definitivt beslutad. Trafikverket betonar i sitt inriktningsunderlag från januari 2024 att kostnadsbedömningar i tidiga skeden är genuint osäkra, dels eftersom det finns många okända faktorer i tidiga skeden, dels eftersom investeringens utformning och omfattning inte är bestämd. Det är först under planeringsskedet som en investering utformas och omfattning, och därmed dess kostnad, utreds mer i detalj.

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2020/21:151) och i skrivelsen Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 (skr. 2021/22:261) betonas att en bättre kostnadskontroll för åtgärder i infrastrukturen måste uppnås. I skrivelsen slås det fast att det är viktigt att de medel som staten avsätter för infrastrukturuområdet används effektivt.

Av regeringens resultatredovisning i budgetpropositionen för 2024 framgår att fem av de sju objekt som öppnades för trafik under 2022 hade ökat i kostnad jämfört med den ursprungliga plankostnaden. Sammantaget ökade kostnaden för de objekt som öppnades för trafik 2022 med 1 procent (motsvarande 34 miljoner kronor) jämfört med beräknad kostnad då objekten togs med i planen. Förändringarna för objekten med ökad kostnad var enligt regeringen i huvudsak en följd av innehållsförändringar och tilläggsarbeten. För de två objekten med ett lägre utfall bestod förändringen av lägre anläggningskostnad och ändrat innehåll jämfört med den ursprungliga plankostnaden. Regeringen

anför att om hänsyn tas till den snabba prisutveckling som har skett till följd av den starka anläggningsbranschen har objekten sammantaget en kostnadsökning på 7 procent (346 miljoner kronor) jämfört med den beräknade plankostnaden. För fem av de pågående, större namngivna investeringsobjekten i den nationella planen för perioden 2022–2033 bedöms att totalkostnaden kommer att öka jämfört med plankostnaden. De tre största ökningarna avser tre järnvägsobjekt. Vidare nämns ytterligare två objekt (Västsvenska paketet och utbyggnaden av ERTMS). Dessa objekt kommer att särskilt följas upp av regeringen i den fortsatta framdriften. Sedan tidigare har stora kostnadsökningar för Ostlänken redovisats, och regeringen har därför gett Trafikverket ett särskilt uppdrag att identifiera och vidta kostnadsreducerande åtgärder i genomförandet av projektet Ostlänken (se ovan avsnittet Nya stambanor).

Vidare kan nämnas att Trafikverket under senare år har haft ett antal uppdrag som bl.a. har handlat om kostnadskontroll. I oktober 2020 fick Trafikverket i uppdrag att analysera kostnadsutvecklingen vid upphandling och genomförande av investeringsprojekt (I2020/02745). Bakgrunden var att man hade sett en oroande kostnadsutveckling för infrastrukturprojekt. Trafikverket redovisade uppdraget i mars 2021. I rapporten betonas att det sedan Trafikverket bildades har pågått, och kommer att fortsätta att pågå, ett utvecklings- och förbättringsarbete när det gäller system, processer och arbetssätt. Det bedrivs också ett systematiskt arbete för att stärka kostnadskontrollen, och resultatet av detta arbete genomförs enligt Trafikverket successivt. Kostnadsförändringar är en förtroendefråga för Trafikverket, och bedömningen är att det vidtas bra åtgärder tillsammans med anläggningsbranschen och att utvecklingen går åt rätt håll, men det krävs uthållighet. Med detta som utgångspunkt har Trafikverket vidare fått i uppdrag att intensifiera arbetet med att förbättra arbetssätt och metoder för att effektivisera planeringen och genomförandet av både investeringar och väg- och järnvägsunderhåll i syfte att förbättra kalkyler och beräkningar, öka produktiviteten och minska kostnaderna, förbättra kostnadsprognoser och kostnadskontroll, med fokus på investeringarnas tidiga planeringsskeden, samt att öka transparensen kring kostnadsökningar och orsakerna till dessa (I2021/01904 m.fl.). Arbetet ska leda till förbättringar i ett högt tempo.

I augusti 2022 fick Trafikanalys i uppdrag att genomföra en granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll i syfte att förbättra Trafikverkets rutiner och arbetssätt (I2022/01644, I2021/01049). Trafikanalys ska t.o.m. den 30 april 2028 granska, följa upp och analysera Trafikverkets verksamhet och arbete med att vidareutveckla och förbättra sina processer för kostnadsreducerande åtgärder samt förbättrad kostnadskontroll av den verksamhet som bedrivs inom ramen för den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022–2033. Trafikanalys ska senast den 30 april årligen, fr.o.m. 2024 t.o.m. 2028, redovisa en övergripande beskrivning av problembilden med kostnadsökningar för verksamheten inom den nationella planen, en utvärdering av Trafikverkets arbete med planering och upphandling av

verksamheten som innefattar såväl större namngivna investeringar som re-investeringar och underhåll m.m. samt lämna en redogörelse för vilka förbättringsområden som Trafikanalys föreslår för vidare uppföljning och analys i syfte att öka produktivitet, effektivitet och framdrift samt förbättra kostnadskontrollen hos Trafikverket. Av Trafikanalys första redovisning från april 2024, Granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnads-kontroll – delredovisning (rapport 2024:5), framgår att det är svårt att följa kostnadsutvecklingen i Trafikverkets arbete med transportinfrastruktur. Trafikanalys konstaterar att stigande kostnader i planeringen för transport-infrastruktur är ett väldokumenterat och komplext problem. Svagt samordnade system för informationshantering eller system som inte används fullt ut begränsar möjligheterna att följa förändrade kostnader och orsakerna bakom. Trafikanalys uppdrag bekräftar bilden av kostnadsökningar i investerings-verksamheten som framgår i andra utredningar och som Trafikverket själva beskriver i bl.a. den nationella planen och inriktningsunderlaget. Trafikanalys konstaterar även att problematiken inte är unik för Sverige. Trafikanalys framhåller vidare att det går att förbättra kostnadskontrollen, men det finns ingen enkel lösning. Det krävs utveckling på flera håll, och det pekas på att i dag hanteras kostnadsuppgifter hos Trafikverket i flera olika system som alla har skapats med olika syften, men som inte har utvecklats till en helhet. Kostnadsutvecklingen i verksamheten är enligt Trafikanalys svårgenom-tränglig för externa granskare. Det är svårt att förstå hur drift- och underhålls-verksamheten planeras och genomförs. För investeringsverksamheten saknas en sammanhållen beskrivning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen för enskilda objekt, och möjligheterna att läsa sig till hur kostnader har förändrats och varför är begränsade. Trafikanalys bedömer att Trafikverket har ett genomgående behov av att utveckla förmågan att göra kostnadsprognoser och bedöma framtida risker för förändrade kostnader. Ett betydande utvecklings-arbete pågår inom Trafikverket, inte minst kring kalkylmetoder, men också på flera andra områden som Trafikanalys uppmärksammar i rapporten. Exempelvis har flera nya system eller rutiner för hantering av information antingen nyligen införts eller håller på att införas.

Riksrevisionen har granskat kostnadskontrollen i Trafikverkets investeringsverksamhet (RiR 2021:22). Riksrevisionen anger att granskningens resultat visar att kostnadsökningarna har varit omfattande mellan de senaste nationella trafikslagsövergripande planerna för transportinfrastrukturen. Samtidigt konstaterar Riksrevisionen att det är mycket ovanligt att regeringen stoppar ett projekt när det väl har hamnat i den nationella planen. Riksrevisionen menar även att regeringen och Trafikverket brister i trans-parens genom att inte sammanställa och kommunicera kostnadsökningarnas omfattning. I skrivelse 2021/22:80 framhålls att det är helt avgörande med kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar för att kunna möta behovet av att bygga ut infrastrukturen. Vidare framförs att omfattande kostnadsökningar är problematiska. I skrivelsen görs sammantaget bedömningen att kostnads-



kontrollen i infrastrukturinvesteringar behöver förbättras ytterligare. Den dåvarande regeringen lyfte fram att den vid beslut om byggstarter på nytt gör en samlad bedömning av bl.a. varje objekts måluppfyllelse i förhållande till de grunder som ledde till att objektet prioriterades i den nationella planen, och precis som Riksrevisionens granskning indikerar gjorde den dåvarande regeringen bedömningen att kostnadsberäkningarna bör vara betydligt säkrare i detta skede. Vid betydande kostnadsökningar i Trafikverkets förslag till byggstarter begärs vid behov kompletterande underlag om fördyringar och osäkerheter in från Trafikverket. Förutsättningarna för att genomföra projektet kan enligt skrivelsen ha förändrats på ett sätt som motiverar att kostnaden har ökat. Regeringen fattar utifrån en sammantagen bedömning beslut om huruvida objektet tillåts byggstartas eller behöver omprioriteras bland andra objekt i den gällande nationella planen. Det behövs bättre kostnadskontroll, ökad kunskap om kostnadsutvecklingen och ett ökat lärande av tidigare erfarenheter samt en god transparens kring kostnadsökningar för att tidiga kostnadsbesparingar ska kunna göras. Arbetet med att åstadkomma en ökad kostnadskontroll och produktivitet behöver enligt skrivelsen intensifieras, och det redovisades flera åtgärder som hade vidtagits. I skrivelsen betonas att en god transparens kring orsakerna till kostnadsökningar är viktig, och vidare bedöms bl.a. att det i samband med beredningen av förslaget till den nationella planen behövs en beskrivning av åtgärdsområdets och enskilda objekts bedömda utveckling över tid.

### *Särskilt om externa kostnader*

Varje år sammanställer Trafikanalys i vilken utsträckning olika trafikslag betalar för sina samhällsekonomiska kostnader för externa effekter som slitage, olyckor, buller, miljö och koldioxid. Den senaste rapporten är från mars 2024 (rapport 2024:3). För personbilstrafik skiljer sig internaliseringsgraden mellan bensin-, diesel- respektive eldrivna bilar. Internaliseringsgraden på landsbygden beräknas till drygt 65 respektive 55 procent för bensin- respektive dieslbilar. För elbilar täcker elskatten elbilens mycket låga nivå på externa kostnader i landsbygdstrafik. I tätorter är all biltrafik, oavsett drivmedel, däremot underinternaliserad. Det är framför allt externa kostnader för olyckor och slitagepartiklar som är stora, liksom kostnaden för koldioxid för de fossildrivna bilarna. Internaliseringsgraden ligger i spannet mellan 19 och 32 procent, där elbilen ligger lägst eftersom elskatten är låg. Persontrafik på järnväg i de stora stråken är inte riktigt internaliserad. Persontrafik med buss (biodiesel) betalar i mindre utsträckning för sina samhällsekonomiska kostnader än tåg. Motsvarande beräkningar finns även för godstransporter. Trafikanalys slutsats är att kunskap om externa effekter och internalisering behövs för att uppnå högre måluppfyllelse givet de begränsade resurserna.

Trafikanalys understryker i en uppföljning (rapport 2023:5) att varken under- eller överinternalisering av transporternas marginalkostnader gynnar den samhällsekonomiska effektiviteten. Den skevhet som nu tycks finnas

indikerar att alltför många transporter med lastbil genomförs och att biltrafiken i tätorter borde minskas jämfört med dagens nivå. Underinternaliseringen är enligt Trafikanalys påtagligt lägre utanför tätorter, vilket innebär att den trafiken i högre grad än tätortstrafiken bär sina kostnader. För elbilar som körs på landsbygden bedöms trafiken t.o.m. vara överinternaliserad med ett par öre per personkilometer.

Trafikverket har i rapport 2024:003 konstaterat att en väl utformad prissättning av transporter har stor potential att bidra till att transportsystemet används mer effektivt. Priserna på transporter bör avspegla deras marginalkostnader, såväl direkta (t.ex. bränsle- och personalkostnader) som externa (t.ex. utsläpp och infrastrukturslitage). Samhällsnyttorna som uppstår av en effektivare prissättning måste dock vägas mot kostnaderna för själva avgiftsupptaget. För att minimera effektivitetsförluster bör enligt Trafikverket finansierande avgifter som överstiger transporterens marginalkostnader i första hand läggas på transporter med låg kostnadskänslighet.

I budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/24:1 utg.omr. 22) anförs att en förutsättning för att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv är att transportköparen betalar för alla de kostnader som transporten orsakar. Det gäller även de externa kostnader som uppstår som följd av en transport. Exempel på effekter som orsakar externa kostnader är buller, luftföroreningar och utsläpp av växthusgaser. I propositionen konstateras att samhällsekonomiska beräkningar enbart omfattar effekter som är kvantifierbara och förutsätter att effekterna direkt eller indirekt kan värderas i monetära termer. Beräkningarna behöver därför kompletteras med bedömningar av effekter som inte har värderats monetärt samt med känslighetsanalyser. Regeringen konstaterar att det för de flesta transportsätt fortfarande finns betydande externa kostnader som inte betalas av transportköparen.

### *Trafikverkets upphandlingar*

När Trafikverket bildades 2010 renodlades myndighetens roll, och verket skulle inte längre genomföra byggande, drift eller underhåll i egen regi utan agera som beställare. Trafikverket upphandlar och beställer numera produkter, tjänster och entreprenader för ca 40 miljarder kronor per år för att utveckla och förvalta transportsystemet för väg- och järnvägstrafik. Trafikverket upphandlar all sin underhållsverksamhet i konkurrens. Upphandlingar ska göras enligt lagen (2016:1145) om offentlig upphandling och lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna, vilka bygger på EU-direktiv om upphandling.

Trafikverkets kostnader för drift och underhåll av det statliga vägnätet uppgår till ca 9,5 miljarder kronor per år. En tredjedel utgörs av kostnader för underhåll av beläggningar, en femtedel för vinterväghållning och hälften för övriga åtgärder som renhållning, skötsel av rastplatser och belysning. Varje upphandlat kontrakt gäller drift och underhåll av vägar inom ett visst geografiskt område. Det finns 108 driftsområden som vardera i genomsnitt

omfattar 100 mil väg. Kontrakten varar normalt i fyra år, med möjlighet till förlängning i ett eller två år. Kontrakten omfattar främst kortsiktiga åtgärder för att hålla vägarna öppna för trafik, t.ex. snöröjning, halkbekämpning, skötsel av vägar och rastplatser, röjning och slåtter av sidoområden samt byte av skadad utrustning som vägmärken och vägräcken. Det är Trafikverket som ansvarar för kvaliteten, även om det är entreprenörer som utför den dagliga driften och underhållet av vägnätet. En oberoende besiktningsman gör en formell besiktning av beläggningsarbetena när alla kontraktarbeten är avslutade. Trafikverket köper alla beläggningsarbeten med garantiansvar, normalt med fem års garantitid.

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

Riksrevisionen har i rapporten Drift och underhåll av statliga vägar – betydligt dyrare än avtalat (RiR 2019:24) granskat Trafikverkets upphandling av basunderhåll för statliga vägar. Riksrevisionens övergripande slutsats var att kostnadsöverskridanden mellan upphandlade kontrakt och slutförda kontrakt är stora, drygt 40 procent, och att det finns systematiska skillnader som Trafikverket borde analysera närmare för att minimera kostnadsöverskridanden. I skrivelse 2019/20:72 instämde den dåvarande regeringen i Riksrevisionens iakttagelser och ansåg bl.a. att det är viktigt att Trafikverket har god kunskap om väganläggningens samlade tillgångar och dess tillstånd och att det kan utgöra ett underlag för att ta fram kvalitetssäkrade förfrågningsunderlag. Vidare framfördes bl.a. att det är viktigt att fortsätta att verka för att begränsa obalanserade budgivningar. I skrivelsen framhålls att man kommer att följa Trafikverkets arbete med att utveckla och använda systemstöd, förbättra informationsinsamlingen och införa nya arbetssätt för analys och planering.

Vidare har Riksrevisionen granskat om Trafikverket säkerställer att staten får så mycket järnvägsunderhåll som möjligt för tillgängliga resurser, vilket redovisades i granskningsrapporten Drift och underhåll av järnvägar – omfattande kostnadsavvikelser (RiR 2020:17). I skrivelse 2020/21:86 framhålls att det är viktigt att Trafikverket har rätt förutsättningar för att kunna bedriva ett effektivt järnvägsunderhåll. Den dåvarande regeringen instämde i Riksrevisionens iakttagelser att en grundförutsättning för att kunna göra träffsäkra uppskattningar av det nödvändiga underhållsarbetet vid tidpunkten för upphandling är att det finns systemstöd som kan ge en fullständig och aggregerad bild av tillståndet i anläggningen. Vidare instämde den dåvarande regeringen i att det är en viktig förutsättning för att kunna genomföra tillräckliga analyser och erfarenhetsbaserade utvärderingar för att förbättra kontraktens utformning och därmed minska risken för kostnadsökningar. Det anfördes att kontraktens

utformning har betydelse för att skapa förutsättningar för en effektiv verksamhet och att i möjligaste mån ge entreprenörer funktionsansvar och frihet att hitta effektiva lösningar i syfte att främja innovation och konkurrens och göra marknaden mer attraktiv. Vidare framhölls att det är viktigt att Trafikverket förbättrar den ekonomiska uppföljningen och gör det möjligt att analysera hur vanligt förekommande s.k. obalanserad budgivning är och vad det får för konsekvenser. En slutsats i skrivelsen var att Trafikverket behöver vidta åtgärder för att begränsa spekulativa anbudspriser och motverka de negativa effekter som det kan medföra. Det framfördes vidare att Trafikverket behöver utveckla sina systemstöd och hur de används för att kunna göra träffsäkra uppskattningar av det nödvändiga underhållsarbetet. Även kontraktens utformning och att de utformas så att det skapas drivkrafter för innovation är avgörande för att uppnå en god effektivitet i verksamheten.

I januari 2020 fick Trafikverket i uppdrag att analysera omfattningen och konsekvenserna av obalanserade budgivningar i samband med upphandling av baskontrakt för underhåll av statliga vägar och upprätta en handlingsplan med ett åtgärdsprogram för att minska möjligheterna att genomföra obalanserade budgivningar. I augusti 2020 lämnade Trafikverket sin rapport *Obalanserad budgivning – Basunderhåll väg (2020:159)*. Trafikverkets analys visar att det är mer eller mindre obalanserad prissättning i 90 procent av de pågående kontrakten. Obalanserad budgivning, eller strategisk prissättning, innebär att det finns stora prisskillnader på ett eller flera konton i kontraktansbudet i förhållande till Trafikverkets egna beräkningar av vad myndigheten ska betala för utfört underhåll. I rapporten lyfts det fram att syftet med Trafikverkets 108 kontrakt för basunderhåll är att vägarna ska vara framkomliga och säkra, och det måste därför finnas tillgängliga entreprenörer som kan arbeta med avhjälpande åtgärder, förebyggande arbeten och mindre förbättringsarbeten. Det konstateras att många faktorer kan påverka om en budgivning i underhållskontrakten blir obalanserad. Ett obalanserat vinnande anbud är inte alltid det anbud som ger lägst kostnad i slutändan, vilket kan leda till att underhåll riskerar att utföras utifrån satta priser i stället för vad anläggningen är i behov av. Det finns därmed risk för överproduktion eller underproduktion, vilket är kostnads- och kvalitetsmässigt ineffektivt. Budgivningen kan också bli obalanserad när det bara är priset som utvärderas i anbudet. Trafikverket uppger att man arbetar löpande med åtgärder för att minska obalanserad budgivning samtidigt som branschen får komma med förslag på utveckling av kontrakten. Trafikverket för fram att lagen om offentlig upphandling innebär både möjligheter och hinder. Trafikverket arbetar bl.a. med att följa upp och utvärdera olika underhållsarbeten som har utförts, s.k. mängduppföljning, samt med uppföljning och utvärdering av leveranserna. Trafikverket uppger slutligen att man har en god dialog med branschen om dessa frågor.

Trafikverket konstaterar i rapport 2024:003 att en del i verkets arbete för att minska kostnaderna för att bygga och underhålla infrastruktur är att i ökad grad efterfråga funktion och effekter i upphandlingar snarare än detaljerade utformningskrav.

## Pågående arbete

I budgetpropositionen för 2024 anför regeringen att det är problematiskt att det sker kostnadsökningar i infrastrukturprojekt. Det är viktigt att de medel som staten tilldelar infrastrukturuområdet används effektivt och att Trafikverket på ett systematiskt sätt arbetar med kostnadsreducerande åtgärder och kostnadskontroll för att planerade infrastrukturåtgärder ska kunna genomföras och därigenom bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. I maj 2023 anförde infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) i sitt svar på fråga 2022/23:632 att kostnadsfördyringar i investeringsprojekt och för underhåll är ett problem som han tar på stort allvar. Statsrådet förutsätter att Trafikverket genomför de åtgärder som krävs för att hantera kostnadsökningar i både investeringar och inom vidmakthållandet av vägar och järnvägar. Han konstaterade att Trafikverket utför ett omfattande arbete för att förbättra kostnadskontrollen i sin verksamhet enligt uppdrag i den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022–2033. Regeringen har därutöver gett Trafikanalys i uppdrag att under en femårsperiod följa och analysera Trafikverkets arbete.

Regeringen påbörjade i juni 2023 arbetet med att ta fram en ny plan för Sveriges transportinfrastruktur genom att i ett första steg ge Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den kommande planperioden 2026–2037. Regeringens direktiv betonar att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen. Av uppdraget framgår att sedan beslutet om den nationella planen för 2018–2029 fattades har de uppskattade kostnaderna för de namngivna objekten i planen ökat markant. Kostnadsförändringar i vissa namngivna objekt jämfört med ursprungliga kostnadsbedömningar påverkar genomförbarheten av andra namngivna objekt, eftersom den beslutade ekonomiska ramen inte kan överskridas. Regeringen bedömer att det krävs ett omfattande arbete för att motverka de kostnadsökningar för infrastrukturåtgärder som går att påverka. Det är av stor vikt för regeringen att kostnadskalkylerna är realistiska, och när projekten genomförs ska de präglas av god budgetdisciplin, vilket förutsätter en realistisk tidsplan. Ett särskilt fokus ska ligga på kalkyler i investeringarnas tidiga planeringsskeden. Detta är enligt regeringen avgörande för att det ska vara möjligt att genomföra viktiga satsningar för framtiden.

Trafikverkets inriktningsunderlag presenterades i januari 2024 (rapport 2024:003). I inriktningsunderlaget konstateras att det övergripande transportpolitiska målet innebär att valet av investeringar bör sträva efter samhällsekonomisk effektivitet, dvs. att investeringarna ger så mycket samhällsnytta som möjligt för en given budget. Trafikverket menar att många investeringar i den gällande planen har hög samhällsekonomisk lönsamhet. Generellt har enligt Trafikverket också trimnings- och miljöåtgärder god målpuppfyllelse och samhällsekonomisk lönsamhet. En av utgångspunkterna för Trafikverkets förslag är att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioriteringen mellan olika förslag.

I inriktningsunderlaget konstateras att bygg- och anläggningssektorn i flera decennier har haft en svag produktivitetsutveckling generellt, och infrastrukturen är inget undantag. Kostnadsindex för infrastruktur har ökat snabbare än inflationen sedan lång tid tillbaka. Trafikverket har inlett ett arbete för att minska kostnaderna för att bygga och underhålla infrastruktur, med ambitionen att vända denna långvariga trend. Syftet är att få ut mer samhällsnytta per satsad krona och kunna underhålla infrastrukturen och genomföra investeringar till lägre kostnad. Arbetet bedrivs enligt inriktningsunderlaget inom en rad områden, bl.a. effektivare upphandlingar och samverkan med entreprenörsmarknaden, noggrannare bedömning av kostnadseffektivitet samt teknikutveckling och innovation. För investeringar finns en betydande potential för kostnadsbesparingar under planeringsskedet genom kostnadseffektiva utformningar och avgränsningar av projekten, stärkt styrning av omfattningsändringar, noggrann prövning av tillkommande krav, ökad kvalitet i projekteringsunderlag samt ökad beredskap för att ompröva objekt helt om ingen kostnadseffektiv lösning kan hittas. En viktig del av Trafikverkets arbete är att förbättra förutsättningarna för leverantörsmarknaden och bättre ta till vara sektorns förmåga till effektivisering genom innovation. Det kan enligt Trafikverket göras genom ett proaktivt samarbete med marknadsdialog i tidiga planeringsskeden och en långsiktigt förutsägbar och stabil efterfrågan.

I inriktningsunderlaget konstaterar Trafikverket att planeringsprocessen är utformad så att investeringar ska utredas och beslutas i flera steg, innan ett definitivt beslut fattas. Det är dock enligt Trafikverket sällsynt att projekt utgår ur planen, även om kostnaderna ökar eller andra omständigheter förändras. Trafikverket uppmärksammar att detta medför flera problem, bl.a. att det leder till att investeringskostnaderna ökar totalt sett. Ett ännu större problem är enligt Trafikverket att felaktiga kostnadsbedömningar snedvrider valet av investeringar; om verkliga nyttor och kostnader hade varit kända vid beslutstillfället hade valen av projekt eller utformningar kunnat bli annorlunda. Att projekt sällan lämnar planen när de väl har kommit med skapar enligt Trafikverket incitament för aktörer att underskatta kostnader och överskatta nyttor tidigt i processen. Det uppges också öka risken för omotiverade omfattningsökningar.

Trafikverket lyfter fram att syftet med de regelbundna planrevideringarna och planeringsprocessens kontrollstationer är att kunna ompröva och prioritera mellan projekt vartefter kostnader och nyttor klarnar. För att planeringsprocessen ska fungera mer som det var tänkt avser Trafikverket att tydliggöra innebörden av de olika stegen i planprocessen för namngivna objekt, bl.a. att definitiva beslut om genomförande fattas först i och med byggstartsbeslut. Vidare avser Trafikverket att använda tydligare prioriteringskriterier för namngivna objekt i den nationella planen, inte minst för att underlätta omprövningar vartefter nyttor och kostnader klarnar under utredningsprocessen. Trafikverket betonar att det ekonomiska planeringssystemet med nationell

plan och förberedelse- respektive byggstartsbeslut innebär att ett investeringsobjekt prövas av regeringen vid tre tillfällen. Regeringen kan även besluta om en ändring eller avslutning av projektet. Systemet innebär ett krav på projekten att ta fram uppdaterade kalkyler innan ett slutligt beslut fattas om byggstart. Före byggstartsbesluten ska flera utredningar göras som successivt och sammanvägt bygger upp bilden av vad projekten kommer att kosta att genomföra och vilken samhällsnytta som de bidrar till.

I inriktningsunderlaget konstaterar Trafikverket att det är vanligt att infrastrukturinvesteringar blir dyrare än vad som har bedömts i tidiga skeden, både i Sverige och internationellt. Det är framför allt under planeringsskedet som kostnaderna ökar, och det handlar enligt Trafikverket främst om att en mindre andel av projekten blir dyrare – inte att alla projekt blir dyrare generellt. För att komma till rätta med problemet krävs enligt Trafikverket åtgärder inom tre områden, och Trafikverket uppger att man nu bedriver ett strategiskt arbete inom alla tre områdena:

1. Kostnaderna för att bygga och underhålla infrastruktur måste minska generellt. Trafikverket uppger att man nu intensifierar arbetet med bl.a. teknikutveckling och innovation, samverkan med entreprenörsmarknaden, kontroll av tillkommande krav och funktioner och ökad kvalitet i projekteringsunderlag.
2. Kostnadsbedömningarna måste bli säkrare. I tidiga skeden är kostnadsbedömningar ofrånkomligen osäkra, eftersom investeringens utformning ännu inte är bestämd. När planeringen fortskrider blir utformningen klarare, och därmed kan kostnadsbedömningen bli säkrare. Det viktiga är att de successiva besluten genom planeringsskedet baseras på tillräckligt säkra kostnadsbedömningar av olika alternativ. Trafikverket ser därför över hur och när kostnadsbedömningar tas fram under planeringsprocessen för att säkerställa att rätt underlag finns framme vid olika beslutspunkter.
3. Infrastrukturplaneringsprocessen måste fungera mer som avsett, så att definitiva beslut fattas först när det finns säkra bedömningar av investeringars kostnader och nyttor. Under planeringsskedet kan kostnader visa sig vara högre eller nyttor lägre än vad man har trott. Problemet är inte att tidiga kostnadsbedömningar är osäkra, utan att projekt tenderar att genomföras om de väl har kommit in i planen – även om kostnaderna visar sig högre eller nyttorna lägre än vad som bedömdes inledningsvis. För att komma till rätta med kostnadsökningar är det avgörande att projekt som visar sig vara dyrare eller ge lägre nyttor än förväntat omprövas och även kan avbrytas och tas ut ur den nationella planen. En bidragande orsak till att detta alltför sällan sker är att alternativkostnaden ofta är okänd, eftersom det är otydligt vilka andra satsningar som en accepterad kostnadsökning tränger ut.

Trafikverket konstaterar att om investeringar genomförs trots att de kostar mer än förutsett ger det flera typer av problem:

- Det snedvrider urval och utformning av investeringar. Om de verkliga kostnaderna hade varit kända vid beslutstillfället hade kanske andra investeringar eller utformningar valts.
- Det kan vara en indikation på att projekten inte genomförs effektivt och därför blir dyrare än nödvändigt, t.ex. på grund av bristfälliga underlag, ändringar i sena skeden eller omotiverade tillkommande tillägg eller krav.
- Det förskjuter alla projekts tidsplaner eftersom de årliga anslagen inte räcker som planerat.

Det är enligt Trafikverket inte konstigt att kostnadsbedömningarna från tidiga skeden kan skilja sig kraftigt från slutkostnaden. Om beslut som i praktiken är definitiva fattas utifrån tidiga kostnadsbedömningar är det därför oundvikligt att kostnaderna ökar i genomsnitt. Trafikverket betonar att det stora problemet egentligen inte är att tidiga kostnadsbedömningar är osäkra, utan att projekt tenderar att genomföras (förr eller senare) om de väl har kommit in i planen, i stället för att utgå om kostnaderna visar sig högre än man trott.

Kostnadsförändringarna under planeringsskedet beror enligt Trafikverket på många olika faktorer. En del beror på innehållsförändringar, dvs. att investeringens utformning och omfattning förändras under planeringen. En del beror på att förutsättningarna för investeringen klarnar under planeringen, som t.ex. markförhållanden och tekniska krav. När kostnadsbedömningar i tidiga och sena skeden jämförs är det därför enligt Trafikverket viktigt att vara medveten om att det ofta inte är samma projekt som jämförs – både omfattning och utformning kan ha ändrats väsentligt. Hur stora kostnadsökningarna ska anses vara beror därför på vad slutkostnaden jämförs med. Jämförs slutkostnaden med den allra första kostnadsbedömningen ger det betydligt större kostnadsökningar i genomsnitt än om slutkostnaden jämförs med bedömningen vid byggstartsbeslutet. Som planeringsprocessen är avsedd att fungera är det enligt Trafikverket det sistnämnda som är mest relevant, dvs. att byggstartsbeslutet är det definitiva beslutet eftersom det är först då som nyttor och kostnader är kända. Trafikverket konstaterar dock att det i praktiken är den första, högst osäkra kostnadsbedömningen som har stor betydelse för vad som faktiskt byggs.

I inriktningsunderlaget betonar Trafikverket att metoder för kostnadsbedömningar löpande måste förbättras. Trafikverket ser för närvarande över hur och när kostnadsbedömningar tas fram under planeringsprocessen, för att säkerställa att rätt underlag finns framme vid olika beslutspunkter. Metoderna för kostnadsbedömningar behöver enligt inriktningsunderlaget också löpande förbättras. Det förutsätter bl.a. att Trafikverket systematiskt följer upp och använder erfarenheter från tidigare genomförda projekt. För närvarande görs det inte i tillräcklig omfattning eller tillräckligt systematiskt. Trafikverket bedriver ett utvecklingsarbete om detta och har för avsikt att samla erfarenhetsdata på såväl objekt- som detaljnivå på ett systematiskt sätt.

I april 2023 tillsatte regeringen en kommission med uppdrag att analysera faktorer som påverkar produktivitetstillväxten samt lämna förslag för att höja



produktiviteten i näringslivet och i den offentliga sektorn (dir. 2023:58). Uppdraget ska slutredovisas i oktober 2025. I april 2024 lämnade kommissionen delbetänkandet *Goda möjligheter till ökat välbefinnande* (SOU 2024:29) med olika förslag för att höja produktiviteten i svensk ekonomi. När det gäller transportinfrastruktur lämnar kommissionen flera förslag för att analyser av den samhällsekonomiska effektiviteten ska få större genomslag i planprocessen för transportinfrastruktur. Den samhällsekonomiska effektiviteten bör stärkas i planprocessen. Olönsamma och kraftigt fördyrade åtgärder bör undvikas och lönsamma åtgärder, reinvesteringar och underhåll bör få mer resurser. Regeringen bör enligt kommissionen ta tydligare ställning för samhällsekonomisk effektivitet och i större utsträckning eftersträva förslag och prioriteringar som lever upp till krav på samhällsekonomisk lönsamhet. Kommissionen bedömer att infrastrukturen är väl utbyggd i Sverige samtidigt som stora delar har närmat sig eller passerat sin tekniska livslängd, vilket leder till försämrad kapacitet och tillförlitlighet. Fokus bör enligt kommissionen därför skifta från nyinvestering till underhåll och reinvestering i högre grad. Vidare anför kommissionen att upphandlingsområdet är centralt för att kunna förbättra produktiviteten i sektorn. Verksamheternas komplexitet ställer stora krav på upphandlingskompetensen ur en rad olika aspekter. Kommissionen konstaterar att olika varianter på funktionsupphandling har diskuterats under lång tid som ett sätt att råda bot på problemen. Kommissionen menar dock att det inte verkar vara tillräckligt att enbart föreslå ett ökat fokus på funktionsupphandling, utan Trafikverket behöver snarare skapa en process för lärande och successivt förbättrad upphandlingskompetens.

## **Tidigare riksdagsbehandling**

### *Riksdagens tillkännagivande 2022*

I juni 2022 beslutade riksdagen om ett tillkännagivande om att regeringen bör se till att Trafikverkets organisation utreds med inriktningen att få en bättre kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar (bet. 2021/22:TU16, rskr. 2021/22:369). I skrivelse 2023/24:75 påminner regeringen om att den i augusti 2022 gav Trafikanalys i uppdrag att genomföra en granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll i syfte att förbättra Trafikverkets rutiner och arbetssätt. Uppdraget innefattar en utvärdering av Trafikverkets arbete med planering och upphandling av verksamheten inom den nationella planen för transportinfrastrukturen. I januari 2023 redovisade Trafikanalys en plan för hur myndigheten avser att genomföra uppdraget (se ovan). I regeringens uppdrag till Trafikverket om byggstartsrapportering 2023 angav regeringen att Trafikverket skulle redovisa kronologisk information om bedömd objektskostnad och eventuella innehållsförändringar i de planeringssteg som objektet passerat för samtliga namngivna objekt där en förändring av status från år 4–6 till år 1–3 alternativt från år 7–12 till år 4–6 föreslås. I september 2023 redovisade Trafikanalys en delrapport om Trafikverkets redovisning av kostnadsutveckling i investeringsverksamheten.

Trafikanalys beskriver att kostnadsutvecklingen i avslutade objekt som har funnits med i flera planer innan beslut om byggstart inte syns i årsredovisningen. Myndigheten menade att en konsekvens av detta är att den långsiktiga kostnadsutvecklingen i investeringsverksamheten inte förmedlas på något samlat och strukturerat sätt till regeringen. Trafikanalys redovisar vidare att Trafikverket i 2023 års byggstartsrapport, till skillnad från tidigare år, ger en kompletterande beskrivning av kostnadsförändringar fr.o.m. den plan respektive objekt för första gången ingick i. Trafikanalys menar att det ger en bild av kostnadsutvecklingen som underlättar förståelsen för omfattningen av problemet med kostnadsökningar. Regeringen konstaterar i skrivelse 75 att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

### *Motionsyrkanden om effektivitet och kostnadskontroll*

Motionsyrkanden om effektivitet och kostnadskontroll behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU4 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet konstaterade att många större infrastrukturprojekt tenderar att bli fördyrade och försenade. Utskottet var övertygat om att detta är frågor som prioriteras av regeringen och utgick från att även Trafikverket fortsättningsvis prioriterar dem. Utskottet underströk vikten av att komma till rätta med ökande kostnader. Utskottet konstaterade att de frågor som togs upp i motionerna var väl uppmärksammade och att det inte fanns skäl att vidta någon åtgärd.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet kan inledningsvis konstatera att en majoritet av alla större infrastrukturprojekt tenderar att bli kraftigt fördyrade och mycket försenade, bl.a. på grund av brist på tydliga incitament och en fungerande upphandling. Utskottet delar regeringens bedömning att det är problematiskt med de omfattande kostnadsökningar som sker i vissa infrastrukturprojekt. Det är ett problem som måste tas på stort allvar. Utskottet välkomnar därför Riksdagens granskningar inom området. Utskottet kan konstatera att Riksdagens senaste åren vid flera tillfällen har identifierat brister i bl.a. effektivitet och kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar. Enligt utskottets mening agerade dessvärre inte den tidigare regeringen genom att vidta tillräckligt kraftfulla åtgärder för att vända den negativa utvecklingen. Detta var naturligtvis otillfredsställande, inte minst mot bakgrund av de stora belopp som satsas på transportinfrastrukturen. Utskottet välkomnar att detta är frågor som nu tydligt prioriteras av regeringen och utgår från att även Trafikverket fortsättningsvis prioriterar dem. Utskottet välkomnar därför de insatser som regeringen vidtar för att bl.a. noga följa Trafikverkets arbete kring kostnadskontroll. Utskottet vill understryka vikten av att komma till rätta med de ökande kostnaderna för infrastrukturprojekt. Det är därför viktigt med rättvisande kalkyler i samband med att de olika projekten läggs in i den nationella planen.

Utskottet vill vidare starkt understryka vikten av att statliga medel inom infrastrukturområdet används effektivt och att Trafikverket på ett systematiskt sätt arbetar med kostnadsreducerande åtgärder för att därigenom bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Utskottet vill liksom regeringen understryka att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen. Utskottet välkomnar att Trafikverket tydligt har lyft fram olika frågor om kostnadskontroll och effektivitet i inriktningsunderlaget inför nästkommande nationella plan, bl.a. att felaktiga kostnadsbedömningar snedvrider valet av investeringar. Utskottet vill understryka att en hög effektivitet ska eftersträvas och en god hushållning ska iaktas i all statlig verksamhet. Det är varje myndighetslednings uppgift att se till att verksamheten bedrivs effektivt och att varje myndighet hushållar väl med statens medel. När det gäller motionsförslagen om analys av upphandlingsformer kan utskottet konstatera att det är frågor som har utretts av bl.a. Trafikverket.

När det gäller motionsförslaget om externa kostnader kan utskottet konstatera att detta är en fråga som studeras av både Trafikanalys och Trafikverket. Utskottet delar regeringens bedömning att en förutsättning för att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv är att transportköparen betalar för alla de kostnader som transporten orsakar.

Utskottet konstaterar mot den bakgrunden att de frågor om kostnadskontroll och effektivitet som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och avstyrker därmed motionerna 2023/24:1663 (S), 2023/24:2000 (S) yrkande 2 i denna del, 2023/24:2465 (C) yrkande 2 och 2023/24:2625 (S) yrkandena 9 och 27.

## Forskning och innovation

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om arbetet med forskning och innovation. Utskottet välkomnar att det pågår ett omfattande arbete och understryker att ett effektivt och tillgängligt transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar. Vidare konstaterar utskottet att staten är en stor upphandlare och utgår från att upphandlingar görs på ett sätt som bidrar till att uppnå största möjliga klimatnytta. Genom att forskning och innovation knyts närmare åtgärder i den ordinarie verksamheten kan innovationer snabbare komma till användning. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 47 (SD) och 48 (C).

### Motionerna

I kommittémotion 2023/24:400 yrkande 53 betonar Patrik Jönsson m.fl. (SD) att utvecklingen av nya bygghetoder för järnväg bör öka. Motionärerna menar att nya bygghetoder kan vara fördelaktiga, att Sverige kan ta lärdom av att bygga på brodelare och att tekniken kan beaktas när man planerar nya stambanor.

I kommittémotion 2023/24:2453 yrkande 27 anför Rickard Nordin m.fl. (C) att det behövs en översyn av om det kan vara lämpligt att offentliga aktörer går före och bygger resurseffektivt samt premierar ny och innovativ teknik i upphandlingsförfaranden. Motionärerna betonar att det behövs mer forskning och introduktion av ny teknik på marknaden.

### Bakgrund

#### *Det senaste forskningspolitiska beslutet*

I proposition 2020/21:60 presenterades forskningspolitiken för 2021–2024. Propositionen lyfte fram att utmaningarna är stora inom bl.a. transportsektorn. När det gäller olika satsningar på innovation framfördes att innovationssystemet ska stärkas med satsningar som avser bl.a. strategiska innovationsprogram, forskningsinstitut, test- och demonstrationsmiljöer samt sänkta trösklar för nyttiggörande och kommersialisering. Den dåvarande regeringen betonade att Sverige är ett av världens mest innovativa länder men att det behövs fortsatta investeringar för att behålla och utveckla innovationssystemet och konkurrenskraften. I propositionen underströks vidare att investeringar i forskning, utveckling och innovation behövs för att behålla fordonsindustrins konkurrenskraft. Vidare nämndes flera olika satsningar och att en del av dem återfinns inom transportområdet.

### *Den nationella planen för transportinfrastrukturen*

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2020/21:151) framfördes att arbetet med innovationer på transportområdet är avgörande för möjligheterna att nå klimatmålen. I propositionen betonades att ny kunskap behövs för att Sverige ska kunna bli världens första fossilfria välfärdsland, och en omställning av transportsektorn spelar då en central roll. Den dåvarande regeringen framhöll att det behövs forskning och innovation inom alla de tre ben som omställningen behöver stå på: ett mer transporteffektivt samhälle, energieffektiva fordon och farkoster samt en högre andel förnybara drivmedel. I propositionen framfördes att användningen av ny teknik som uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, fartyg och system, liksom en utbyggnad av elvägar, kommer att medföra att kraven på transportinfrastrukturen förändras.

I juni 2022 fastställdes den nationella planen för transportinfrastruktur för 2022–2033. Enligt skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 fördelas totalt 6,7 miljarder kronor till forskning och innovation under planperioden. Insatserna omfattar samtliga trafikslag och relevanta ämnesområden. I den nationella planen betonas att forskning och innovation på transportområdet är avgörande för att nå de av riksdagen antagna transportpolitiska målen inklusive klimatmålen och övriga miljömål samt för att skapa tillgänglighet för såväl medborgare som näringsliv i hela landet, bidra till ökad trafiksäkerhet, ökad produktivitet och förbättrad kostnadskontroll. Trafikverkets forsknings- och innovationsverksamhet ska bidra till bl.a. samhällsekonomisk effektivitet, jämställdhet samt utvecklad samhällsplanering och bostadsbyggande. Den ska även understödja kunskapsuppbyggnaden för elektrifieringen av alla trafik- och transportslag. Vidare ska den bidra till utveckling av teknik, material och metoder för byggande, drift och underhåll av transportinfrastruktur med minskade kostnader och minskad klimatpåverkan. I den nationella planen framhålls vidare att ett långsiktigt hållbart transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar inom samtliga trafikslag. Dessa lösningar måste kunna variera mellan olika delar av landet eftersom förutsättningarna kan skilja sig åt. Tiden från att ny kunskap förvärvas till att den omsätts i praktiken i transportsystemet behöver förkortas.

Det pågående arbetet med den nya nationella planen för infrastruktur redovisas nedan under rubriken Pågående arbete.

### *Trafikverkets arbete med forskning och innovation*

Enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska verket bl.a. svara för forskning och innovation som motiveras av myndighetens uppgifter samt följa, dokumentera och på regeringens uppdrag finansiera forskning och innovation inom transportområdet. Från utvecklingsramen finansierar Trafikverket forsknings- och innovationsinsatser inom samtliga trafikslag. Av Trafikverkets senaste årsredovisning (2024:021) framgår att

verksamhetsvolymen för forskning och innovation uppgick till 769 miljoner kronor 2023.

I april 2024 ingick Trafikverket ett samarbetsavtal med AI Sweden för att driva utvecklingen av artificiell intelligens (AI) inom transportinfrastrukturen. Avtalet uppges vara en del av myndighetens satsning på att integrera AI-lösningar och främja innovation. Trafikverket menar att för att vara redo för framtiden och kunna rusta och effektivisera transportsystemet behöver verket arbeta mer med elektrifiering, digitalisering och automatisering.

### *Innovationsupphandlingar*

Upphandlingsmyndigheten betonar på sin webbplats att innovation i offentlig sektor är en förutsättning för att möta olika samhällsutmaningar. Genom att köpa, införa och använda innovativa lösningar i offentliga organisationer kan bättre tjänster, samhällsservice och högre nytta erbjudas medborgarna. Att köpa innovativa lösningar leder enligt Upphandlingsmyndigheten också till att främja tillväxt av konkurrenskraftiga innovativa företag. Innovation i offentlig verksamhet kan handla om en ny vara, tjänst eller process, nya sätt att organisera affärsverksamhet, arbetsorganisation eller externa relationer. Innovationsupphandling handlar om att en upphandlande organisation i sin upphandlingsprocess främjar innovation genom att efterfråga eller tillåta nya lösningar.

I Trafikverkets forsknings- och innovationsplan för 2023–2028 (2023:004) anges att affärsformer och upphandlingsstrategier för underhåll är viktiga forskningsområden som kan bidra till att leverantörers innovationskraft nyttjas. Det skapar enligt planen möjlighet för innovationsupphandlingar samt utveckling av metoder för hur innovation ska införas. I planen uppges ett exempel på ett viktigt utvecklingsområde vara just innovationsupphandlingar som möjliga lösningar på komplexa utmaningar. Enligt Trafikverket behövs det kunskap om och utveckling av planering, värdering, organisering, styrning, ledning och arbetssätt, för att öka förmågan att genomföra innovationsupphandlingar inom underhållsverksamheten, för utveckling och införande av nya lösningar.

Som exempel på genomförda innovationsupphandlingar kan nämnas att Trafikverket har genomfört en innovationsupphandling tillsammans med kommunerna Skellefteå och Uppsala för att stimulera utvecklingen av smarta lösningar för ett aktivt resande. I mars 2020 fick fyra förslag forskningsmedel för att vidareutveckla sina idéer mot tillämpning. Ett annat exempel är att Trafikverket 2022 genom en innovationsupphandling tog initiativ till nya sätt att varna och uppmärksamma vägtrafikanter för tåg vid oskyddade plan-korsningar.

### *Nya byggmetoder för järnväg*

Trafikverket har uppgett att landbroar kan vara ett effektivt alternativ till konventionella anläggningsmetoder i vissa landskap, under förutsättning att de

utformas på ett produktionsoptimerat och industrialiserat sätt. För att landbroar ska kunna vara ett kostnadseffektivt utformningsalternativ behöver det enligt Trafikverket finnas med redan tidigt i planläggningsprocessens arbete med val av lokalisering. Planläggning och tillståndsproucesser behöver också anpassas eftersom fler aspekter i utformningen blir låsta tidigt. Trafikverket menar att landbroar inte ska ses som en generell lösning som kan användas överallt. Dels är lösningen inte ekonomisk på alla platser, dels passar inte tillämpningen in i alla lokala landskap. Konkurrenskraften gentemot konventionellt utformad järnväg är helt beroende av landskapets topografi och geologi och de utmaningar som anpassningen till platsens förutsättningar innebär.

### **Pågående arbete**

Regeringen påbörjade i juni 2023 arbetet med att ta fram en ny plan för Sveriges transportinfrastruktur genom att i ett första steg ge Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den kommande planperioden 2026–2037. I Trafikverkets inriktningsunderlag för 2026–2037 (2024:003) bedöms att medel till forskning och innovation skapar hög samhällsnytta per krona och därför bör ha hög prioritet. Forskning och innovation uppges vara ett verktyg för att utveckla kunskap, metoder och modeller samt demonstrera nya lösningar som binder samman teknik, affärsnytta och samhällsnytta inom transportområdet. Det ses också som ett verktyg för att bygga framtidens kompetens. Trafikverket framhåller att omställningen till ett hållbart samhälle kräver vetenskaplig bredd i forskningen, innovativa lösningar och fördjupad samverkan inom transportområdet. Sverige ligger långt fram inom många delar av den forskning som rör transporter och infrastruktur, och det är en position som det enligt Trafikverket finns anledning att försvara och vidareutveckla. Detta beror på att mer hållbara transportlösningar lär bli allt viktigare för att ett perifert beläget, glesbefolkat och exportberoende land som Sverige ska kunna ta till vara och förädla konkurrensfördelar för svensk exportindustri och tjänstesektorn. Trafikverket betonar vidare att innovationsupphandlingar är en åtgärd som bör nyttjas i en större omfattning för att genom dessa utveckla samverkansformer för innovation tillsammans med bransch och forskning. Inriktningsunderlaget har remitterats och ska ligga till grund för en infrastrukturproposition som regeringen avser att lämna till riksdagen under hösten 2024.

Sedan början av 1980-talet har regeringen lagt fram en forskningspolitisk proposition varje mandatperiod. I propositionen anges inriktningen för regeringens politik inom forskning, innovation och högre utbildning de kommande fyra åren. Syftet är att skapa en viss långsiktighet och ge berörda myndigheter förutsättningar för planering och måluppfyllelse. Arbetet med regeringens kommande forsknings- och innovationsproposition har enligt uppgift på regeringens webbplats pågått sedan början av 2023. I slutet av 2024 beräknas regeringen presentera mandatperiodens forsknings- och innovationsproposition, vars fokus kommer att vara excellens, internationalisering och

innovation. Regeringen anser att en tydlig inriktning mot excellens krävs för att svensk forskning ska vara konkurrenskraftig, att internationalisering och mobilitet är viktiga medel för att nå högsta kvalitet och att det svenska näringslivet ska vara ett drivhus för innovation.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om arbetet med forskning och innovation behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU4 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att det pågår ett omfattande arbete och betonade att ett effektivt och tillgängligt transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar. Genom att forskning och innovation knyts närmare åtgärder i den ordinarie verksamheten kan ny kunskap snabbare komma till användning. Utskottet konstaterade att de frågor som togs upp i motionerna var väl uppmärksammade och att det inte fanns skäl att vidta någon åtgärd. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill liksom tidigare år betona att arbetet med forskning, innovationer och nya smarta moderna transportlösningar är mycket viktigt för möjligheterna att nå de transportpolitiska målen. Satsningar på forskning och innovation är också angelägna för att fullt ut kunna tillvarata möjligheterna med den snabbt ökande digitaliseringen och ny teknik. Utskottet välkomnar därför att den nuvarande nationella infrastrukturplanen innebär att betydande belopp avsätts för forskning och innovation och att insatserna omfattar samtliga trafikslag och relevanta ämnesområden. Utskottet välkomnar också att Trafikverket i sitt senaste inriktningsunderlag inför nästkommande nationella infrastrukturplan lyfter fram betydelsen av forskning och innovation.

När det gäller motionsförslaget om att offentliga aktörer bör gå före och bygga resurseffektivt kan utskottet konstatera att Trafikverket är en stor upphandlare, och utskottet utgår från att verkets upphandlingar görs på ett sätt som bidrar till att uppnå största möjliga klimatnytta. Genom att forskning och innovation knyts närmare åtgärder i den ordinarie verksamheten kan innovationer snabbare komma till användning. Utskottet kan även konstatera att Trafikverket har ett utvecklat samarbete med såväl näringsliv som myndigheter. Verket ska genom sin forsknings- och innovationsverksamhet bidra till att stärka svensk forskning och innovation inom transportområdet. När det gäller motionsförslaget om utvecklingen av nya byggmetoder för järnväg kan utskottet konstatera att Trafikverket menar att landbroar kan vara en lösning i vissa fall.

Sammanfattningsvis vill utskottet understryka att ett effektivt och tillgängligt transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar. Utskottet konstaterar att det pågår ett omfattande arbete med forskning och



innovation. Utskottet välkomnar detta och konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade, och det finns därför inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:400 (SD) yrkande 53 och 2023/24:2453 (C) yrkande 27.

## Myndighetsstrukturen inom transportområdet

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om myndighetsstrukturen inom transportområdet. Utskottet hänvisar bl.a. till att myndighetsstrukturen har utretts noggrant och att en enhällig riksdag har fattat beslut om den nuvarande strukturen. Utskottet utgår från att regeringen följer den fortsatta utvecklingen när det gäller myndighetsstrukturens ändamålsenlighet och effektivitet. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 49 (S, MP).

### Motionerna

I kommittémotion 2023/24:417 anför Patrik Jönsson m.fl. (SD) att man behöver utreda en uppdelning av Trafikverket i ett vägverk och ett banverk. Motionärerna konstaterar bl.a. att antalet anställda på Trafikverket har ökat kraftigt sedan verket bildades, att det är svårare att rekrytera den kompetens som krävs eftersom verket inte längre bedriver underhåll och investeringar i egen regi och att Trafikverket i olika rapporter har fått skarp kritik från Riksrevisionen.

I kommittémotion 2023/24:1878 yrkande 4 anför Daniel Helldén m.fl. (MP) att man behöver utreda en uppdelning av Trafikverket i ett banverk och ett trafikverk. Motionärerna konstaterar att idén med sammanslagningen av Banverket och Vägverket till en myndighet syftade till att få en mer rationell organisation, men det har blivit en koloss där integreringen inte fungerar och i stället skapas en oöverblickbar byråkratisering och tungroddhet.

### Bakgrund

#### *Trafikverksutredningen*

I juni 2008 beslutade den dåvarande regeringen att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att kartlägga och analysera vissa verksamheter och funktioner hos myndigheterna inom transportområdet (dir. 2008:90). I direktiven angavs att översynen syftade till att finna de lösningar som bäst stöder ett effektivt utförande av statens uppgifter inom transportområdet och som leder till att

medborgare och näringsliv sätts i centrum, att det trafikslagsövergripande synsättet stärks i planeringsprocessen samt att övriga verksamheter bedrivs på ett effektivt sätt. I uppdraget ingick också att föreslå åtgärder som bidrar till utvecklade beställarfunktioner hos myndigheterna inom transportområdet i syfte att uppnå en bättre fungerande anläggningsmarknad och högre effektivitet. Utredningen överlämnade i december 2008 delbetänkandet Tydligare uppdrag – istället för sektorsansvar (SOU 2008:128), i mars 2009 delbetänkandet De statliga beställarfunktionerna och anläggningsmarknaden (SOU 2009:24) och i april 2009 slutbetänkandet Effektiva transporter och samhällsbyggande – En ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg (SOU 2009:31).

Beslutet om den nuvarande myndighetsstrukturen fattades av riksdagen våren 2010 (prop. 2009/10:59, bet. 2009/10:TU9, rskr. 2009/10:183). De nya myndigheterna Trafikverket och Trafikanalys inrättades den 1 april 2010. Beslutet innebar att planeringen av utvecklingen av transportinfrastruktur samlades hos Trafikverket som omfattar verksamheten vid tidigare Banverket, Vägverket, Rikstrafiken och Rederinämnden samt den långsiktiga planeringen vid Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. Även en del av tidigare Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) finns i dag hos Trafikverket. I Trafikverket ingår också resultatenheterna Färjerederiet, Förarprov, Trafikverksskolan och Fordonsresurser. Transportstyrelsen inrättades något tidigare, den 1 januari 2009, genom att verksamheterna vid Luftfartsstyrelsen och Järnvägsstyrelsen i sin helhet samt delar av verksamheterna vid Sjöfartsverket, Vägverket, Banverket, Boverket, Tullverket och länsstyrelserna fördes dit.

I förslaget till den nya myndighetsstrukturen framhölls att ett samlat trafikverk, med en sammanhållen planerings- och förvaltningsverksamhet, är den lösning som bäst svarar mot den planeringsansats som utredningen hade föreslagit. Enligt förslaget skapades därmed också de bästa förutsättningarna för tillämpning av fyrstegsprincipen, funktionalitet i hela transportsystemet, en önskvärd effektivisering av de statliga upphandlings- och beställningsfunktionerna samt en lämplig och enhetlig regional representation (prop. 2009/10:59). I SOU 2009:31 föreslogs att det dåvarande ansvaret inom Sjöfartsverket för den långsiktiga planeringen och för att peka ut sjöfartens riksintressen skulle föras över till Trafikverket för att på så sätt främja ett trafikslagsövergripande synsätt i infrastrukturplaneringen. När det gällde Sjöfartsverkets övriga funktioner inom beställarfunktionen och den producerande verksamheten bedömde utredningen att det inte fanns några uppenbara synergier eller andra vinster med att integrera dessa verksamheter i ett trafikverk. Utredningen underströk dock att det fanns all anledning för Trafikverket och Sjöfartsverket att vidareutveckla samarbetet och utbyta erfarenheter i t.ex. upphandlingsfrågor.

I beredningen av förslaget menade trafikutskottet att det inte kunde uteslutas att en så stor myndighet som Trafikverket riskerade att bli svårstyrd, men utskottet konstaterade samtidigt att risken skulle kunna bemästras, framför allt genom en ändamålsenlig intern organisation. Utskottet menade

även att den nya myndigheten Trafikanalys skulle komma att tillföra regeringens arbete den ytterligare kvalitetsförstärkning och sakkunskap som behövs för en effektiv uppföljning och styrning av Trafikverkets verksamhet.

### *Trafikverkets verksamhet, kostnader och anställda*

Enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska verket, med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv, ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket får även, efter överenskommelse med Sjöfartsverket, ansvara för att genomföra infrastrukturprojekt i farleder, slussar och kanaler. Vidare ska Trafikverket verka för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektivtrafiken. Trafikverket ska, i enlighet med sin instruktion, bl.a. ha väl fungerande rutiner, arbetssätt och samverkansformer som tar till vara och möjliggör nationellt, regionalt och lokalt inflytande samt samverka med andra aktörer och vidta åtgärder i syfte att nå de transportpolitiska målen.

Av Trafikverkets årsredovisning för 2023 (2024:021) framgår att verkets verksamhet 2023 omfattade totalt 90,5 miljarder kronor. Kostnaderna för planering, expertstöd, myndighetsutövning och administration uppgick till 7 miljarder kronor. Det genomsnittliga antalet tillsvidareanställda har fortsatt att öka. Den största ökningen finns inom befattningskategorierna projektledare väg- och järnväg, informations- och kommunikationsteknik samt teknik, miljö och markförhandling. Vid årets slut bemannades Trafikverkets organisation av 9 864 tillsvidareanställda, vilket kan jämföras med 9 337 föregående år. Andelen kvinnor är 44 procent. Antalet chefer uppgår till 771.

### **Pågående arbete**

Trafikverkets generaldirektör beslutade sommaren 2023 om en genomlysning av Trafikverket för att stärka verksamhetens effektivitet och leveransförmåga. Resultatet av genomlysningen publicerades i mars 2024 (2023/126975). I rapporten konstateras att motiven bakom bildandet av Trafikverket 2010 var att möjliggöra ett trafikslagsövergripande synsätt, skapa ett tydligare kundperspektiv, stärka den regionala förankringen, skapa en effektivare organisation samt stödja innovation och produktivitetsförbättring i anläggningsbranschen. Det betonas bl.a. att en styrka i Trafikverkets uppdrag är den trafikslagsövergripande uppgiften där man agerar som en samlad trafikmyndighet för ett sammanhållet transportsystem. Samspelet med andra myndigheter, kommuner, regioner, trafikanter eller näringsliv sker ofta regionalt eller lokalt. I rapporten anföras att både en integrering av alla trafikslag och synen på transportsystemet som en helhet underlättar bl.a. dialogen med samverkansparter och kunder, samhällsplaneringen och främjar intermodalitet. Samtidigt konstateras att förutsättningar och villkor för väg- och järnvägssystemet skiljer sig åt. Sedan Trafikverket bildades har verksamhetsvolymen, till följd av stora satsningar på infrastruktur, enligt rapporten ökat

med nästan 70 procent – från 50 miljarder kronor 2011 till 84 miljarder kronor 2022. Antalet årsarbetskrafter har under motsvarande period ökat från ca 7 800 till ca 11 100. Trafikverket har under perioden också tilldelats tillkommande uppgifter, som t.ex. sektorsansvar inom beredskapsområdet.

I Trafikverkets rapport framförs att verket överlag har en bra leveransnivå, och internationella jämförelser uppges visa att Trafikverket levererar i nivå med andra länder men att Sverige relativt sett ligger lägre i underhålls- och reinvesteringskostnader och högre i nya investeringskostnader. I rapporten bedöms vidare, baserat på intervjuer med medarbetare inom verket och hos externa intressenter, att Trafikverket har en kompetent, engagerad och pålitlig organisation. Det framkommer dock samtidigt att Trafikverket kan göra mer för att stärka den gemensamma leveransförmågan och öka effektiviteten. I rapporten uppges att verksamheten och ledningen har en tydlig bild av vilka förbättringsområden som finns och att det finns ett stort engagemang för att förbättra och effektivisera. En övergripande brist uppges vara en otillräckligt sammanhållande styrning mot gemensamma leveranser och prioriteringar. Trafikverket konstaterar att vikten av helhetsperspektiv och en styrning mot gemensamma mål är central för den sammantagna leveransförmågan, även där respektive del presterar väl. I rapporten uppges att det finns en potential till effektivisering av verksamheten – inte minst genom att göra det enklare att samarbeta över organisationsgränser för att bättre tillvarata den samordningspotential som ligger i en trafikslagsövergripande verksamhet. Rapportens övergripande slutsats är att Trafikverket kan åstadkomma detta genom en förflyttning mot en verksamhet med ett ökat och tydligare fokus på att tillsammans leverera värde utifrån samhällets, människors och näringslivets behov. Andra centrala slutsatser är att Trafikverket behöver stärka den verksamhetsgemensamma styrningen, tydligare rikta styrningen mot de gemensamma värdeleveranserna och genomföra förenklingar i vardagen. I rapporten rekommenderas ett antal åtgärder inom flera områden, vilka tillsammans uppges kunna ge effekt både på kort sikt i form av förenklingar och effektivisering och på längre sikt genom övergripande strukturella förändringar för att stärka leveransförmågan.

I april 2023 tillsatte regeringen en kommission med uppdrag att analysera faktorer som påverkar produktivitetstillväxten samt lämna förslag för att höja produktiviteten i näringslivet och i den offentliga sektorn. I april 2024 lämnade kommissionen delbetänkandet *Goda möjligheter till ökat välbefinnande* (SOU 2024:29) med olika förslag för att höja produktiviteten i svensk ekonomi. Bland annat ser kommissionen ett behov av att se över om organiseringen av transportsektorn är ändamålsenlig och att utvärdera om sammanslagningen av Trafikverket har uppnått de målsättningar som sattes upp vid bildandet. Myndighetens interna produktivitet är ett område som enligt kommissionen särskilt bör analyseras bl.a. mot bakgrund av att antalet anställda har ökat med ca 4 000 anställda under perioden 2013–2023. Kommissionen menar att under samma period har förvisso de ekonomiska ramarna för transportinfrastruktur

ökat, vilket rimligen kräver en större personalstyrka, men samtidigt är ökningen hög och bör prövas.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om myndighetsstrukturen inom transportområdet behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU4 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet utgick från att regeringen följer den fortsatta utvecklingen när det gäller myndighetsstrukturens ändamålsenlighet och effektivitet och fann inte att det fanns skäl att vidta någon åtgärd.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet kan konstatera att myndighetsstrukturen inom transportområdet har utretts noggrant och att en enhällig riksdag våren 2010 fattade beslut om den nuvarande myndighetsstrukturen. När beslutet fattades framhölls fördelarna med en sammanhållen planerings- och förvaltningsverksamhet. Utskottet kan i sammanhanget konstatera att Riksrevisionen de senaste åren återkommande har identifierat olika brister när det gäller Trafikverket och att Trafikverket även har gjort en egen genomlysning av verksamhetens effektivitet. Utskottet utgår därför från att regeringen följer den fortsatta utvecklingen när det gäller den nuvarande myndighetsstrukturens ändamålsenlighet och effektivitet. Utskottet finner inte att det finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2023/24:417 (SD) och 2023/24:1878 (MP) yrkande 4.

## **Regeringens skrivelse Riksrevisionens rapport om nationell plan för transportinfrastrukturen**

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen lägger skrivelse 2023/24:135 Riksrevisionens rapport om nationell plan för transportinfrastrukturen till handlingarna.

### **Skrivelsen**

Riksrevisionen har granskat om investeringarna i den nationella planen för transportinfrastrukturen effektivt bidrar till att nå de transportpolitiska målen. Granskningen redovisas i rapporten Nationell plan för transportinfrastrukturen – lovar mer än den kan hålla (RiR 2023:25). Riksrevisionen fokuserar granskningen på den senast fastställda nationella planen för transportinfrastrukturen, som omfattar perioden 2022–2033, och arbetet med den. Riksrevisionens motiv för granskningen var att transportinfrastrukturen är ett stort utgiftsområde för staten med stor budgetpåverkan. Utöver detta såg Riksrevisionen

flera problemindikatorer som motiverade en granskning av den nationella planen, bl.a. svag måloppfyllelse, bristande kostnadskontroll och bristande transparens. Riksrevisionen lämnade rekommendationer på åtgärder till både regeringen och Trafikverket.

I skrivelse 2023/24:135 Riksrevisionens rapport om nationell plan för transportinfrastrukturen redovisar regeringen sin bedömning av de iakttagelser och rekommendationer som Riksrevisionen har gjort. Regeringen välkomnar Riksrevisionens granskning och anser att den är ett viktigt bidrag i arbetet med att utveckla processen kring framtagandet av en ny nationell plan. Regeringen står i begrepp att ta fram en ny infrastrukturproposition för att kunna fatta ett beslut om en ny nationell plan under 2026 och anser att Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer utgör ett underlag i den fortsatta processen.

I och med skrivelsen anser regeringen att Riksrevisionens rapport är slutbehandlad.

### **Utskottets ställningstagande**

Mot bakgrund av vad utskottet har anfört i detta betänkande föreslår utskottet att riksdagen lägger skrivelse 2023/24:135 Riksrevisionens rapport om nationell plan för transportinfrastrukturen till handlingarna.

# Reservationer

## 1. Ansvarsfördelningen inom infrastrukturplaneringen, punkt 1 (S, V, C, MP)

av Ulrika Heie (C), Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Carina Ödebrink (S), Linus Lakso (MP), Zara Leghissa (S) och Kajsa Fredholm (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 2,  
2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 3,  
2023/24:2457 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 28,  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 2,  
2023/24:2897 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 4 och  
2023/24:2899 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis betona att infrastruktuursatsningar inte sällan löper över decennier. Därför är långsiktighet och samsyn över partigränserna viktig. Under arbetet med att ta fram en ny nationell plan för transportinfrastrukturen behövs det enligt vår mening en bred politisk förankring och möjlighet att ta ett helhetsgrepp om vilka satsningar som ska göras under den kommande perioden. Vi menar att en infrastrukturberedning, med Försvarsberedningen som modell, bör inrättas, där samtliga riksdagspartier ingår för att tillsammans arbeta för långsiktighet och enighet inom trafikpolitikens område.

Det behövs enligt vår mening en större samsyn om vad som behöver göras. Det måste till ett längre perspektiv på så långsiktiga frågor och för nationen så avgörande beslut som investeringar i infrastruktur, inte minst när det gäller planeringen av järnvägarna. I en infrastrukturberedning kan riksdagens partier arbeta tillsammans, möta branschens aktörer och ta del av utmaningar och möjligheter på samma sätt som Försvarsberedningen gör. En infrastrukturberedning bör kunna lämna förslag på insatser som behöver göras för infrastrukturen som helhet. En infrastrukturberedning skulle ge riksdagens partier möjlighet att samlas kring transportbehoven och göra det möjligt att samla en bred kompetens inom området. Vi menar att transportinfrastruktur är ett kompetensområde som är alltför stort och av alltför stor vikt för Sveriges framtid och samhällets utformning för att endast ligga under regeringen. Att

inrätta en infrastrukturberedning är enligt vår mening också viktigt mot bakgrund av att ett nytt säkerhetspolitiskt läge har uppkommit där nya krav ställs och där robustheten i våra kommunikationssystem behöver öka.

## **2. Infrastrukturplanering, punkt 2 (S, V, MP)**

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Carina Ödebrink (S), Linus Lakso (MP), Zara Leghissa (S) och Kajsa Fredholm (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 35,

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 31 och 39,

2023/24:2345 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 5,

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 17 och

2023/24:2897 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkandena 1 och 2,

bifaller delvis motion

2023/24:1676 av Mattias Jonsson och Johan Büser (båda S) yrkande 2 och avslår motionerna

2023/24:728 av Magnus Resare (M),

2023/24:969 av Camilla Brunsberg (M) yrkandena 7 och 8,

2023/24:1022 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S),

2023/24:1118 av Jan Ericson (M),

2023/24:1373 av Gudrun Brunegård (KD) yrkande 2,

2023/24:2000 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S) yrkande 2 i denna del,

2023/24:2146 av Saila Quicklund (M) och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 3 och 28.

### *Ställningstagande*

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Sverige ska ha ett transportsystem som tillgodoser behovet av transporter för personer och näringsliv och samtidigt klarar klimatmålet och övriga miljömål samt målen för trafiksäkerhet och hälsa. Vi vill understryka att det krävs en omställning av transportsystemet där klimatmålen står i fokus, och vi menar att målet måste vara ett utsläppsfritt och transporteffektivt samhälle. I sammanhanget är det viktigt att komma ihåg att många grundläggande aspekter av transportsystemet bestäms när man bygger transportinfrastrukturen, men också när man planerar för bostäder och



samhällsservice. Vi kan konstatera att både kommuner och regioner spelar en viktig roll i omställningen till ett transporteffektivt samhälle, och av den anledningen behöver samordningen i den fysiska planeringen mellan lokal, regional och nationell nivå förbättras.

Vi menar att transportpolitiken måste säkerställa god mobilitet i hela landet och en välfungerande godstransportinfrastruktur på ett sätt som säkerställer att klimatmålet till 2030 nås. Den nationella transportpolitiken behöver göra det tydligt att frågor som rör klimat och miljö ska få företräde framför insatser som gynnar ökad vägtrafik. Vi vill i sammanhanget lyfta fram vikten av att staten arbetar för att främja transporteffektiviteten, bl.a. genom att Trafikverket arbetar målstyrt i stället för prognosbaserat. Regeringen bör mot den bakgrunden ge Trafikverket i uppdrag att använda en målstyrd planering och verksamhet, där klimatmålen är överordnade och utgör den styrande principen för framtidens infrastruktur. Vi kan konstatera att det finns en stark kritik mot den samhällsekonomiska modell som används i dag, och vi vill betona att Trafikverkets prognoser och beräkningsmodeller behöver bli mer transportmedelsneutrala. De måste fokusera på transportsektorns klimatomställning och hur Sveriges befolkning faktiskt vill resa. Vi vill påminna om att det i många år har uppmärksamats att det är orimligt att infrastrukturplaneringen utgår från prognoser om ökad vägtrafik i stället för att vara styrd av de klimatmål som riksdagen har antagit. För att uppnå en transportplanering som är i enlighet med transportsektorns klimatmål 2030, och därmed för ett mer transporteffektivt samhälle, krävs det en mer målstyrd och mindre prognosstyrd planering. Vi vill i det sammanhanget betona vikten av en transportmedelsneutral samhällsekonomisk beräkningsmodell som har en tydlig koppling till klimatmålen.

Vidare menar vi att den statliga medfinansieringen av steg 1- och steg 2-åtgärder bör stärkas och avgränsas till specifika insatser utifrån deras potential till minskade utsläpp. Slutligen vill vi betona vikten av regeringens styrning över namngivna investeringar i den nationella planen. Vi menar att det är nödvändigt att regeringen kan staka ut viktiga, prioriterade infrastruktur-satsningar, vars fortskridande går att följa via den nationella planen, inte minst för att det tydligt ska framgå vilka politiska beslut och prioriteringar som gäller.

### **3. Infrastrukturplanering, punkt 2 (C)**

av Ulrika Heie (C).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 3 och 28 samt avslår motionerna  
2023/24:728 av Magnus Resare (M),  
2023/24:969 av Camilla Brunsberg (M) yrkandena 7 och 8,  
2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 35,  
2023/24:1022 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S),  
2023/24:1118 av Jan Ericson (M),  
2023/24:1373 av Gudrun Brunegård (KD) yrkande 2,  
2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 31 och 39,  
2023/24:1676 av Mattias Jonsson och Johan Büser (båda S) yrkande 2,  
2023/24:2000 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S) yrkande 2 i denna del,  
2023/24:2146 av Saila Quicklund (M),  
2023/24:2345 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 5,  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 17 och  
2023/24:2897 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkandena 1 och 2.

### *Ställningstagande*

Inledningsvis vill jag slå fast att kvinnor och män ska ha samma möjlighet att påverka planeringen av transporter och transportinfrastruktur. Jag anser att transportsystemet ska vara likvärdigt i förhållande till kvinnors respektive mäns olika behov. Transporter är grundläggande för vår vardag, och jämställda transporter handlar om att ge kvinnor och män lika förutsättningar till exempelvis arbetspendling, utbildningspendling och förskolehämtning. Det kan konstateras att i dag reser kvinnor respektive män på olika sätt. Kollektivtrafiken nyttjas främst av kvinnor, medan män väljer bilen i större utsträckning. Kvinnor reser därmed mer hållbart genom att de reser kollektivt och därmed inte utsätter sig själva eller andra för lika stora risker i trafiken. För att utforma ett mer jämställt – och därmed mer hållbart – transportsystem krävs det också att både kvinnor och män deltar i samtal och beslut som berör transportsystemet. Jag menar att det också är viktigt att inkludera jämställdhetsaspekten när miljömålen formuleras i samband med trafikplanering. För att uppnå en mer jämställd arbetsmarknad är det nödvändigt för Sverige att förstora sina funktionella regioner med hjälp av en utbyggd transportinfrastruktur. Att ha ett jämställdhetsperspektiv redan i planeringsstadiet när det gäller ny transportinfrastruktur är av stor vikt om vi ska kunna nå målen om ett jämställt transportsystem. Därför är det viktigt att kvinnor och män har samma möjlighet att påverka transportsystemets tillkomst, utformning, förvaltning och nyttjande. Ett sätt att göra detta är att se till att det finns en jämn fördelning mellan män och kvinnor redan i grupper med makt och inflytande i planeringsprocessen för transportsystemet. Jämställdhetsbegreppet bör i detta sammanhang också definieras bredare än jämställdhet mellan könen och även ses i ett mångfaldsperspektiv där funktionsvarierade blir synliggjorda och bereds full tillgänglighet.

Vidare vill jag peka på vikten av att beakta trygga och tillgängliga trafikmiljöer i planeringsarbetet för infrastrukturinvesteringar. Jag kan konstatera att ett betydande antal medborgare, särskilt kvinnor, känner oro inför att vistas i det offentliga rummet, bl.a. med hänsyn till könsrelaterat våld. Detta bör beaktas i planeringsarbetet när det gäller utformning och ljussättning av alltifrån gångtunnlar till återvändsgränder, grönområden och andra platser med begränsad insyn.

#### **4. Näringslivets transportbehov, punkt 3 (S)**

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Carina Ödebrink (S) och Zara Leghissa (S).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 3 och avslår motionerna

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1, 14 och 17,

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 42,

2023/24:421 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 1,

2023/24:425 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 7,

2023/24:432 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 3,

2023/24:443 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 3,

2023/24:445 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 9,

2023/24:1373 av Gudrun Brunegård (KD) yrkande 1 och

2023/24:2023 av Isak From m.fl. (S) yrkande 2.

##### *Ställningstagande*

Inledningsvis vill vi betona att ett framgångsrikt näringsliv och full sysselsättning är beroende av en väl utbyggd infrastruktur och pålitliga transporter. Sverige har sedan decennier underinvesterat i att både bygga och underhålla vägar och järnvägar. Detta är ett långsiktigt hot mot den gröna industriella utvecklingen, tillväxten och Sveriges ställning i den globala konkurrensen. Sverige behöver därför både orka satsa på ny kapacitet genom att anlägga nya stambanor och förstärka resurserna till väg- och järnvägsunderhåll. Punktligheten sjunker och godstransporternas skogstid, dvs. när de står och väntar på att få tillgång till spår, ökar varje år. Vi kan konstatera att våra grannländer gör stora investeringar som förutsätter att vi gör detsamma för att tågen ska rulla oavsett vilket land de är i. Vi vill betona att satsningen på nya stambanor är viktig inte minst för godstrafiken. Den gröna nyindustrialiseringen som nu

pågår i olika delar av vårt land, inte minst i de norra delarna, kräver en kraftigt utbyggd järnväg. I södra delen av landet ökar kapacitetsutmaningarna rejält när Fehmarn Bält-förbindelsen står färdig 2029. Med denna förbindelse kan godstrafiken öka kraftigt mellan Skandinavien och kontinenten.

Vi vill mot den bakgrunden lyfta fram betydelsen av transportmöjligheterna för industrin. Vi menar att om dessa förbättras ger det möjligheter att både behålla, utveckla och nyetablera kvalificerad industriproduktion i Sverige. Ett väl fungerande och starkt transportsystem är enligt vår mening en viktig förutsättning för jobb och tillväxt.

## **5. Näringslivets transportbehov, punkt 3 (SD)**

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1, 14 och 17,

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 42,

2023/24:421 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 1,

2023/24:425 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 7,

2023/24:432 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 3,

2023/24:443 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 3 och

2023/24:445 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 9 och

avslår motionerna

2023/24:1373 av Gudrun Brunegård (KD) yrkande 1,

2023/24:2023 av Isak From m.fl. (S) yrkande 2 och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 3.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis betona att ett välfungerande transportsystem är helt centralt för att Sverige ska kunna konkurrera på världsmarknaden, och järnväg och sjöfart utgör de primära trafikslagen för att transportera de volymer som krävs för att nå lönsamhet i produktionen. En väl utbyggd och fungerande infrastruktur utgör grunden för att skapa förutsättningar för tillväxt i hela landet, och det finns ett ökat behov av att såväl vidmakthålla som utveckla statens transportinfrastruktur.

Vi vill framhålla godstrafikens behov av upprustade bansträckor och särskilt uppmärksamma skogs- och gruvindustrins behov av nya järnvägsspår i norra Sverige. Vi kan konstatera att godstrafikens behov av upprustning under lång tid har fått stå åt sidan för persontrafikens behov. Dessutom har

godstågen fått en kraftig ökning av s.k. skogstid, vilket innebär att tågen ställs åt sidan för förbigång eller att de får vänta på mötande tåg. Ett exempel på hur godstrafiken inte har prioriterats är att sträckan Mjölby–Hallsberg som är hårt belastad av godståg fortfarande inte är helt utbyggd till dubbelspår, även om detta arbete nu har påbörjats. Detsamma gäller sträckan Hässleholm–Lund som enligt vår mening redan borde ha fyra spår. Flera sträckningar måste anpassas till järnvägsgodsets behov, och dessutom finns det ett behov av att rusta upp flera rangerbangårdar. Vi menar att det i nästa nationella plan därför krävs ett större fokus på att förbättra för järnvägsgodstransporterna. Det krävs en förbättrad planering från Trafikverkets sida för att minska skogstiden för godsoperatörerna.

Vi menar vidare att ett större fokus bör riktas på industrins villkor i infrastrukturplaneringen. Vi vill bl.a. lyfta fram att stålindustrin är beroende av stabila och tillförlitliga leveranser av både råvara och färdiga stålprodukter. Det är viktigt att industrins villkor prioriteras inom infrastrukturplaneringen. Vi kan konstatera att Sverige sedan årtionden har försummat investeringar och underhåll i transportinfrastrukturen, vilket medverkar till att det är högst angeläget att snarast påbörja en upprustning och genomföra långsiktiga investeringar. Det finns bl.a. behov av att stärka infrastrukturen med hänsyn till gruvnäringens behov. Genom att stärka järnvägsnätet i norra Sverige, vilket är kopplat till skogs- och gruvindustrin, kan större mängder gods flyttas över från väg till järnväg. Detta måste dock samtidigt ställas mot andra investeringar och samhällsnyttor och vara ekonomiskt försvarbart. Vi menar att vid en sådan utbyggnad måste man ta hänsyn till tillgången av hamnar som kan användas för att exportera varorna, men även till industrier som kan förädla varorna i Sverige. Sammanfattningsvis bör behovet av ett förstärkt och utvidgat järnvägsnät i norra Sverige utredas.

Vi vill även lyfta fram betydelsen av en välfungerande infrastruktur för besöksnäringen. Det kan konstateras att en välkött infrastruktur och en välfungerande trafik är centrala för besöksnäringens möjligheter att växa utanför landets storstadsområden.

Slutligen vill vi lyfta fram behovet av att införa en stärkt marknadspott för snabba åtgärder i syfte att stärka kapaciteten i infrastrukturen. Den befintliga marknadspotten eller näringslivspotten för investeringar behöver enligt vår mening stärkas utöver den ordinarie budgetramen. Syftet med marknadspotten, som Trafikverket har mandat att använda, är att den ska kunna nyttjas för att på kort tid bygga bort flaskhalsar som står i vägen för betydande investeringar inom näringslivet. Vi har sett stora industriella verksamheter som snabbt etableras i Sverige och ibland i mindre kommuner. Det får till följd att det skyndsamt måste investeras i relativt stora infrastrukturprojekt, och detta är investeringar som kan vara svåra att bära för mindre kommuner. Därför behöver en utökad marknadspott införas för väg-investeringar. Vi vill betona att vårt förslag ligger i linje med vad som har lyfts fram av Näringslivets Transportråd.

## **6. Intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart, punkt 4 (S, V, MP)**

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Carina Ödebrink (S), Linus Lakso (MP), Zara Leghissa (S) och Kajsa Fredholm (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 48,

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 38,

2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 11 och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 5 och 50,  
bifaller delvis motionerna

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 15 och

2023/24:969 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 6 och  
avslår motionerna

2023/24:230 av Mattias Bäckström Johansson (SD) yrkande 5,

2023/24:1548 av Teresa Carvalho m.fl. (S),

2023/24:1700 av Lena Johansson (S),

2023/24:2278 av Lars Englund (M) yrkande 5,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 34 och

2023/24:2516 av Laila Naraghi (S) yrkande 5.

### *Ställningstagande*

Inledningsvis vill vi slå fast att utvecklingen av industrin, näringslivet och arbetsmarknaden förutsätter effektiva transportvägar för gods och människor. Vi anser att godstrafiken behöver flyttas från vägtransporter med hög klimatpåverkan till järnvägs- och sjötransporter med betydligt lägre klimatpåverkan. Vi vill stärka intermodaliteten i transportsystemet, och vi menar att en ökad överflyttning av godstrafik till sjöfart och järnväg är viktig för att Sverige ska nå klimatmålen. Om detta ska lyckas behöver trafikslagen samspela bättre för att få till sömlösa intermodala transporter. För att åstadkomma en överflyttning av långväga godstransporter menar vi att det behövs olika åtgärder, som t.ex. regeländringar och ökade statliga investeringar. En överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart kräver stora satsningar och investeringar i järnvägs-systemet, och järnvägens och sjöfartens konkurrensvillkor måste ändras. Vi vill betona att arbetet med att åstadkomma en överflyttning måste intensifieras och att möjligheten till en smidig överflyttning, intermodalitet, behöver utvecklas. Vi vill här särskilt peka på behovet av nya stambanor, effektiva

lösningar för godstrafikens plats i tågsystemet och att insjöfartens förutsättningar behöver utvecklas.

Vi menar att med ökade satsningar på järnvägsunderhåll och nya stambanor kan gods komma fram snabbare och mer klimatsmart. Arbetsmarknadsregioner kan förstöras och därmed tillväxtdrivas, och arbetstillfällen kan skapas. Vi menar att de historiska satsningarna på ökad järnvägskapacitet i Sverige behöver fullföljas om transportköparna ska välja järnväg före väg. Ett exempel på en viktig insats som gjordes på godstrafikområdet av den förra regeringen var att öka satsningen på miljökompensation för fler intermodala järnvägstransporter. Vi vill också betona att utöver minskad klimatpåverkan leder en överflyttning till en mängd andra fördelar, bl.a. mindre buller och renare luft, vilket leder till att färre människor blir sjuka eller dör i förtid på grund av luftföroreningar. Färre bilar i städerna lämnar också mer plats till människor och möjligheter att skapa trevligare och attraktivare stadsmiljöer.

Vi vill också betona vikten av att Trafikverket fortsätter arbetet med en strategi för målsättningen att flytta långväga godstransporter från lastbil till tåg och fartyg. EU:s mål är att godsmängden som flyttas från väg till järnväg ska öka markant. För att Sverige ska klara av att hantera dessa mängder gods på järnvägsspåren och få godset att lämna vägarna behövs det enligt vår mening en fungerande strategi. Det är viktigt att företagen kan lita på den svenska järnvägen och att näringslivet har förtroende för järnvägen för att mer gods ska flyttas över till järnväg. Vi kan i sammanhanget konstatera att godsstrategin utvärderades av Trafikanalys så sent som 2022, och i utvärderingen konstaterades det att arbetet med gods ses som värdefullt. Vi vill betona att det är centralt att regeringen ser till att arbetet med godsstrategin inom Trafikverket får fortsätta med de resurser som behövs och att arbetet inte stannar av.

Slutligen vill vi betona att en väl fungerande sjöfart är viktig för bl.a. handel och näringsliv och för att realisera de delar av transportpolitiken respektive klimatpolitiken som handlar om överflyttning av gods till sjöfart. Det är därför viktigt att se till att det finns en god infrastruktur till och från hamnarna. Vi vill understryka att en sådan infrastruktur är en väsentlig del för en fungerande och stark sjöfart.

## **7. Intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart, punkt 4 (SD)**

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 15,  
bifaller delvis motionerna  
2023/24:969 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 6 och  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 50 och  
avslår motionerna  
2023/24:230 av Mattias Bäckström Johansson (SD) yrkande 5,  
2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 48,  
2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 38,  
2023/24:1548 av Teresa Carvalho m.fl. (S),  
2023/24:1700 av Lena Johansson (S),  
2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 11,  
2023/24:2278 av Lars Englund (M) yrkande 5,  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 34,  
2023/24:2516 av Laila Naraghi (S) yrkande 5 och  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 5.

### *Ställningstagande*

Vi menar att det behövs en översyn av trafikflödena till och från hamnarna. Infrastrukturen i och runt olika typer av hamnar är en grundförutsättning för god sjöfart. Om passagerare, information eller gods inte kan ta sig till eller från en hamn spelar det ingen roll hur stor kapacitet hamnen har eftersom leveransen stöter på fysiska, digitala eller t.o.m. juridiska hinder. Vi konstaterar att för många hamnar är därmed vägar, digital infrastruktur och järnväg av stor betydelse för att hamnen ska fungera optimalt. Vi menar att Trafikverket därför bör göra en översyn av trafikflödena till och från hamnarna.

## **8. Intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart, punkt 4 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 34,

bifaller delvis motion

2023/24:1548 av Teresa Carvalho m.fl. (S) och

avslår motionerna

2023/24:230 av Mattias Bäckström Johansson (SD) yrkande 5,

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 15,

2023/24:969 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 6,



2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 48,  
2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 38,  
2023/24:1700 av Lena Johansson (S),  
2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 11,  
2023/24:2278 av Lars Englund (M) yrkande 5,  
2023/24:2516 av Laila Naraghi (S) yrkande 5 och  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 5 och 50.

### *Ställningstagande*

Infrastrukturen kan liknas vid blodådrorna i samhällskroppen. Det behövs en väl fungerande infrastruktur om hela landet ska leva. Jag menar att hamnverksamheten i kraft av sin strategiska betydelse i större utsträckning ska ingå som del i det nationella transportsystemet. Totalt sett finns det i Sverige ett drygt hundratal hamnar, varav ett drygt femtiotal är utpekade som allmänna hamnar. Jag kan konstatera att svenska hamnar till övervägande del ägs av kommuner och är jämfört med andra länder mer autonoma och självstyrande. Beslut om etablering och investering i hamnar fattas av hamnens ägare som inte sällan är en kommun eller ett lokalt företag. Kommunerna eller det kommunala bolaget står normalt för finansieringen av hamninfrastrukturen genom egna medel eller lån. Att hamnarna drivs utifrån kommersiella förutsättningar anser jag är bra. Med konkurrensneutralitet och marknaden som bas kommer hamnarna att utvecklas bäst. Ur ett nationellt perspektiv vore det dock bra om staten i större utsträckning såg den svenska hamnverksamheten som en integrerad del av infrastrukturen. Jag menar att hamnarna ingår i en nationell och internationell logistikkedja och att de har en viktig roll att spela i klimatomställningen. Därför blir hamnarnas lokala och regionala verksamhet även en nationell angelägenhet. En tydligare och mer sammanhållen målbild för hamnarna ur ett nationellt transportpolitiskt perspektiv skulle enligt min mening kunna bidra till en ökad uppfyllelse av de svenska transportpolitiska målen. En sådan målbild skulle innehålla styrning och incitament och se till den samlade logistikkedjans bästa. Jag menar att när alltmer gods ska flyttas över från lastbil till tåg och fartyg kommer hamnarna att bli ännu viktigare, och jag vill i sammanhanget betona att hamnarnas framtid i Sverige är ljus.

Jag kan konstatera att den svenska hamnutbyggnaden i dag inte sker samordnat ur ett nationellt perspektiv, och detta har lett till att det pågår en parallell utbyggnad av flera svenska containerhamnar, initierad av de kommuner som äger hamnarna. Eftersom hamnverksamhet i dag inte behandlas som en tydlig del av det nationella transportsystemet, utan främst är en kommunal angelägenhet, medför detta även att väl motiverade och angelägna investeringar i anslutning till hamnar av betydelse för såväl sjöfarten, transportköpare som anslutande transporter riskerar att förbises eller falla mellan stolarna i planeringsprocessen. Jag menar att den totala marknaden för Sveriges hamnar kan öka om de ges större utrymme och uppmärksamhet inom ramen för den nationella infrastrukturplaneringen.

## 9. Långsiktigt hållbara transporter, punkt 5 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Carina Ödebrink (S) och Zara Leghissa (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 6–8 och

2023/24:2629 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 19 och

avslår motionerna

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 37,

2023/24:1527 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 25,

2023/24:1676 av Mattias Jonsson och Johan Büser (båda S) yrkande 1,

2023/24:2345 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 6,

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 40 och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 73.

### *Ställningstagande*

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Utöver det övergripande målet finns ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Riksdagen har vidare beslutat om ett etappmål för inrikes transporter inom miljömålssystemet, vilket innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom flyg, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Vi kan konstatera att även om stora framgångar har gjorts och många viktiga åtgärder är på gång måste klimatomställningen gå snabbare både i Sverige och globalt. Vi vill därför starkt betona att etappmålet för inrikes transporter inom miljömålssystemet bör ligga fast, och det är viktigt att utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikesflyget, minskar med minst 70 procent senast 2030.

Takten i klimatomställningen måste öka. En viktig del i detta är att kraftigt öka takten i transportsektorns omställning till fossilfrihet för att det ska vara möjligt att nå såväl klimatmålet för transportsektorn som målet om nettonollutsläpp av växthusgaser till atmosfären 2045. Transportsektorn står för en stor del av Sveriges utsläpp, och vi kan konstatera att sju av riksdagens partier under gångna mandatperioder har enats om viktiga mål för att minska utsläppen. Vi kan nu tyvärr konstatera att regeringen börjar vackla kring detta. För oss är det självklart att Sverige ska ha ledartröjan på sig också fortsatt-

ningsvis och vidta alla de åtgärder som krävs för att vi ska nå målen och därmed lämna en renare värld efter oss till kommande generationer. Det är därför viktigt med en palett av framåtriktade åtgärder, och den viktigaste åtgärden är att Sverige måste stå fast vid de svenska målen. Utan en klimatomställning kommer livsmöjligheterna både på jorden som helhet och här i Sverige att bli mycket svårare.

I sammanhanget vill vi betona att kommuner och regioner även i fortsättningen bör kunna söka stöd hos Trafikverket för att främja hållbara stadsmiljöer, s.k. stadsmiljöavtal. Syftet med dessa satsningar är att främja hållbara stadsmiljöer genom att ge stöd som leder till en ökad andel persontransporter med kollektiv- eller cykeltrafik samt till hållbara godstransportlösningar. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av klimatgaser. Stadsmiljöavtalen är enligt vår mening ett viktigt instrument som måste värnas och utvecklas, tvärt emot vad regeringen nu har gjort.

Slutligen vill vi peka på att de transportpolitiska målen är viktiga för att genomföra Agenda 2030 och för att nå de globala målen för hållbar utveckling. Det gäller bl.a. delmålen om att halvera antalet dödsfall och skador i vägtrafikolyckor i världen samt att skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer. Arbetet för att nå dessa mål måste oförtrutet fortsätta, och transportförsörjningen måste bli samhällsekonomiskt effektiv. Det är därför viktigt att vi fortsätter att hålla fast vid transportpolitikens mål.

## **10. Långsiktigt hållbara transporter, punkt 5 (V)**

av Kajsa Fredholm (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2345 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 6 och avslår motionerna

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 37,

2023/24:1527 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 25,

2023/24:1676 av Mattias Jonsson och Johan Büser (båda S) yrkande 1,

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 40,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 73,

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 6–8 och

2023/24:2629 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 19.

### *Ställningstagande*

Kommuner och regioner har hittills kunnat söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, s.k. stadsmiljöavtal. I den nationella planen för 2022–2033 finns 1 miljard kronor per år avsatta till stadsmiljöavtalen för åren 2022–2027. Åtgärder och motprestationer ska vara genomförda senast under 2027. Jag anser att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ålägga kommuner och regioner att minska biltrafiken vid beviljat stadsmiljöavtal.

## **11. Långsiktigt hållbara transporter, punkt 5 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 40 och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 73,

bifaller delvis motionerna

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 7 och

2023/24:2629 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 19 och

avslår motionerna

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 37,

2023/24:1527 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 25,

2023/24:1676 av Mattias Jonsson och Johan Büser (båda S) yrkande 1,

2023/24:2345 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 6 och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 6 och 8.

### *Ställningstagande*

Människors resande och transporter av varor har varit centralt för att bygga dagens samhälle. Resandet och transportererna har berikat vår kultur och skapat det välstånd som vi i dag åtnjuter. Att kunna resa mellan olika delar av landet gör att arbetsmarknadsregionerna växer, att jobb skapas och att företaget kan växa i hela landet. Det är vidare viktigt att fortsätta att resa och utbyta idéer och varor med världens alla hörn, men då behöver transportsektorn också ställa om. Sveriges mål är att utsläppen från transportsektorn ska minska med 70 procent till 2030. Jag kan konstatera att det är ett ambitiöst mål som innebär en enorm möjlighet att ta ledningen i den globala omställningen när smarta lösningar med skiften till förnybara och energi- och resurseffektiva tekniker skapas av innovatörer. Jag vill betona att grön teknik är en framgångsfaktor.

Jag anser att det går att förena en ökad mobilitet med en minskad klimatpåverkan. Svensk miljöteknik är och kan även i fortsättningen vara en exportframgång som bereder väg för miljövänliga transporter världen över. Att människor kan resa och att företag kan transportera varor är centralt i dagens samhälle och ekonomi. Behovet av effektiv logistik och snabba transporter kommer att fortsätta att öka. Samtidigt står transportsektorn för en tredjedel av de totala utsläppen av växthusgaser. Inte minst i stadstrafiken är utsläppen av partiklar och andra ämnen en stor källa till luftföroreningar. Det sker en snabb teknikutveckling med effektivisering, elektrifiering och nya förnybara drivmedel. Jag vill framhålla att detta skapar stora möjligheter till mer hållbara transportmodeller och transportsystem där utsläppen och miljöpåverkan från transporter minskar – men inte mobiliteten.

Jag vill vidare framhålla att Sverige är och ska vara en föregångare inom klimatpolitiken också för transportsektorn, men det är härvid viktigt att våra styrmedel är samstämmiga med våra grannländers för att främja rättvis konkurrens och se till att utbyggnaden av nödvändig infrastruktur är i samklang. Därför menar jag att vi bör fokusera på effektiva styrmedel på EU-nivå, inte minst när det gäller att skärpa den nuvarande lagstiftningen, såsom koldioxidstandarder för transporter inom EU. Det minskar också risken för att utsläppen endast flyttas till andra medlemsländer.

Jag vill också starkt betona att det behövs ytterligare styrmedel och en mer resultatfokuserad politik för att nå målet att utsläppen från transportsektorn ska minska med 70 procent till 2030. Digitalisering och automatisering skapar helt nya möjligheter med autonoma fordon och delningstjänster. För att minska miljöpåverkan men behålla mobiliteten måste transporter bli effektivare. Vi behöver mer forskning om och introduktion av ny teknik på marknaden. För att bryta beroendet av fossila bränslen och minska klimatutsläppen krävs det många olika lösningar och tekniker med mer energieffektiva fordon, en ökad biodrivmedelsanvändning, fordon med nollutsläpp som drivs med grön el eller vätgas och bränsleceller, men det behövs också nya praktiska lösningar med bilpooler och smarta digitala mobilitets- och delningstjänster. Många olika förnybara bränslen behöver utvecklas och kommersialiseras, och det är något som gäller för alla trafikslag. Fler trafikslag måste elektrifieras för att vi ska nå klimatmålet till 2030. Detta innebär att starkare incitament behövs för fordonsflottan, men även för flyg- och sjötransporterna.

Sammanfattningsvis bör regeringen införa ytterligare politiska styrmedel för att säkra efterlevnaden av transportsektorns utsläppsminskingsmål till 2030, vilka bör inkludera ett brett spektrum av resultatriktade lösningar för att främja ökad användning av klimateffektiva biodrivmedel, utökad elektrifiering och mer effektiva transportlösningar.

## 12. Långsiktigt hållbara transporter, punkt 5 (MP)

av Linus Lakso (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 37,

2023/24:1527 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 25 och

2023/24:1676 av Mattias Jonsson och Johan Büser (båda S) yrkande 1, bifaller delvis motion

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 40 och avslår motionerna

2023/24:2345 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 6,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 73,

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 6–8 och

2023/24:2629 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 19.

### *Ställningstagande*

Sveriges riksdag behöver stå upp för de redan beslutade klimatmålen till 2030 som dessutom har starkt stöd av näringslivet. Jag vill betona att lägre utsläpp av koldioxid i närtid skapar bättre förutsättningar att nå det långsiktiga klimatmålet. För att klara Sveriges klimatmål för transportsektorn, dvs. minst 70 procents minskning till 2030 jämfört med 2010 års nivåer, krävs det därför en radikal omställning av vårt transportsystem. Kollektivtrafik och tågresor måste bli billigare, pålitligare och bättre. Vidare måste cyklande och gång bli säkrare, och det är viktigt att elbilen blir tillgänglig för fler och att tillgången till laddinfrastruktur längs med de större vägarna förbättras liksom möjligheten för boende att kunna ladda hemma. Våra samhällen måste planeras för att minska behovet av bilar och sätta människan i centrum.

Jag menar att det därför bör införas ett vägtrafikminskningsmål som utgår från klimatmålen och där storstäder och större städer med sina bättre förutsättningar till alternativa färdslag tar en större del av vägtrafikminskningen. För glesbygden förordar jag ett mål som innebär att trafiken inte ska öka jämfört med i dag. Sveriges kommuner behöver få bättre förutsättningar för denna omställning genom att de ges större rådighet kring åtgärder som leder till ett transportsnålt samhälle och att fler väljer gång, cykel och kollektivtrafik samt delad mobilitet.

Vidare är det mycket viktigt att arbeta för ett transporteffektivt samhälle för att minska energiförbrukningen inom transportsektorn. Förbränning av fossila bränslen har skapat nästan 80 procent av koldioxidutsläppen sedan den

industriella revolutionen och är därför den huvudsakliga anledningen till att den globala medeltemperaturen nu stiger i den snabbaste takten någonsin. Utöver industrin är transportsektorn den del av vårt samhälle som gör av med mest fossil energi. För att ställa om transportsektorn räcker det inte enbart med elektrifiering eller övergång till hållbara biodrivmedel – det är fullständigt nödvändigt att också effektivisera transportererna. Det är därför avgörande att vi arbetar hårt för att uppnå ett transporteffektivt samhälle, dvs. ett samhälle där trafikarbetet med energiintensiva trafikslag som personbil, lastbil och flyg minskar. Detta kan ske både genom överflyttning till mer energieffektiva färdmedel och trafikslag och genom att transporter effektiviseras, kortas eller ersätts helt. Jag vill därför se en rad åtgärder som leder till en minskad total mängd trafik på de platser där alternativ till bilen redan finns. I dagsläget handlar det framför allt om våra större städer.

### **13. Laddinfrastruktur för elfordon, punkt 6 (S, V, MP)**

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Carina Ödebrink (S), Linus Lakso (MP), Zara Leghissa (S) och Kajsa Fredholm (V).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 44 och 52–54,

2023/24:2342 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkandena 5–8 och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 14–16,

bifaller delvis motionerna

2023/24:1363 av Lars Isacson m.fl. (S) yrkande 3,

2023/24:1997 av Linnéa Wickman och Sanna Backeskog (båda S),

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 54,

2023/24:2458 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkandena 6 och 8 samt

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 57 och

avslår motionerna

2023/24:1958 av Magnus Manhammar (S),

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 55,

2023/24:2458 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkandena 7, 9 och 32 samt

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 91.

#### *Ställningstagande*

Inledningsvis vill vi betona att det behövs en snabb, smart och samhälls-ekonomiskt effektiv elektrifiering för att transportsektorn ska ställa om till i

princip nollutsläpp av växthusgaser till 2045 och därmed bidra till att Sverige ska nå klimatmålen. Transportsektorn kan ställa om till fossilfrihet via t.ex. elektrifiering och ökad användning av hållbart bränsle. En omställning är enligt vår bedömning viktig inte minst eftersom Sverige har en stor fordonsindustri som är beroende av att Sverige hänger med och ligger långt framme i utvecklingen. Vi uppmärksammar att svenska fordonstillverkare nu har annonserat att man inom en relativt nära framtid kommer att helt sluta med tillverkningen av fossildrivna fordon, vilket understryker behovet av omfattande satsningar. Vi menar därför att regeringen bör förutsättas genomföra elektrifieringsstrategin och påminner om att det i elektrifieringsstrategin tas ett helhetsgrepp om förutsättningarna för att möjliggöra en omfattande elektrifiering.

Vi anser att Sverige behöver bygga ut både laddinfrastrukturen och ny elproduktion för att klara utmaningarna. Regeringen bör återkomma med förslag i enlighet med riksdagens tillkännagivande från 2021 i fråga om en utbyggd laddinfrastruktur i hela landet. Vi vill i det sammanhanget framhålla att regeringen bör ta fram ett förslag till en satsning på elektrifiering av transportsektorn med en fungerande laddinfrastruktur, ta fram tydliga mål för utbyggnaden av laddinfrastruktur till 2030 samt arbeta aktivt inom ramen för EU-samarbetet för en harmonisering av elektrifieringen av all infrastruktur. Vi vill understryka att laddinfrastruktur måste byggas ut i en sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. Det behöver tas fram en nationell plan för utbyggnaden av laddinfrastrukturen i hela landet och det krävs ett ökat statligt ansvar för s.k. vita fläckar på kartan över laddstolpar. Vi menar att regeringen därför skyndsamt bör återkomma med en nationell strategi för ett tillgängligt och heltäckande system för laddning av elfordon. Dessutom bör regeringen återkomma med en strategi för hur Sverige ska uppnå EU:s mål om minst en laddpunkt per tio laddbara fordon. Vi kan konstatera att det i dag råder en ojämlig fördelning av antalet laddstationer mellan storstadsregioner och glesbygd – trots att boende i glesbygden ofta är bilburna. Vi är medvetna om att marknaden själv inte kan lösa bristen på laddstolpar och konstaterar att det finns problem med en marknadsstyrd uppbyggnad av laddinfrastrukturen där laddstolpar byggs av olika bolag, vilket leder till ett uppsplittrat system där den enskilde behöver vara kund hos flera olika företag och inneha flera olika appar och betalsystem för att kunna ladda sin elbil både till vardags och på längre resor i landet. Vi vill i sammanhanget även uppmärksamma behovet av att se över möjligheterna att samordna information om elbilsladdare längs vägarna för att underlätta för användarna.

Vi vill betona att tillgången till laddning är central. För de flesta är i dag hemmaladdning en förutsättning för att det ska bli ekonomiskt hållbart. Vi menar att en omfattande omställning till el behöver vara rättvis, och oavsett var man bor i landet behöver man ha tillgång till billig laddning, t.ex. i eller nära hemmet. Ser man på transportsystemet i sin helhet och det faktum att bilresandet ska minska är det särskilt viktigt att satsa på glesbygden. Människor i glesbygden behöver kunna förlita sig på att det är värt att ställa



om till elbil. Även de som bor i hyresrätt i flerbostadshus måste kunna förlita sig på att det går att ladda bilen på en parkering i närheten av bostaden. Vi vill därför underlätta för långsamladdning och utreda hur en lagstiftning som ger ”tillträde till laddning” kan utformas. För att detta ska genomföras mer effektivt bör en myndighet få ett särskilt samordningsansvar för de stöd som ges till ladd- och tankinfrastruktur för el och vätgas till personbilar, lätta lastbilar och tunga fordon, fartyg och flyg. Det behövs även en utveckling av riktade stöd för ladd- och tankinfrastruktur, byte av batterier och transport av batterier till arbetsmaskiner.

Slutligen menar vi att regeringen bör återkomma med förslag som undanröjer onödiga hinder, som marktillstånd, brandskyddsregler och svårigheter med installation för att öka laddmöjligheterna av elbilar. Det behövs bl.a. förenklade tillståndsprocesser, forskning och utveckling, kompetensutveckling och långsiktiga spelregler. Det handlar också om att bl.a. reformera nuvarande parkeringslagstiftning.

#### **14. Laddinfrastruktur för elfordon, punkt 6 (C)**

av Ulrika Heie (C).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 55,

2023/24:2458 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkandena 6–9 och 32 samt

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 57 och 91,

bifaller delvis motionerna

2023/24:1363 av Lars Isacson m.fl. (S) yrkande 3,

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 44 och 52,

2023/24:1997 av Linnéa Wickman och Sanna Backeskog (båda S),

2023/24:2342 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkandena 5, 6 och 8 samt

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 15 och

avslår motionerna

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 53 och 54,

2023/24:1958 av Magnus Manhammar (S),

2023/24:2342 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 7,

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 54 och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 14 och 16.

### *Ställningstagande*

Inledningsvis vill jag betona att alla ska ha möjlighet att ladda och tanka sin bil. En förutsättning för fortsatt elektrifiering och omställning av fordonsflottan är enligt min bedömning att infrastrukturen för att ladda och tanka grönt är väl utbyggd. En laddinfrastruktur som möjliggör elektrifiering måste bestå av goda möjligheter till laddning i hemmet, på arbetsplatsen och längs vägen. Det kräver i sin tur stöd för installation av laddpunkter, incitament för laddmöjligheter på arbetsplatser och ett statligt ansvar för en laddinfrastruktur i hela landet, utan s.k. vita fläckar. Den lokala lanthandeln och de lokala bensinstationerna bör få ekonomiska möjligheter att bli snabbladdstationer. Det ska även vara självklart och lönsamt för bostadsrättsföreningar, hyresvärdar och parkeringsbolag att varje parkeringsplats har en laddmöjlighet. Jag menar att det därför behövs en översyn av möjligheten att bygga ut Sveriges laddinfrastruktur med incitament för hemmet, bostadsrättsföreningar, arbetsplatser, på parkeringsplatser och på vägar och farleder samt att se över regelverken för bidrag och installation. Dessutom behöver man se över möjligheten för knytpunkter på landsbygden, som bemannade mackar och lanthandlare, att få möjlighet att bli snabbladdpunkter.

Vidare bör regeringen verka för en nationell strategi för ökad elektrifiering av Sveriges transporter, med elinfrastruktur till aktuellt vägnät, en utbyggnadsplan för lastbilsanpassad laddinfrastruktur, en översyn av beslutsprocesser samt samarbete med andra länder för att sätta en standard. Det är viktigt att främja utvecklingen av eldrivna fordon genom att ta fram långsiktiga regler för marknaden. Behovet av elektrifiering kommer att öka i framtiden, och en elektrifiering av transporterna kan bidra till målpuppfyllelse även i fråga om andra samhällsproblem, som t.ex. trängsel och buller, och ge en förbättrad luftkvalitet. Jag menar att en nationell elektrifieringsstrategi ska inkludera ambitiösa mål för bl.a. laddinfrastrukturen. Jag vill också framhålla att det är viktigt att fortsätta med satsningar på elektrifiering av vägstråk och att Trafikverket i högre utsträckning än i dag måste prioritera kommersialisering och utrullning av system för eldrift. När ny teknik implementeras ökar också behovet av att nya affärsmodeller växer fram och utvecklas så att tekniken kan kommersialiseras. Jag menar även att regeringen bör utreda hur en snabb och effektiv utbyggnad av strategiska elvägar i Sverige ska gå till.

Vidare bör regeringen se över möjligheten att ge Trafikverket i uppdrag att erbjuda snabbladdning för fordon på Trafikverkets alla rastplatser runt om i landet, så att externa leverantörer snabbt kan bygga ut laddinfrastrukturen.

Regeringen behöver också se över möjligheten att införa nationella mål för täthet av laddpunkter. Sverige bör även ha ett mål om 150 000 offentliga elbilsladdare till 2030 med motsvarande handlingsplan och resurser. Jag menar att regeringen bör undersöka möjligheten att upprätta ett sådant mål.

Dessutom bör regeringen se över möjligheten att införa en ”rätt till laddning” i anslutning till privatägda lägenheter med möjlighet att installera en laddpunkt på egen bekostnad. Jag vill framhålla att alla ska ges möjlighet att installera en laddpunkt på egen bekostnad på parkeringsplatser i anslutning till

ett hus eller en ägd lägenhet. Vidare menar jag att kommuner behöver ta ansvar för att möjliggöra laddning vid gatuparkeringar och i parkeringsgarage. Det måste bli billigare och enklare för samfundligheter att investera i laddmöjligheter. I de större städerna bör det dyrbara utrymme som upplåts till gatuparkering alltid ha medföljande laddpunkter.

I sammanhanget vill jag också peka på att staten och privata aktörer bör sträva efter en ökad standardisering av laddpunkter och betalningsmetoder för att öka användarvänligheten. En standardisering av såväl tillgänglighet som teknisk utformning bör också i högre grad genomföras internationellt och på EU-nivå. En ökad möjlighet till flexibel laddning och lagring, inklusive i elbilars batterier, kan också bidra till ett smartare och mer robusta elnät och därmed underlätta omställningen.

Jag vill också framhålla att det är viktigt att underlätta laddning av elfordon genom att den privatperson, det företag eller den bostadsrättsförening som äger en laddpunkt enkelt ska kunna tillgängliggöra den för uthyrning. Privatpersoner ska alltid kunna använda egenproducerad solel skattefritt i sina laddboxar, kunna erbjuda laddning till andra mot ersättning samt kunna sälja el ur sitt bilbatteri tillbaka till nätet. Detta är en utveckling som bör gynnas med skatter och tillstånd.

Slutligen är det viktigt att publika laddstationer möjliggör betalning via roaming och har tydliga och jämförbara uppgifter om priser för laddning. Staten bör i högre grad ställa krav på ökad tillgänglighet och enkelhet när det gäller de laddstationer som har fått statligt stöd. De laddstationer som får någon form av offentligt stöd bör exempelvis ha öppna gränssnitt, inte kräva registrering för betalning och kunna hantera ett ansträngt effektläge i elsystemet.

## **15. Infrastrukturen i kris och beredskap, punkt 7 (S, MP)**

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Carina Ödebrink (S), Linus Lakso (MP) och Zara Leghissa (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:1866 av Isak From m.fl. (S) yrkande 3,

2023/24:2450 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 36 och 37 samt

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 10 i denna del och 11, bifaller delvis motionerna

2023/24:508 av Katarina Tolgfors (M) yrkande 1,

2023/24:1373 av Gudrun Brunegård (KD) yrkande 3 och

2023/24:2023 av Isak From m.fl. (S) yrkande 3 i denna del och

avslår motionerna

2023/24:204 av Magnus Jacobsson (KD) yrkande 1,

2023/24:1000 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S) och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 97, 98 och 102.

### *Ställningstagande*

Inledningsvis vill vi betona att mat, vatten och värmereglering är grundläggande behov som alltid behöver tillgodoses. För att kunna göra det till hela befolkningen är samhället beroende av bl.a. fungerande transporter. En robust infrastruktur är därmed avgörande för motståndskraften och gör det svårare att angripa samhällets stabilitet. Fungerande transporter är beroende av att den offentliga infrastrukturen i form av vägar och järnvägar fungerar. Vi kan konstatera att det finns stora behov av godstransporter och att dessa transporter är avgörande för försörjningstryggheten. Järnvägsnätet har enligt vår bedömning en särskilt viktig roll för att snabbt kunna förflytta många människor vid kris.

Ett stort antal myndigheter och företag ansvarar för samhällskritisk verksamhet som är beroende av transporter. Det är därför svårt för en enskild myndighet att göra prioriteringen av transporter. Ett system för ansvarsfördelning och fortsatt drift av ett transportsystem som fungerar både i kriser och krig behöver därför tas fram. Även Försvarsmaktens fordon ska kunna fungera som en del av totalförsvaret i framtidens energi- och bränslesystem. Vi menar mot den bakgrunden att Trafikverket bör ges i uppdrag att ta ett helhetsgrepp om transportfrågan och försörjningstryggheten vid kriser och krig på samma sätt som Energimyndigheten i dag tar ett helhetsgrepp om energisystemet. Vidare menar vi att Trafikverket bör ta fram ett system för ansvarsfördelning och fortsatt drift av transportsystemet som fungerar i både kriser och krig.

Vi menar vidare att Trafikverket bör få i uppdrag att säkerställa den gränsöverskridande järnvägstrafikens fulla potential och då särskilt den öst-västliga riktningen i ljuset av det förändrade geopolitiska läget. Vi vill i sammanhanget framhålla att alla trafikslag är viktiga, men vi konstaterar att järnvägen är särskilt viktig eftersom den kan frakta stora mängder gods och soldater. Som exempel kan vi nämna att en soldat som ska förflyttas kräver en container med material. Om det är ett antal tusen soldater som ska förflyttas inser man att det bästa sättet att frakta gods och soldater på måste vara järnvägen, men då krävs det enligt vår bedömning en betydligt ökad kapacitet inom järnvägen. Vi vill därför betona att det behövs mer av gränsöverskridande perspektiv i den svenska infrastrukturplaneringen, och vi behöver se mer till möjligheterna att bygga ihop länder med hjälp av infrastruktur. Med tanke på att alla nordiska länder nu har blivit Nato-medlemmar behöver den öst-västliga riktningen ses över i all planering av infrastruktur, bl.a. när det gäller tillgängligheten till de norska hamnarna. Vi menar att vikten av detta

har blivit alltmer påtaglig under senare tid eftersom det geopolitiska säkerhetsläget har blivit alltmer spänt i och med Rysslands anfallskrig mot Ukraina. Detta krig påverkar i allra högsta grad de nordiska länderna. Konsekvensen har blivit att de öst-västliga transportstråken, med tillgängligheten till Norges isfria atlanthamnar, vid en eventuell upptrappning av konflikten blir helt avgörande för truppörflyttningar och export och import av varor. Vi vill uppmärksamma att aktörer längs stråk som binder samman gränsregioner har en mycket mer komplex situation att hantera än andra regionala aktörer. Behovet av att bygga en gränsregionalt förankrad kompetens inom transportpolitik, transportekonomi, logistik och planering är därför betydande. Likaså vill vi betona att Sveriges hamnar är viktiga noder ur ett säkerhetspolitiskt perspektiv.

## **16. Infrastrukturen i kris och beredskap, punkt 7 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 97, 98 och 102 samt avslår motionerna

2023/24:204 av Magnus Jacobsson (KD) yrkande 1,

2023/24:508 av Katarina Tolgfors (M) yrkande 1,

2023/24:1000 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S),

2023/24:1373 av Gudrun Brunegård (KD) yrkande 3,

2023/24:1866 av Isak From m.fl. (S) yrkande 3,

2023/24:2023 av Isak From m.fl. (S) yrkande 3 i denna del,

2023/24:2450 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 36 och 37 samt

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 10 i denna del och 11.

### *Ställningstagande*

Jag kan inledningsvis konstatera att det i dag saknas en plan för hur en miniminivå för transporter inom de olika trafikslagen ska se ut vid en kris, vilket skapar osäkerhet både för allmänheten och inom näringslivet. Under t.ex. coronapandemin fick staten gå in och upphandla trafikplikt för en del flyglinjer, vilket uppfattades som en tillfällig hantering. Vidare kan det konstateras att det på samma sätt har saknats riktlinjer för var, hur och när en del sträckor inom sjöfarten ska hållas igång vid en kris.

Jag menar att det måste bli tydligt vilken typ av miniminivå som ska garanteras inom transportsystemen vid en kris. Jag menar att regeringen bör

både tydliggöra och tillgängliggöra en plan för hur man från statligt håll avser att – tillsammans med myndigheterna och näringslivet – säkerställa miniminivåer för transporter under en allvarlig störning. Detta bör gälla både person- och godstrafik. Jag menar att det som konkret saknas i dag är en diskussion om och en beredskap för vad som måste vara ett golv för det svenska transportsystemet. Såvitt jag kan bedöma saknar myndigheterna en gemensam bild av vad som skulle kunna utgöra en lägsta kritisk nivå av trafik inom sjöfart, flyg, buss, tåg och landsvägstransporter.

Jag anser sammanfattningsvis att regeringen bör analysera och utreda om de transportpolitiska målen klarar kriser som slår hårt mot mobilitet och transporter samt att det är viktigt att säkerställa en lägstanivå för transporter även under en kris och att systemkritiska trafik- och säkerhetssystem fungerar även i en kris.

## **17. Klimatanpassning av infrastrukturen, punkt 8 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:903 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 27,

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 38 och

2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 13 och 14,  
bifaller delvis motion

2023/24:1828 av Monica Haider (S) yrkande 1 i denna del och  
avslår motion

2023/24:1828 av Monica Haider (S) yrkande 2 i denna del.

### *Ställningstagande*

Med klimatförändringarna kommer behovet av klimatanpassning. Klimatförändringen innebär att den befintliga infrastrukturen, inte minst järnvägsnätet, måste klimatanpassas för att vi ska säkerställa ett robust transportsystem i hela landet. Klimatet har redan förändrats och kommer att förändras ytterligare även om vi i dag drastiskt minskar utsläppen. Arbetet med att anpassa våra samhällen till denna förändring måste därför löpa parallellt med en politik för utsläppsminskningar. Detta arbete handlar ytterst om att skydda människor och miljö och alla samhällsverksamheter från klimatrelaterade risker. Med stora regn kommer underminering av marken. Banvallarna tappar stabilitet och det finns risk för avbrott på trafiken som kan bli förödande och innebära svåra personskador. Exemplet är flera. För att säkerställa infrastrukturen behövs det

ett fungerande underhåll och en kontinuerlig översyn av nätet. Jag menar att detta arbete skulle effektiviseras med järnvägsunderhåll i egen regi. När förändringar i omlandet sker ökar risken för sättningar och ras. Kalavverkade ytor längs banorna ökar vattentrycket eftersom skogen inte längre tar upp och bromsar vattenflödena på samma sätt. Jag menar att det därför bör införas ett regelverk för stopp av kalavverkningar i stråk runt järnvägsnätet för att skredskydda infrastrukturen. För att trygga en fungerande infrastruktur även under rådande klimatförändringar behöver staten se till att säkerställa ett avsevärt säkerhetsavstånd fritt från kalavverkning runt banorna. Jag vill betona att detta inte hindrar en kontinuerlig stormsäkring längs järnvägsspåren. Det behöver utredas hur marken längs järnvägen behöver hanteras, en utredning som samtidigt bör ta hänsyn till om markägarna kan komma att behöva ersättning för att låta naturen skydda spårtrafiken. Jag menar att det sannolikt kommer att krävas någon form av ersättning till markägarna.

## **18. Skydd av infrastrukturen, punkt 9 (SD)**

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 39.

### *Ställningstagande*

Vi vill peka på att det är mycket viktigt att terrorsäkra den svenska infrastrukturen. Infrastruktur och transporter där många människor är i rörelse kan enligt vår bedömning utgöra mål för terrorattacker. Det går inte att veta var eller när nästa attack kommer att äga rum, men beslutsfattare måste vara förutseende och agera proaktivt innan ett nytt terrordåd äger rum. Vi kan tyvärr konstatera att den svenska infrastrukturen på många ställen är sårbar för möjliga terrordåd. Med betoning på Sveriges säkerhet anser vi därför att det bör göras en utredning med hög säkerhetsklassning för att terrorsäkra svensk infrastruktur.

## 19. Frågor om investerings- och underhållsåtgärder, punkt 10 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Carina Ödebrink (S) och Zara Leghissa (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 4, 23 och 43 i denna del och

avslår motionerna

2023/24:1225 av Martina Johansson (C),

2023/24:1828 av Monica Haider (S) yrkandena 1 och 2, båda i denna del, och 2023/24:2000 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S) yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis betona att den nationella planen för transportinfrastrukturen fram till 2033 bör genomföras. Sverige har sedan decennier underinvesterat i vägar och järnvägar och i underhållet av dem. Det märks nu akut genom exempelvis urspårningar, förseningar och försämrad framkomlighet. Detta är därtill ett långsiktigt hot mot den gröna industriella utvecklingen, tillväxten och uppfyllandet av våra klimatmål och Sveriges ställning i den globala konkurrensen. Det är därutöver ett hot mot alla ambitioner att hela Sverige ska leva och utvecklas, att hålla ihop Sverige och mot trafiksäkerheten i våra trafiksystem. Sverige behöver därför både orka satsa på ny kapacitet genom att anlägga nya stambanor och förstärka resurser till väg- och järnvägsunderhåll. Vi menar att vikten av satsningar på järnvägsunderhåll förstärks av vetenskapen om att förebyggande underhåll är så mycket billigare än det avhjälpande underhåll som krävs när en olycka väl har inträffat. De satsningar som finns med i den nationella planen måste därför genomföras. Vi vill också framhålla att satsningar på järnvägs- och vägunderhåll kan bidra till att stärka konjunkturen, öka sysselsättningen och bidra till att Sverige håller samman. När Sverige nu går mot tuffare ekonomiska tider är det centralt att investeringstakten i infrastrukturen hålls uppe.



## 20. Åtgärder när det gäller järnvägar, punkt 11 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Carina Ödebrink (S) och Zara Leghissa (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 26,

bifaller delvis motionerna

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 36 i denna del,

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 32 i denna del och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 39 och

avslår motionerna

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 25 och 28–30,

2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 32,

2023/24:2278 av Lars Englund (M) yrkande 4,

2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 5 och 6,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 41 och

2023/24:2897 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 3.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis betona att järnvägen har en nyckelroll i att klara ett ökande transportbehov. Vi vill starkt betona att människor och företag måste kunna förlita sig på att järnvägen och tågen fungerar varje dag så att alla kan komma fram dit de har tänkt sig. Men eftersom järnvägsunderhållet har varit eftersatt under en längre tid finns det många sträckor som är i alltför dåligt skick. Den gröna nyindustrialiseringen som vi nu ser i alla delar av vårt land, inte minst i de norra delarna, kräver en kraftigt utbyggd järnväg, och i södra delen av landet ökar kapacitetsutmaningarna rejält genom att godstrafiken mellan Skandinavien och kontinenten kan öka kraftigt när Fehmarn Bältförbindelsen står färdig 2029. Därför är regeringens inställning till järnvägen mycket olycklig och riskerar att ge Sverige ett föråldrat transportsystem i stället för en infrastruktur i världsklass. En förbättrad infrastruktur ger alla medborgare i vårt land mer frihet och trygghet. Att kunna ta sig till och från jobbet utan att behöva vänta på sena tåg, att kunna boka en efterlängtd semesterresa med tåg och att vara säker på att komma fram i tid borde vara en självklarhet. På motsvarande sätt ger satsningar på infrastruktur förutsättningar för alla de godstransporter som vårt lands välstånd vilar på. Ett framgångsrikt näringsliv och full sysselsättning är beroende av en väl utbyggd

infrastruktur och pålitliga transporter. Med ökade satsningar på järnvägsunderhåll och järnvägsinvesteringar kan gods komma fram snabbare och mer klimatsmart; arbetsmarknadsregioner kan förstöras och därmed tillväxtdrivas och arbetstillfällen skapas.

Vi vet att det är trångt på spåren. Vi menar att ytterligare steg behöver tas för att säkerställa en ökad kapacitet. Sverige har världens mest avreglerade järnväg och många aktörer slåss om plats på spåren för att frakta både människor och gods, samtidigt som punktligheten sjunker och godstransporternas skogstid, dvs. när de står och väntar på att få tillgång till spår, ökar varje år. Vi kan konstatera att våra grannländer gör stora investeringar som förutsätter att vi gör detsamma för att tågen ska rulla oavsett vilket land de är i. I det läget väljer regeringen att stoppa utbyggnaden av ny kapacitet i järnvägen, vilket enligt vår mening är fullständigt obegripligt och kommer att få stora konsekvenser.

Underhållsskulden har byggts upp under decennier, och detta måste åtgärdas. Sverige är ett geografiskt stort och varuexportberoende land som behöver kommunikationer och infrastruktur av allra högsta klass. Vi kan konstatera att Sverige sedan decennier har underinvesterat i järnvägar och i underhållet av dem. Det märks nu akut genom t.ex. urspårningar och förseningar. Sverige behöver därför både orka satsa på ny kapacitet och förstärka resurserna till järnvägsunderhållet. Vi vill här särskilt peka på att det förebyggande underhållet är mycket billigare än det avhjälpande underhåll som krävs när en olycka väl har inträffat. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med en plan för när underhållsskulden ska vara åtgärdad.

Sammanfattningsvis menar vi att järnvägen har en nyckelroll för Sverige i att klara ett ökande transportbehov.

## **21. Åtgärder när det gäller järnvägar, punkt 11 (SD)**

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 25 och 28–30, bifaller delvis motionerna

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 36 i denna del,

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 32 i denna del,

2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 6,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 39 och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 26 och

avslår motionerna

2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 32,  
2023/24:2278 av Lars Englund (M) yrkande 4,  
2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 5,  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 41 och  
2023/24:2897 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 3.

### *Ställningstagande*

Inledningsvis vill vi peka på behovet av att kraftigt stärka underhållet av det befintliga järnvägssystemet. Vi menar att det finns behov av att säkerställa och optimera det redan befintliga järnvägssystemet för att i ett första skede generera en mer driftssäker och snabb trafik. Vårt järnvägsnät har under många år haft ett underhåll som har varit underdimensionerat, och resultatet av detta är att Sverige nu brottas med en kraftig underhållsskuld. Vår uppfattning är att betydligt mer medel måste avsättas av regeringen till underhållsinsatser i järnvägssystemet. Även åtgärder för att öka kapaciteten måste enligt vår bedömning till. Med justeringar såsom längre spår på stationer (driftplatser), kortare blocksträckor på vissa sträckor, utbyggnad till dubbelspår eller fyrspår och högre hastighet på vissa sträckor kan användandet av spåren ökas. Vi menar också att underhållet måste prioriteras till de tyngsta godsstråken, vilka utgör stommen i järnvägsgodstrafiken, eftersom störningar där ger stora återverkningar på företag och basindustrier.

Vi menar vidare att det är viktigt att prioritera mer resurser till dubbelspårig järnväg. Enligt vår bedömning är behovet av en utbyggnad större än de medel som tilldelas i statsbudgeten, varför noggranna prioriteringar behövs. Vi kan konstatera att enkelspårsträckor är mer störningskänsliga än dubbelspårsträckor, varför fler dubbelspår är ett måste, i synnerhet på de mest trafikerade sträckorna.

Dessutom vill vi lyfta fram behovet av att ge bättre förutsättningar för regionala järnvägsnät. Eftersom bostadsbrist och höga bostadspriser får många att flytta från större städer är det viktigt att förbättra möjligheten till regional pendling. Vi kan konstatera att de större städerna expanderar, och många företag förlägger sin verksamhet dit. Goda kommunikationer med regionaltåg är en förutsättning för att arbetspendlingen ska fungera, och en utveckling av det regionala nätet och resandet görs bäst i dialog med Sveriges olika regioner och trafikmyndigheter. Pågatågen och Öresundstågen i Sydsverige är bra exempel på hur Skånetrafiken har lyckats knyta ihop kommuner och regioner med hjälp av lokal- och regiontåg. Vi vill framhålla att det behövs snabba regiontåg med täta avgångar mellan och inom regioner och fler pendlar-parkeringar för att få till ett ökat användande av regiontåg. Att enkelt kunna ställa bilen i anslutning till en station är en förutsättning för många att välja tåg framför bil. Att ha nära till en station är också en förutsättning för att kunna välja tåg som färdmedel. Vi önskar bättre förutsättningar för regionaltrafiken.

Slutligen vill vi betona att Trafikverket bör ha en positiv grundsyn på olika regioners önskemål om nya stationer. Vi menar att i de fall där boende i mindre

orter utmed en befintlig järnvägssträckning, med tillräckligt underlag för tågresande, önskar att en station byggs bör detta utredas i samråd mellan kommunen, regionen och Trafikverket. Vi vill framhålla att genom att ökade möjligheter att pendla med tåg erbjuds minskas beroendet av bilarna, och de orter som får en ny station blir mer attraktiva att välja som boendeort. Vi menar att Trafikverket måste vara lyhört för kommunernas och regionernas önskemål om fler tågstationer för att öka resandeunderlaget.

## **22. Åtgärder när det gäller järnvägar, punkt 11 (V)**

av Kajsa Fredholm (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 5 och 6,  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 39 och 41 samt  
2023/24:2897 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 3,  
bifaller delvis motionerna

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 29,  
2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 36 i denna del,  
2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 32 i denna del,  
2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 32 och  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 26 och  
avslår motionerna

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 25, 28 och 30 samt  
2023/24:2278 av Lars Englund (M) yrkande 4.

### *Ställningstagande*

Under lång tid har del efter del i järnvägssystemet styckats av, delats upp och ofta privatiserats trots att järnvägstrafik är ett naturligt monopol där de olika delarna är intimt förknippade med och beroende av varandra för att skapa en fungerande helhet. En fungerande järnväg är en samhällsviktig verksamhet som också har stor betydelse för totalförsvaret. Jag konstaterar att Sveriges järnvägar är för få, för gamla och för slitna. Det behöver byggas ny järnväg och det som finns behöver rustas upp. Tågen står stilla eller går inte alls när järnvägen genomgår en upprustning.

Jag vill betona att tågen ska fungera och avgå i tid. Jag anser att det därför måste vara prioriterat att den underhållsskuld som är kopplad till den svenska järnvägen ska betalas tillbaka. De brister som finns i det svenska järnvägsnätet behöver åtgärdas. Jag menar att regeringen därför bör återkomma med en

handlingsplan för att återställa underhållsskulden i järnvägssystemet senast till 2030.

Vidare menar jag att Trafikverket bör anslå medel till järnvägsunderhåll av lokala banor. Jag kan konstatera att Trafikverket har pekat ut ett stort antal banor där hastigheten måste sänkas för att banorna är i så dåligt skick. Det är ett av många exempel på hur det regionala och lokala järnvägsnätet har prioriterats ned, trots att flera av banorna är mycket viktiga ur ett regionalt utvecklingsperspektiv. Jag vill framhålla att en fungerande järnväg bl.a. bidrar till att förstora nuvarande arbetsmarknadsregioner och att den är en viktig tillgång för en allt rörligare befolkning. Dessa banor är i många fall också helt avgörande för näringslivets funktion och dess godstransporter. Jag vill därför öronmärka en del av järnvägsunderhållet till att rusta upp lokala banor på den svenska landsbygden, vilka har stor betydelse för jobb och tillväxt och därmed en viktig pendlings- och godstransportfunktion. Jag kan tyvärr konstatera att dessa banor i regel hamnar långt ned bland Trafikverkets prioriteringar, där stambanorna alltid ligger först och därför blir de regionalt viktiga men mindre banorna utanför stornätet i många fall aldrig upprustade. Jag menar att regeringen bör återkomma med förslag som säkerställer att det regionala järnvägsnätet utvecklas. De regionala banorna spelar en viktig roll i ett fungerande järnvägssystem och i klimatomställningen. Därför behöver det regionala järnvägsnätet rustas upp och underhållas för att möjliggöra hållbara godstransporter och kollektivtrafik. Utvecklingen har tyvärr gått åt motsatt håll under en längre tid, och regionala banor har tillåtits förfalla för att sedan läggas ned med hänvisning till det dåliga skicket. Jag föreslår att ett moratorium för nedläggning av regionala banor ska införas.

Jag menar slutligen att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att färdigställa redan påbörjade järnvägssträckor. Jag konstaterar att det finns ett flertal järnvägssträckor som är påbörjade men inte färdigställda och menar att detta är ett resursslöseri. Jag vill understryka att sittande och framtida regeringar bör färdigställa påbörjade etapper för att nettonuvärdeskvoten för järnvägsinvesteringar ska öka. Jag hänvisar bl.a. till att Riksrevisionen i sin rapport konstaterar att den fulla effekten och nyttan av järnvägsinvesteringar inte kan kvantifieras förrän alla åtgärder i systemet är färdigbyggda.

### **23. Åtgärder när det gäller järnvägar, punkt 11 (C)**

av Ulrika Heie (C).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 39 och 41,

bifaller delvis motionerna

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 25 och 29,

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 36 i denna del,

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 32 i denna del,

2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 32 och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 26 och

avslår motionerna

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 28 och 30,

2023/24:2278 av Lars Englund (M) yrkande 4,

2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 5 och 6 samt

2023/24:2897 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 3.

### *Ställningstagande*

Inledningsvis vill jag betona att tågen ska fungera och avgå i tid. Jag anser att det därför måste vara prioriterat att den underhållsskuld som är kopplad till den svenska järnvägen ska betalas tillbaka. De brister som finns i det svenska järnvägsnätet behöver åtgärdas. Jag menar att regeringen därför bör återkomma med en handlingsplan för att återställa underhållsskulden i järnvägs-systemet senast till 2030.

Vidare menar jag att Trafikverket bör anslå medel till järnvägsunderhåll av lokala banor. Jag kan konstatera att Trafikverket har pekat ut ett stort antal banor där hastigheten måste sänkas för att banorna är i så dåligt skick. Det är ett av många exempel på hur det regionala och lokala järnvägsnätet har prioriterats ned, trots att flera av banorna är mycket viktiga ur ett regionalt utvecklingsperspektiv. Jag vill framhålla att en fungerande järnväg bl.a. bidrar till att förstora nuvarande arbetsmarknadsregioner och att den är en viktig tillgång för en allt rörligare befolkning. Dessa banor är i många fall också helt avgörande för näringslivets funktion och dess godstransporter. Jag vill därför öronmärka en del av järnvägsunderhållet till att rusta upp lokala banor på den svenska landsbygden, vilka har stor betydelse för jobb och tillväxt och därmed en viktig pendlings- och godstransportfunktion. Jag kan tyvärr konstatera att dessa banor i regel hamnar långt ned bland Trafikverkets prioriteringar, där stambanorna alltid ligger först och därför blir de regionalt viktiga men mindre banorna utanför stornätet i många fall aldrig upprustade.

## **24. Åtgärder när det gäller järnvägar, punkt 11 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 36 i denna del,  
2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 32 i denna del,  
2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 32 och  
2023/24:2897 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 3,  
bifaller delvis motionerna  
2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 25 och 29,  
2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 5 och  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 41 och  
avslår motionerna  
2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 28 och 30,  
2023/24:2278 av Lars Englund (M) yrkande 4,  
2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 6,  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 39 och  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 26.

### *Ställningstagande*

Det svenska järnvägsnätet behöver en ny tid, och vi behöver gå in i samma nybyggaranda som järnvägen såg i mitten av 1800-talet. Jag vill understryka att järnvägen ska vara navet i den svenska kommunikationsinfrastrukturen. Det måste bli enkelt och billigare att resa med låg klimatpåverkan. Jag vill därför betona att järnvägen måste rustas upp och byggas ut i hela landet. Vi behöver genast satsa stort på järnväg för både person- och godstransporter. Detta är viktigt för arbetsmarknaden, näringslivet, fritidsresandet och klimatet.

Vidare menar jag att Trafikverket bör ta fram kostnadseffektiva förslag för att upprätthålla och utveckla lågtrafikerade tågsträckor. Jag kan konstatera att ett stort antal sträckor i det svenska järnvägsnätet behöver uppgraderas.

Jag vill i sammanhanget slutligen anföra att sittande och framtida regeringar bör färdigställa påbörjade etapper för att nettonuvärdeskvoten för järnvägsinvesteringar ska öka. Jag hänvisar bl.a. till att Riksrevisionen i sin rapport konstaterar att den fulla effekten och nyttan av järnvägsinvesteringar inte kan kvantifieras förrän alla åtgärder i systemet är färdigbyggda.

### **25. Åtgärder när det gäller vägar, punkt 12 (S)**

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Carina Ödebrink (S) och Zara Leghissa (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 34,  
bifaller delvis motion  
2023/24:854 av Daniel Persson (SD) och  
avslår motionerna  
2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 15, 16 och 20,  
2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 39,  
2023/24:1215 av Alireza Akhondi (C) och  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 55.

### *Ställningstagande*

Sverige är ett stort och avlångt land där stora delar av landet är glest befolkat. Vi vill understryka att detta ställer stora krav på ett väl utbyggt och underhållet vägnät. Vi kan konstatera att Sverige sedan decennier har underinvesterat i vägar och underhållet av dem. Detta är enligt vår uppfattning ett hot mot alla ambitioner att hela Sverige ska leva och utvecklas, att hålla ihop Sverige och mot trafiksäkerheten i våra trafiksystem. Sverige behöver därför förstärka resurserna till vägunderhållet. Vi kan samtidigt konstatera att den förra regeringen satsade särskilt på åtgärder på landsbygden, och vi menar att detta behöver fortsätta. Vi vill i sammanhanget även lyfta fram att vinterväghållningen är en viktig förutsättning för att säkerställa framkomligheten vintertid. Vi ser också fler både tyngre och längre fordon på våra vägar, och för att säkerställa vägnätets robusthet och bibehålla kapaciteten måste arbetet fortsätta med att öka bärigheten i det svenska vägnätet.

Vi vill sammanfattningsvis peka på vikten av fortsatta satsningar på vägunderhåll, inte minst på landsbygden, och i det finmaskiga vägnätet i glesbygden, och att arbetet med att öka bärigheten i det svenska vägnätet måste fortsätta för att säkerställa vägnätets robusthet och kapacitet.

### **26. Åtgärder när det gäller vägar, punkt 12 (SD)**

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 15, 16 och 20 samt  
avslår motionerna  
2023/24:854 av Daniel Persson (SD),  
2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 39,  
2023/24:1215 av Alireza Akhondi (C),  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 55 och



2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 34.

### *Ställningstagande*

Inledningsvis menar vi att det bör införas ett riktat stöd till kommuner för upp- rustning av vägar. Vi kan konstatera att i samband med att många kommuner har en pressad ekonomi skiljer sig skicket på de kommunala vägarna åt i förhållande till det statliga vägnätet. Skillnaderna kommer enligt vår be- dömning att öka i och med att kommunerna beläggs med ökade kostnader.

Vidare menar vi att stadsmiljöavtalen bör omarbetas till förmån för att rusta upp kommunala vägar. Vi vill framhålla att det är positivt att kommunerna kan söka stöd för att stärka kollektivtrafiken och exempelvis satsa på ökat cyklande. Däremot kan man ställa sig frågande till motprestationer i form av bostadsbyggande. Stadsmiljöavtalen bör i stället riktas mot mer realistiska trafikåtgärder som förbättrar framkomligheten i städerna. Vi menar att det är viktigt att vara återhållsam med stöd och subventionerat bostadsbyggande och i stället ge direkta stöd för upp- rustning av kommunala vägar.

Slutligen vill vi framhålla att europavägarna i landet bör hålla lägst fyrfälts- standard. Vi kan konstatera att det i dag nästan uteslutande byggs två-plus-ett- vägar för att spara pengar vid uppförande av nya vägar. Även om dessa vägar har vissa fördelar är frågor som gäller trafikflöden och säkerhet inte i närheten av fördelarna med två-plus-två-vägar. Exempelvis skapar två-plus-ett-vägar fler farliga situationer i samband med omkörningar och köbildning. Vi menar därför att de större europavägarna i landet bör hålla lägst fyrfältsstandard för att säkerhetsnivån ska vara rimlig.

## **27. Åtgärder när det gäller vägar, punkt 12 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 55 och  
avslår motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 15, 16 och 20,

2023/24:854 av Daniel Persson (SD),

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 39,

2023/24:1215 av Alireza Akhondi (C) och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 34.

### *Ställningstagande*

Statens mest finmaskiga och lågtrafikerade vägnät är viktigt för tillgängligheten i hela landet. Detta är ett vägnät som i dag till stora delar har en bristfällig standard och framkomlighet under delar av året. Jag menar att begreppet ”en lägsta godtagbar vägstandard” bör införas för det finmaskiga statliga vägnätet, dvs. vägklass 5–6.

## **28. Åtgärder när det gäller vägar, punkt 12 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 39 och

avslår motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 15, 16 och 20,

2023/24:854 av Daniel Persson (SD),

2023/24:1215 av Alireza Akhondi (C),

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 55 och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 34.

### *Ställningstagande*

Klimatförändringen innebär att den befintliga infrastrukturen måste klimatanpassas för att vi ska säkerställa ett robust transportsystem i hela landet. Dessutom måste hela landet-perspektivet och jämställdhetsperspektivet finnas med i transportplaneringen. Eftersom nybyggnationen av vägar också har miljö- och klimatpåverkan menar jag att steg 1- och steg 2-åtgärder bör premieras. Därmed prioriteras en upprustning av den befintliga väginfrastrukturen framför nybyggnation av vägar.

## **29. Åtgärder med anledning av Fehmarn Bält-förbindelsen, punkt 13 (S)**

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Carina Ödebrink (S) och Zara Leghissa (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 44,  
bifaller delvis motionerna

2023/24:1534 av Daniel Helldén m.fl. (MP) och  
2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 17 och  
avslår motion

2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 18.

### *Ställningstagande*

Vi kan konstatera kapacitetsutmaningarna kommer att öka betydligt i södra Sverige när Fehmarn Bält-förbindelsen står färdig 2029. Med denna nya förbindelse kan godstrafiken öka kraftigt mellan Skandinavien och kontinenten. Vi menar därför att det är viktigt att beakta de kapacitetsutmaningar som järnvägsnätet ställs inför när Fehmarn Bält-förbindelsen står färdig 2029.

### **30. Åtgärder med anledning av Fehmarn Bält-förbindelsen, punkt 13 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:1534 av Daniel Helldén m.fl. (MP) och  
2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 17 och 18 samt  
bifaller delvis motion  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 44.

### *Ställningstagande*

Tunneln under Fehmarn Bält mellan Tyskland och Danmark kommer att ha en betydande påverkan på svensk infrastruktur och svensk industri. Sträckan till Tyskland är en av Sveriges viktigaste för import och export av varor. Genom att världens längsta sänktunnel invigs 2029 kommer människor och gods att kunna ta en betydligt snabbare väg mellan Danmark och Tyskland till och från Europa. En båturl på 45 minuter, exklusive tid för incheckning, kommer att ersättas med en bilresa på 10 minuter. För tåget kommer tunnelvägen att ta 7 minuter, och den ersätter en sträcka som i dag är 16 mil längre och med klart

sämre standard. Detta kommer enligt min bedömning att avsevärt öka godstransporterna på järnväg genom Danmark. De länder vars handelsvägar påverkas av att tunneln öppnas utgör tillsammans 42 procent av Sveriges totala varuexport. Det går därför inte att nog understryka den logistiska betydelse som tunneln för med sig för svenska företag som handlar med den europeiska kontinenten.

Uträkningar från organisationen String ger vid handen att lastbilstrafiken kan öka med upp till 120 procent till följd av tunneln, och samtidigt kan andelen gods på järnväg komma att minska med 30 procent trots att tunneln har både vägfiler och järnvägsspår. Detta beror på att belastningen på dagens järnvägsspår är stor och att det inte kommer att gå att få in den potentiella godstrafiken på spåren genom Sverige. I Danmark investerar man i nya spår mellan Fehmarn Bält-tunneln och Köpenhamn, men på den svenska sidan ligger vi efter. I Danmark byggs nya omlastningscentraler för järnväg till lastbil för att klara övergången av transporter från spår till väg till Sverige och Norge. Jag vill påminna om att vi på den svenska sidan redan i dag har nått kapacitetstaket på delar av Södra stambanan. Därmed kan de svenska företagen gå miste om de viktiga godstransportlösningar ut i Europa via spår som de efterfrågar. Samtidigt kan jag konstatera att den ökade lastbilstrafiken kan göra trafiksituationen avsevärt mer problematisk på svenska vägar.

Jag vill även påminna om att man inom EU arbetar med målet att flytta gods från väg till spår, men i Sverige befinner vi oss i ett läge där spåren redan är fulla, och det saknas på många sträckor planer för ny infrastruktur. Om Sverige ska ställa om transportsektorn och följa EU:s målsättningar samtidigt som Fehmarn Bält-förbindelsen kommer till stånd krävs det enligt min bedömning analyser och åtgärder. Sverige behöver skyndsamt utreda vilka effekter och konsekvenser Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande 2029 får i Sverige för att kunna möta den effekt och ta vara på den potential som tunneln kommer att ha för svensk import och export, men även för resande och klimatarbetet. Dessutom behöver man snarast påbörja genomförandet av kompensatoriska åtgärder för godstrafik på järnväg i södra Sverige med avseende på effekterna av att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar.

### **31. Gränsöverskridande infrastruktur, punkt 14 (S)**

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Carina Ödebrink (S) och Zara Leghissa (S).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 10 i denna del,

bifaller delvis motion

2023/24:2079 av Johan Hultberg (M) yrkande 7 och avslår motionerna

2023/24:22 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD),

2023/24:137 av Nima Gholam Ali Pour och Jörgen Grubb (båda SD),

2023/24:202 av Magnus Jacobsson (KD),

2023/24:319 av Louise Eklund (L),

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 20, 21 och 23,

2023/24:508 av Katarina Tolgfors (M) yrkandena 2 och 3,

2023/24:688 av Rasmus Ling (MP),

2023/24:722 av Ulrika Heindorff m.fl. (M) yrkandena 1 och 2,

2023/24:969 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 5,

2023/24:1167 av Ann-Sofie Alm (M),

2023/24:1285 av Joakim Sandell och Rose-Marie Carlsson (båda S),

2023/24:1350 av Niklas Karlsson (S),

2023/24:1377 av Cecilia Engström (KD),

2023/24:1635 av Jonny Cato m.fl. (C),

2023/24:1650 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkandena 1 och 2,

2023/24:1731 av Elin Nilsson (L),

2023/24:1866 av Isak From m.fl. (S) yrkande 1,

2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 19, 20, 30, 31, 36 och 37,

2023/24:2023 av Isak From m.fl. (S) yrkande 3 i denna del,

2023/24:2048 av Ida Karkiainen (S),

2023/24:2081 av Johan Hultberg (M) yrkandena 1–3 och 5,

2023/24:2277 av Noria Manouchi (M),

2023/24:2279 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkandena 3 och 9,

2023/24:2553 av Fredrik Olovsson m.fl. (S) yrkandena 1 och 2,

2023/24:2579 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkandena 1 och 3 samt

2023/24:2600 av Alireza Akhondi m.fl. (C).

### *Ställningstagande*

Inledningsvis vill vi slå fast att vi behöver mer av gränsöverskridande perspektiv i vår infrastrukturplanering. Vi vill understryka att vi behöver se möjligheterna med att bygga ihop länder med hjälp av infrastruktur. Utvecklingen av industrin, näringslivet och arbetsmarknaden förutsätter effektiva transportvägar både för gods och människor. Vi kan konstatera att det redan pågår mycket på olika sidor av landsgränserna, t.ex. elektrifieringen av järnvägssträckor i Finland som kommer att knyta ihop de svenska och finländska järnvägsnäten både när det gäller gods och persontrafik. Vi anser dock att det behövs en tydligare signal från regeringen om den gränsöverskridande järnvägstrafikens betydelse och att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att säkerställa den gränsöverskridande järnvägstrafikens fulla potential. Vi vill

betona att alla trafikslag är viktiga i detta arbete, men särskilt viktig är järnvägen eftersom den kan ta stora mängder gods. Vi kan i sammanhanget konstatera att aktörer längs stråk som binder samman gränsregioner har en mycket mer komplex situation att hantera än andra regionala aktörer. Därför är behovet av att bygga gränsregionalt förankrad kompetens inom transportpolitik, transportekonomi, logistik och planering betydande.

### **32. Gränsöverskridande infrastruktur, punkt 14 (SD)**

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
 2023/24:22 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) och  
 2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 20, 21 och 23,  
 bifaller delvis motionerna  
 2023/24:137 av Nima Gholam Ali Pour och Jörgen Grubb (båda SD),  
 2023/24:202 av Magnus Jacobsson (KD),  
 2023/24:319 av Louise Eklund (L),  
 2023/24:508 av Katarina Tolgfors (M) yrkandena 2 och 3,  
 2023/24:688 av Rasmus Ling (MP),  
 2023/24:722 av Ulrika Heindorff m.fl. (M) yrkande 1,  
 2023/24:1167 av Ann-Sofie Alm (M),  
 2023/24:1285 av Joakim Sandell och Rose-Marie Carlsson (båda S),  
 2023/24:1350 av Niklas Karlsson (S),  
 2023/24:1650 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkande 1,  
 2023/24:1731 av Elin Nilsson (L),  
 2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 30, 31 och 36,  
 2023/24:2081 av Johan Hultberg (M) yrkande 1,  
 2023/24:2277 av Noria Manouchi (M),  
 2023/24:2279 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkande 3,  
 2023/24:2553 av Fredrik Olovsson m.fl. (S) yrkande 1,  
 2023/24:2579 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkande 1 och  
 2023/24:2600 av Alireza Akhondi m.fl. (C) samt  
 avslår motionerna  
 2023/24:722 av Ulrika Heindorff m.fl. (M) yrkande 2,  
 2023/24:969 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 5,  
 2023/24:1377 av Cecilia Engström (KD),  
 2023/24:1635 av Jonny Cato m.fl. (C),  
 2023/24:1650 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkande 2,  
 2023/24:1866 av Isak From m.fl. (S) yrkande 1,

2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 19, 20 och 37,  
2023/24:2023 av Isak From m.fl. (S) yrkande 3 i denna del,  
2023/24:2048 av Ida Karkiainen (S),  
2023/24:2079 av Johan Hultberg (M) yrkande 7,  
2023/24:2081 av Johan Hultberg (M) yrkandena 2, 3 och 5,  
2023/24:2279 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkande 9,  
2023/24:2553 av Fredrik Olovsson m.fl. (S) yrkande 2,  
2023/24:2579 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkande 3 och  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 10 i denna del.

### *Ställningstagande*

Inledningsvis kan vi konstatera att en fungerande infrastruktur är av största vikt för att effektivisera transporter och resor. Med tanke på Sveriges läge i Europa behöver vi enligt vår bedömning fler gränsöverskridande vägar och järnvägar för att effektivisera transporter ut i Europa. Vi kan konstatera att infrastruktur är kostsamt och det tar lång tid från planering till färdigt projekt, vilket gör att det brådskar med lösningar för att inte Sverige ska hamna på efterkälken. Vi vill påminna om att det för närvarande byggs en tunnel mellan Rødby i Danmark och Puttgarden i Tyskland, vilken kommer att förenkla väg- och tågtransporter från Sverige ut i Europa.

Vi vill ta upp frågan om en ny förbindelse mellan Sverige och Danmark. Vi kan konstatera att Region Skåne i flera år har efterfrågat en ny förbindelse till Själland, både av arbetsmarknadsmässiga och regionalpolitiska skäl. Även om det har funnits en politisk enighet i Region Skåne om att en förbindelse ska dras mellan Helsingborg och Helsingör menar vi att ett sådant beslut måste föregås av en utredning om vilket geografiskt läge som lämpar sig bäst. Vi kan konstatera att höjdskillnaderna runt Helsingborg försvårar för godstrafik med järnväg på grund av en kraftig lutning. Den danska Kystbanen är i dag hårt belastad, och att köra ett större antal godståg där ligger sannolikt inte i danska statens intresse. Vi vill vidare påminna om att den danska transportministern i mars 2021 uttalade att Danmark inte vill gå vidare med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Vi menar att med hänsyn till detta bör därför sträckningen av en ny Öresundsförbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn, det s.k. Europaspåret, utredas innan något beslut fattas om var den nya förbindelsen ska förläggas. Europaspåret är en tåg- och vägtunnel mellan Landskrona och Köpenhamn, där allt från regionaltåg, fjärrtåg, godståg och vägtransporter kan köra. Denna förbindelse kan dessutom med fördel byggas med sänktunnelelement likt de som i dag används vid bygget av Fehmarn Bält-tunneln. Även effekterna av en eventuell Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn bör beaktas. En metro mellan Malmö och Köpenhamn skulle stärka arbetspendlingen i Öresundsregionen. Vi vill betona att det är positivt att det på sikt byggs ytterligare förbindelser mellan Sverige och Danmark, och vi menar att samtalen med den danska regeringen bör intensifieras för att få till stånd en ny förbindelse mellan Sverige och Danmark,

för både bil- och tågtrafik. En möjlighet är att man tar hjälp av Öresundsbrokonsortiet för att bygga, förvalta samt ta ut avgifter för transporter. Med tanke på hur bra konsortiet fungerar vore det positivt om konsortiet skulle ta ansvar även för nya förbindelser till Danmark. Vid ett sådant upplägg skulle inte Sveriges statsbudget tyngas av stora infrastrukturprojekt. Vi menar att denna lösning på lång sikt kan vara ekonomiskt fördelaktig och bör utredas.

Vidare vill vi betona att möjligheten att transportera järnvägsvagnar med fartyg bör bibehållas. Öresundsbron är en av de fasta förbindelser som finns med grannländerna, och den är en viktig länk för såväl godstrafik som passagerartrafik till Danmark och vidare ut i Europa. Öresundsbron kan dock behöva stängas ned av flera orsaker, vanligen väderrelaterade men också vid olyckor eller i värsta fall sabotage. Vi menar att det därför är viktigt att öka antalet överfarter och därigenom stärka transportmöjligheterna vidare till Europa. När Fehmarn Bält-förbindelsen står färdig kommer enligt vår bedömning såväl gods- som passagerartrafiken sannolikt att öka. Så länge det bara finns en fast förbindelse till kontinenten, via Öresundsbron, är vi mycket sårbara i fråga om import och export via järnvägsnätet. För att minska sårbarheten bör därför möjligheten att transportera gods via färja finnas kvar. Eftersom detta leder till en merkostnad för transportbolagen och hamn- och färjebolagen bör ett statligt stöd för att bevara denna redundans inrättas.

Slutligen menar vi att ett arbete bör inledas för förbättrade järnvägs-kommunikationer mellan Sverige och Norge. Vi kan konstatera att även om det råder stora kapacitetsbrister på många sträckor i vårt inhemska järnvägsnät finns det behov av förbättrade förbindelser med vårt grannland Norge. Det bor ca 8 miljoner människor, nästan hälften av Skandinavien befolkning, utmed sträckningen Oslo–Göteborg–Köpenhamn. En resa som nu tar mer än åtta timmar skulle med en ny förbättrad förbindelse kunna komma ned till drygt tre timmar med snabbtåg som kör 250 kilometer i timmen. En dubbelspårig snabbtåglänk Oslo–Göteborg–Köpenhamn genom Bohuslän skulle således komma en stor del av de skandinaviska medborgarna till del och även minska behovet av resor med flyg. Vi menar att också sträckan Oslo–Stockholm är i behov av modernt dubbelspår i hela sin sträckning och en uppgradering till 250 kilometer i timmen. Vi bedömer att det finns möjlighet till en kraftigt ökad passagerartrafik om förbindelsen genomgår en kraftig upprustning och till vissa delar nybyggnation. Vi välkomnar ett samarbete med Norge och Danmark för att på sikt få till stånd bättre förbindelser mellan våra länder.

### **33. Gränsöverskridande infrastruktur, punkt 14 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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



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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 19, 20, 30, 31, 36 och 37,

bifaller delvis motionerna

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 23,

2023/24:508 av Katarina Tolgfors (M) yrkandena 2 och 3,

2023/24:1167 av Ann-Sofie Alm (M),

2023/24:1731 av Elin Nilsson (L),

2023/24:2081 av Johan Hultberg (M) yrkande 1,

2023/24:2553 av Fredrik Olovsson m.fl. (S) yrkande 1 och

2023/24:2600 av Alireza Akhondi m.fl. (C) samt

avslår motionerna

2023/24:22 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD),

2023/24:137 av Nima Gholam Ali Pour och Jörgen Grubb (båda SD),

2023/24:202 av Magnus Jacobsson (KD),

2023/24:319 av Louise Eklund (L),

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 20 och 21,

2023/24:688 av Rasmus Ling (MP),

2023/24:722 av Ulrika Heindorff m.fl. (M) yrkandena 1 och 2,

2023/24:969 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 5,

2023/24:1285 av Joakim Sandell och Rose-Marie Carlsson (båda S),

2023/24:1350 av Niklas Karlsson (S),

2023/24:1377 av Cecilia Engström (KD),

2023/24:1635 av Jonny Cato m.fl. (C),

2023/24:1650 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkandena 1 och 2,

2023/24:1866 av Isak From m.fl. (S) yrkande 1,

2023/24:2023 av Isak From m.fl. (S) yrkande 3 i denna del,

2023/24:2048 av Ida Karkiainen (S),

2023/24:2079 av Johan Hultberg (M) yrkande 7,

2023/24:2081 av Johan Hultberg (M) yrkandena 2, 3 och 5,

2023/24:2277 av Noria Manouchi (M),

2023/24:2279 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkandena 3 och 9,

2023/24:2553 av Fredrik Olovsson m.fl. (S) yrkande 2,

2023/24:2579 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkandena 1 och 3 samt

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 10 i denna del.

### *Ställningstagande*

År 2029 öppnas Fehmarn Bält-tunneln för järnvägs- och vägtrafik mellan Danmark och Tyskland. Jag konstaterar att detta markant kommer att ändra godsflödena in i Sverige. Risken är överhängande att vi får stora mängder gods på väg om inte det svenska järnvägssystemet är anpassat till förändringarna. En del i det som behöver göras handlar om landanslutningarna i Sverige till

Öresundsbron. Jag kan konstatera att det i Danmark sker stora arbeten med nya spår, men att det inte händer något i Sverige. För att öka kapaciteten över sundet behöver nu beslut fattas om att snarast bygga ut nya landanslutningar för järnväg från Öresundsbron. Samtidigt bör det ses över om Svedab kan göra arbetet inom ramen för det bolaget och därmed äga en del av infrastrukturen. Jag anser att detta bör finansieras via intäkter från Öresundsbron.

Vidare vill jag ta upp järnvägsförbindelserna med Norge. Jag menar att järnvägslinjen Stockholm–Oslo bör utvecklas och att en koncessionsmodell för finansieringen av en ny dragning och uppgradering av sträckan Arvika–Oslo bör utredas. Sträckan Stockholm–Oslo behöver uppgraderas och bli en fungerande järnvägssträcka med moderna och snabba tåg. I dag är det få som tar tåget mellan de två huvudstäderna trots att det är samma avstånd som mellan t.ex. Stockholm och Göteborg. Flyglinjen Stockholm–Oslo är däremot vältrafikerad med runt 1,4 miljoner resenärer per år. Detta är orimligt med tanke på att vi måste ställa om resandet på grund av klimatkrisen. Sträckan Stockholm–Oslo kan nå tider om 3 timmar, vilket skulle betyda att flyget inte längre behövs. Men detta kräver en uppgradering av infrastrukturen. Bland annat krävs nya dragningar över riksgränsen i Värmland. Jag menar att det bör prövas om detta projekt kan finansieras med att brukaravgifter tas ut när tågen passerar riksgränsen. De delar av sträckan som går från Karlstad till Stockholm bör dock finansieras inom ramen för nationella medel. Jag kan konstatera att sträckan Stockholm–Oslo sannolikt kommer att ingå i EU:s TEN-T-system och därmed också kunna delfinansieras genom EU:s CEF-medel.

Vidare menar jag att sträckan Göteborg–Oslo bör byggas ut till intercitystandard och att alternativen dubbelspår Bohusbanan, Skagerackbanan respektive Norgebanan för sträckan Göteborg–Oslo bör utredas.

#### **34. Arbetet med nya stambanor, punkt 15 (S, V, MP)**

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Carina Ödebrink (S), Linus Lakso (MP), Zara Leghissa (S) och Kajsa Fredholm (V).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 36 i denna del,

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 32 i denna del,

2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 15, 28 och 38 samt

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 28 och 43 i denna del, bifaller delvis motionerna

2023/24:1042 av Niklas Sigvardsson m.fl. (S),

2023/24:1099 av John E Weinerhall (M),  
2023/24:1549 av Johan Andersson m.fl. (S),  
2023/24:1669 av Johanna Haraldsson m.fl. (S) och  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 37 och  
avslår motion  
2023/24:2478 av Alireza Akhondi m.fl. (C) yrkande 8.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis framhålla att det måste bli både enklare och billigare att resa med låg klimatpåverkan, och vi vill betona att det är viktigt att takten i klimatomställningen ökar. Detta kräver att Sveriges järnväg rustas upp och byggs ut i hela landet. Inte minst måste de nya stambanorna färdigställas. Det är likaså viktigt att Sverige byggs ihop för att via ett väl fungerande och starkt transportsystem dels knyta alla delar av vårt avlånga land närmare varandra, dels förstora arbetsmarknadsregionerna, vilket var tanken med utbyggnaden av nya stambanor. Vi behöver bygga nya stambanor för ett bättre järnvägs-system med högre kapacitet och snabbare tåg. Inte minst för godstrafiken är en satsning på nya stambanor viktig. Den gröna nyindustrialiseringen, inte minst i norra Sverige, kräver en kraftigt utbyggd järnväg, och i södra Sverige förväntas godstrafiken öka kraftigt när Fehmarn Bält-förbindelsen står färdig 2029. Därför är regeringens inställning till de nya stambanorna mycket olycklig och riskerar att ge Sverige ett föråldrat transportsystem i stället för en infrastruktur i världsklass. Vi vill understryka att de historiska satsningarna på ökad kapacitet i form av nya stambanor behöver fullföljas om transportköparna ska välja järnväg före väg. Det är trångt på spåren och ytterligare steg behöver tas för att säkerställa ökad kapacitet. Sverige har världens mest avreglerade järnväg och många aktörer slåss om plats på spåren för att frakta både människor och gods. Vi kan konstatera att punktligheten sjunker och att godstransporternas skogstid, dvs. när de står och väntar på att få tillgång till spår, ökar varje år. Våra grannländer gör stora investeringar som förutsätter att vi gör detsamma för att tågen ska rulla oavsett vilket land de är i. I det läget väljer regeringen att stoppa utbyggnaden av ny kapacitet i järnvägen, vilket är fullständigt obegripligt och kommer att få stora konsekvenser.

Vi menar att regeringens skrotande av nya stambanor med nav i Jönköping utgör ett dråpslag mot järnvägsutvecklingen. Framdriften av sträckorna Lund–Hässleholm och Göteborg–Borås har gått i stå, och borttagandet av stråken som nya projekt inom EU:s TEN-T-nät är ytterligare ett allvarligt felsteg som sinkar Sveriges möjlighet att få en ny, modern och medfinansierad järnvägsinfrastruktur på plats. Om Sverige ska fungera som en modern nation som tar klimatutmaningen på allvar, klarar klimatmålen, växlar om transportsystemet, ökar resandet med tåg och får till ett funktionellt näringsliv med smarta arbetsmarknadsregioner knutna till spår måste en kraftsamling till. Vi menar att regeringens beslut att stoppa planeringen och utbyggnaden av nya stambanor i södra Sverige med nav i Jönköping måste upphävas och att arbetet

måste återupptas. Vi vill uppmärksamma att det kommer att bli svåra problem för godstrafiken, den regionala trafiken och fjärrtrafiken om inte nya spår kommer till stånd och ett redundant system kan byggas. Detta drabbar ytterst resenärer och godsdistributörer. Att ta bort möjligheten att resa på järnväg gynnar varken Sverige, klimatet eller framtiden, och det kommer att vara fullt på spåren. Dessutom kan vi konstatera att Södra och Västra stambanan står inför omfattande underhålls- och renoveringsarbeten. Utan nya spår kommer detta inte att fungera, och vi kommer att få se delar av nätet avstängda i decennier. Arbetet med de nya stambanorna bör därför omedelbart återupptas och skyndas på. Det är av största vikt att nya stambanor i södra Sverige kommer på plats så att den regionala trafiken får det nödvändiga utrymme att expandera. Ska större funktionella arbetsmarknadsregioner komma till stånd utan att bilresandet ökar är detta av största vikt. Vi menar också att effektiva stickspårslösningar från de nya stambanorna bör utredas.

Vi vill sammanfattningsvis starkt betona att de satsningar som finns med i den nationella transportplanen måste genomföras och att byggandet av nya stambanor måste fortsätta. Planeringen och byggandet av nya stambanor i södra Sverige med nav i Jönköping måste återupptas och järnvägssträckan Lund–Hässleholm bör snarast påbörjas. Slutligen bör stickspårslösningar för stationslägen på de nya kommande stambanorna utredas.

### **35. Arbetet med nya stambanor, punkt 15 (C)**

av Ulrika Heie (C).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 37 och

2023/24:2478 av Alireza Akhondi m.fl. (C) yrkande 8,

bifaller delvis motionerna

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 36 i denna del,

2023/24:1042 av Niklas Sigvardsson m.fl. (S),

2023/24:1099 av John E Weinerhall (M),

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 32 i denna del,

2023/24:1549 av Johan Andersson m.fl. (S),

2023/24:1669 av Johanna Haraldsson m.fl. (S),

2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 15 och 28 samt

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 28 och 43 i denna del

och

avslår motion

2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 38.

### *Ställningstagande*

Tågtrafiken är viktig för vårt lands utveckling, och därför vill jag att Sverige både bygger nya stambanor och rustar upp den befintliga järnvägen. Om vi ska flytta över gods från vägar till räls måste kapaciteten öka. Mer järnväg är också viktig för att förbättra tillgängligheten i hela landet. En väl utbyggd infrastruktur knyter ihop Sverige och skapar förutsättningar för fler jobb och företag i hela landet. Det leder också till att möjligheten att ta en anställning längre ifrån bostaden ökar, vilket möjliggör fler hållbara transporter och minskad klimatpåverkan samt att nya jobb och bostäder kan växa fram. Snabbare tåg skapar dessutom möjlighet till enklare och effektivare pendling. Jag vill framhålla att det handlar om att skapa en modern och grön infrastruktur som knyter samman Sverige och möjliggör stärkt tillväxt i hela landet.

I dag räcker den svenska järnvägens kapacitet inte till, varken i norra eller södra Sverige. En kraftig tillväxt i tågtrafiken har lett till ett högt kapacitetsutnyttjande och eftersatt underhåll. Samtidigt visar prognoserna på en fortsatt stark tillväxt av både personresor och godstransporter. Denna situation gör systemet mycket känsligt för störningar – både planerade, tekniska och väderbaserade. Jag konstaterar att slutresultatet blir låg pålitlighet och lågt förtroende för tåg, såväl för person- som för godstrafik. Att enbart vidmakthålla järnvägens andel av transportarbetet kräver enligt min bedömning en kraftigt förstärkt kapacitet, och att i det läget avskriva långt gångna projekt på nya stambanor är helt fel väg att gå. Jag är därför mycket kritisk till regeringens hantering av infrastrukturpolitiken och anser att det är av stor vikt att byggandet av nya stambanor mellan Stockholm och Malmö respektive Stockholm och Göteborg samt Göteborg och Malmö säkerställs. Jag menar sammanfattningsvis att regeringen bör se över möjligheten att säkerställa byggandet av nya stambanor.

Jag kan vidare konstatera att tillgången till pendlingsmöjligheter och kollektivtrafik är av stor betydelse för bostadsbyggandet, både vad gäller bostädernas attraktivitet och klimataspekter. Jag menar att man behöver planera för både transporter och bostäder. En viktig drivkraft för många samhällsbyggnadsprojekt runt om i Sverige har under senare år varit de planerade nya stambanorna. Bara månader efter att regeringen tillträdde valde man att stoppa hela projektet, och detta trots att staten hade avtalat med kommunerna om att bygga järnväg om kommunerna i sin tur byggde bostäder. Jag kan konstatera att kommunerna i allt väsentligt har hållit sin del av avtalet, och nu finns det på flera håll bostäder som inte kommer att vara belägna i närheten av den järnvägsstation som skulle locka människor att flytta in. Om regeringen inte gör om och gör rätt bör man ta initiativ till en dialog med berörda kommuner om hur man från statligt håll kan kompensera för ökade kostnader och sänkta fastighetsvärden.

**36. Europeiska revisionsrättens rapporter, punkt 16 (SD)**

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

*Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 19.

*Ställningstagande*

Europeiska revisionsrätten har i en särskild rapport analyserat över 5 000 kilometer av Europas höghastighetsbanor, vilket motsvarar ca 50 procent av hela det europeiska höghastighetsnätet. Kritiken från revisionsrätten när det gäller den europeiska satsningen på höghastighetståg är omfattande. Kostnadseffektiviteten och kostnader för intjänad restid ifrågasätts, beläggningen anses vara för låg och genomsnittshastigheten uppges vara endast ca 45 procent av den tänkta maxkapaciteten. Dessutom är den ekonomiska hållbarheten låg. Vi menar att generellt sett är teknikutvecklingen mot höghastighetståg positiv, men i likhet med revisionsrätten anser vi att bl.a. kostnadseffektivitet bör tas med i beräkningen vid byggnation. I utredningar och beräkningar av höghastighetsjärnväg i Sverige bör Europeiska revisionsrättens rapport beaktas.

**37. Enskilda vägar, punkt 18 (SD)**

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 40 och avslår motionerna

2023/24:1356 av Lars Isacson (S) yrkande 1,

2023/24:1647 av Daniel Bäckström och Helena Lindahl (båda C),

2023/24:1681 av Mathias Bengtsson (KD) och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 60.

### *Ställningstagande*

Vi vill betona att en väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd och att de enskilda vägarna utgör en viktig del i detta. De enskilda vägarna utgör en viktig del av transporterna för 1 miljon människor som dagligen påbörjar och avslutar sina resor till jobb och hem. Vi konstaterar att enskilda vägar även är en viktig förutsättning för råvarutransporter, och många tunga transporter för både jord- och skogsbruk använder dem. De enskilda vägarna utgör en betydande del av Sveriges nätverk av vägar, och de förvaltas av drygt 23 000 olika väghållare. Vi vill uppmärksamma att enskilda människor och olika vägföreningar gör stora insatser för näringsliv och pendling genom att underhålla dessa vägar. Vi anser dock att staten bör ta ett större ansvar för att planera underhållet och re-investeringarna i det enskilda vägnätet utifrån nuvarande ekonomiska ramar. Vidare behöver Sverige en bättre planering i arbetet med att värna och utveckla det enskilda vägnätet. Det finmaskiga vägnätet måste hålla en god standard för bärighet, och det måste också fungera året runt. Därför bör Trafikverket ta fram en nationell underhålls- och investeringsplan för de enskilda vägarna. Sammanfattningsvis menar vi att staten bör ta ett större ansvar för nätet av enskilda vägar.

### **38. Enskilda vägar, punkt 18 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 60 och avslår motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 40,

2023/24:1356 av Lars Isacson (S) yrkande 1,

2023/24:1647 av Daniel Bäckström och Helena Lindahl (båda C) och

2023/24:1681 av Mathias Bengtsson (KD).

### *Ställningstagande*

En mycket stor del av det svenska vägnätet består av enskilda vägar. Väghållarna, dvs. enskilda markägare, vägföreningar, samfällighetsföreningar och andra, är ansvariga för de enskilda vägarna. Det utgår i vissa fall statsbidrag som ska bidra till att vägarna är allmänt tillgängliga, tillgodoser behoven och håller hög transportkvalitet.

Jag vill betona att en väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd, och de enskilda vägarna är en mycket viktig del i detta. Det är de enskilda vägarna som möjliggör att mer än 1 miljon människor dagligen kan påbörja och avsluta sin resa till jobb och hem. De enskilda vägarna är också mycket betydelsefulla ur ett godstransportperspektiv. Det är viktigt att även de enskilda vägarna parallellt med statens och kommunernas vägsystem ges förutsättningar att klara av att rusta sig inför införandet av 74-tonslastbilar på de svenska vägnäten. Jag vill i sammanhanget påminna om att Centerpartiet har medverkat till ett kraftigt ökat stöd till de enskilda vägarna, och jag anser att de enskilda vägarna ska fortsätta att främjas. Det är noterbart att vare sig anslaget till statsbidrag för enskilda vägar eller till bärighetsåtgärder i det allmänna vägnätet ökade i den nationella transportplan som den dåvarande regeringen fastställde 2018, vilket riskerar att urholka vägkapitalet och ytterligare försämra standarden främst på det lågtrafikerade vägnätet. En annan effekt är att detta sänker tempot och utbredningen av införandet av högre bärighetsklass. Det finmaskiga vägnätet, både statens och de som förvaltas av vägsamfälligheter, måste ha en hållbar och bra standard. En grund i detta är att rätt förutsättningar ges för de enskilda vägarna när det gäller statsbidrag för att upprätthålla och utveckla vägnätet.

Sammanfattningsvis anser jag att det inom ramen för Trafikverkets resurser bör säkerställas att de samfälliga enskilda vägarnas 43 000 mil ska ha en bra standard, rätt sträckning och rätt bärighet i relation till det system av statliga och kommunala vägar som de utgör en del av i näringslivets totala behov av godsstråk med god bärighet.

### **39. Finansiering av infrastruktur, punkt 19 (SD)**

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 2 och

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 24 och  
avslår motionerna

2023/24:45 av Dennis Dioukarev m.fl. (SD),

2023/24:207 av Magnus Jacobsson (KD),

2023/24:1102 av Lars Püss (M),

2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 6, 7 och 21,

2023/24:2086 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2023/24:2279 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkande 2,

2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 4,



2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 1 och 61 samt  
2023/24:2579 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Vi kan konstatera att infrastrukturen är under ständig utveckling, och därför är huvudregeln att satsningar ska finansieras med direktanslag. Detta är kopplat till att infrastruktur inte innebär en engångskostnad utan kräver ständigt underhåll och återkommande nya investeringar. Vi kan konstatera att det tidigare i debatten om höghastighetsjärnvägar höjdes röster om att avsteg borde göras och att projektet skulle lånefinansieras. Vi menar att ett sådant förfarande obönhörligen skulle tränga undan andra viktiga satsningar för lång tid framöver. Vi vill slå fast att kommande generationer inte ska behöva tyngas av vår generations investeringar och menar därför att satsningar på järnväg bör finansieras med direktanslag.

Vidare vill vi uppmärksamma att det finns ett behov för både små och stora flygplatser att bygga ut kapaciteten för att möjliggöra fler avgångar och trafik med större flygplan, minimera negativa miljöeffekter samt förstärka infrastrukturen som är kopplad till respektive flygplats. Vi menar att man därför bör utreda ett införande av ett investeringsstöd. Syftet skulle vara att exempelvis bygga ut, utveckla och förbättra existerande infrastruktur. Det är dock i sammanhanget viktigt att ett sådant stöd inte strider mot europeiska konkurrensregler.

## **40. Finansiering av infrastruktur, punkt 19 (V)**

av Kajsa Fredholm (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 4 och  
avslår motionerna

2023/24:45 av Dennis Dioukarev m.fl. (SD),

2023/24:207 av Magnus Jacobsson (KD),

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 2,

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 24,

2023/24:1102 av Lars Püss (M),

2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 6, 7 och 21,

2023/24:2086 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2023/24:2279 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkande 2,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 1 och 61 samt

2023/24:2579 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Jag anser att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda och förtydliga principerna för medfinansiering och dess effekter, inte minst för fördelningen av infrastrukturmedel mellan olika delar av landet. Jag vill betona att investeringar i infrastruktur i hög grad är och bör förbli en i huvudsak statlig angelägenhet. Medfinansiering får inte bli ett sätt att köpa sig före i kön, och målet om samhällsekonomisk effektivitet får inte frångås. Det är den samhälls-ekonomiska nyttan som ska styra prioriteringen av objekt. Risken med medfinansiering är att mer resurssvaga kommuner och regioner inte får ta del av statliga investeringsmedel i samma utsträckning som de med stora resurser.

## **41. Finansiering av infrastruktur, punkt 19 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 1 och 61 samt avslår motionerna

2023/24:45 av Dennis Dioukarev m.fl. (SD),

2023/24:207 av Magnus Jacobsson (KD),

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 2,

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 24,

2023/24:1102 av Lars Püss (M),

2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 6, 7 och 21,

2023/24:2086 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2023/24:2279 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkande 2,

2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 4 och

2023/24:2579 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Jag anser att Trafikverket bör ges i uppdrag att identifiera ett antal projekt från den nuvarande nationella infrastrukturplanen som är lämpliga att hantera med extern medfinansiering samt att privat kapital och pensionsfonder bör ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige. I dagsläget finansieras den absolut största delen av all infrastruktur genom statsbudgeten. Det har dock genom åren skapats en s.k. infrastrukturskuld på omkring 300 miljarder kronor

eftersom statens reformutrymme är begränsat. För att genomföra nödvändiga investeringar i Sveriges infrastruktur och för att beta av den upparbetade infrastrukturens skulden är det enligt min bedömning nödvändigt att hitta nya finansieringsvägar för infrastruktur. Både svenska och utländska investerare, bl.a. pensionsfonder, har visat intresse för långsiktiga investeringar i Sverige. I många länder finansieras sedan länge viktiga infrastrukturprojekt i offentlig-privat samverkan (OPS). Jag bedömer att nya former av finansiering av infrastruktur kan leda till att investeringar genomförs på betydligt kortare tid och genererar samhällsnytta samtidigt som kostnaden för statskassan minskar och nya projekt genomförs som annars skulle ha skjutits på framtiden eller kanske aldrig ha blivit av. Med större resurser får hela landet därmed möjlighet att genomföra viktiga tillväxthöjande infrastrukturens satsningar.

Vidare menar jag att man bör se över förutsättningen för en automatisering av Transportstyrelsens hantering av trängsel- och vägavgifter. Jag kan konstatera att Transportstyrelsen fakturerar fordonsägare för avgifter från trängselskatter och andra vägavgifter. För folkbokförda i större städer eller i anslutning till broar med motsvarande avgift sker detta ofta automatiserat, men för många engångsbesökare är det vanligt att en faktura med väldigt små summor skrivs ut och skickas med posten. Därtill skickas fakturan med en postdistributör som har kritiserats för sin opålitliga postgång. Om fakturan inte betalas i tid är påminnelseavgiften 500 kronor. Jag menar att det vore mer logiskt att Transportstyrelsen utreder automatiserade system för faktureringsavgift: antingen att trängselavgifterna ackumuleras per fordon intill dess att beloppet överstiger en viss större summa och först då faktureras eller att den årliga summan belastar fordonsägarens skattekonto.

## **42. Finansiering av infrastruktur, punkt 19 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 6, 7 och 21 samt  
avslår motionerna  
2023/24:45 av Dennis Dioukarev m.fl. (SD),  
2023/24:207 av Magnus Jacobsson (KD),  
2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 2,  
2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 24,  
2023/24:1102 av Lars Püss (M),  
2023/24:2086 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),  
2023/24:2279 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkande 2,

2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 4,  
 2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 1 och 61 samt  
 2023/24:2579 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

I dag upphandlar Trafikverket järnvägsprojekt, och anslagen kommer varje år. Jag menar att detta är ett system där effektiviteten och snabbheten i projekten blir lidande. Det finns goda exempel på alternativa lösningar som t.ex. Botniabanan och Öresundsbron. Båda dessa projekt drevs i bolagsform. Botniabanan sköttes som ett bolag där Banverket ägde merparten och kommunerna en mindre del. Finansieringen skedde initialt med lån på marknaden men fördes med tiden över till Riksgälden. Genom bolagsformen och projektifieringen i stället för årliga anslag kunde bandragningen enligt min bedömning gå ovanligt fort. Ett samarbetsklimat och en vi-känsla inom bolaget innebar vidare att problem löstes successivt, och projektförskjutningar såväl framåt som bakåt kunde enkelt hanteras ekonomiskt utan att projektet stannade upp. Problemet med upphandlingar som sinkar arbetet minimerades. En sådan finansieringsform skulle enligt min bedömning innebära att Sverige kan få ny järnväg snabbare nu när den behövs och inte i en avlägsen framtid. Jag menar att Trafikverket därför bör driva järnvägsprojekt i bolagsform och att stora järnvägsprojekt bör projektfinansieras.

Dessutom menar jag att det bör utredas om det danska nationella infrastrukturbolaget Sund & Bælts konstruktion kan utgöra en lösning på framdriften av järnvägsprojekt i Sverige. Jag kan konstatera att i Danmark sköts stora delar av ny infrastruktur inom ramen för Sund & Bælt. Denna konstruktion anses göra framdriften och underhållet av järnvägen mer rationell och effektiv.

### **43. Samhällsekonomiska analyser, punkt 20 (S, MP)**

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Carina Ödebrink (S), Linus Lakso (MP) och Zara Leghissa (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2899 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 1 och avslår motionerna

2023/24:1249 av Martina Johansson och Elisabeth Thand Ringqvist (båda C) yrkande 2,

2023/24:2079 av Johan Hultberg (M) yrkande 8,

2023/24:2081 av Johan Hultberg (M) yrkande 4 och  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 77.

### *Ställningstagande*

Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder (ASEK) rekommenderar vilka metoder och värden som ska användas för samhällsekonomiska lönsamhetsbedömningar inom transportområdet, men besluten fattas dock av Trafikverket. Den 2 april 2024 presenterades de senaste uppdaterade beräkningarna. Vi menar att justeringarna inte är tillfyllest. Modellen och de kalkylvärden som ASEK och Trafikverket har beslutat sig för genererar ett nettonuvärde som kan användas för att jämföra olika satsningars samhällsekonomiska lönsamhet med varandra. Vi menar att detta i princip är bra, men vi vill påpeka att det inte visar någon total och objektiv sanning. Hur modellen ser ut och hur viktningen av olika delmoment sker bestämmer helt hur den slutliga lönsamhetssiffran ser ut.

Vi kan konstatera att modellen innehåller en systematisk bias för och emot vissa typer av projekt. Vi vet att viktiga satsningar på Malmbanan räknas som samhällsekonomiskt olönsamma enligt modellen. Vi vet också att modellen systematiskt missgynnar järnvägssatsningar till förmån för satsningar på vägar, och särskilt döms större järnvägsprojekt ut av modellen. Vi vet också att modellen dåligt bedömer värdet av byggda järnvägsdelsträckor i det som senare ska bli ett stråk. Vi ser dessutom att modellen tenderar att undervärdera samhällsekonomiska vinster på lång sikt. Projekt som modellen anser vara samhällsekonomiskt olönsamma klassas som lönsamma så fort de är färdigbyggda.

Vi menar att det därför behövs en översyn av den samhällsekonomiska analysmodellen och hur samhällsnytta beräknas eftersom den nuvarande modellen inte fungerar för t.ex. den utveckling som sker i norra Sverige i dag. När det gäller norra Sverige vill vi i sammanhanget även lyfta fram att SCB:s befolkningsprognos utgår från hur befolkningsutvecklingen har sett ut över en lång tid, vilket gör att befolkningsstatistiken släpar efter när förändringar sker så snabbt som de gör nu. Statistiken väger inte in den snabba befolkningsökningen i norra Sverige, där behovet är mycket stort av utbyggd infrastruktur. Vi vill även lyfta fram Tillväxtverkets remissvar på Trafikverkets inriktningsunderlag inför den nya nationella planen för transportinfrastruktur:

Ska samhällsekonomiska bedömningar väga tungt måste de bidra till en framtid som är hållbar, önskvärd, politiskt beslutad och värdesätter synergier och samplanering. Vi står inte bakom att Trafikverkets modell för samhällsekonomiska kalkyler ska tolkas som svaret på insatsen enligt direktivet. [...] Vi ser en risk att kalkylmodellens begränsningar blir styrande för utfallet. Vi är oroliga att Trafikverkets fokus på basprognosen och nyttjandet av sina samhällsekonomiska kalkyler som främsta underlag för prioriteringar riskerar att göra i princip alla järnvägssatsningar i hela landet olönsamma och att det inte styr mot ett transporteffektivt samhälle.

Vi konstaterar att det är skarpa ord mot den samhällsekonomiska lönsamhetsmodell som används av Trafikverket. Vi menar att det är statens skyldighet att använda gemensamma resurser på bästa sätt, men för att lyckas med det måste underlagen utgå från korrekta siffror och analyser. Mot den bakgrunden menar vi att regeringen snabbt behöver låta granska och förändra den modell för samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning som Trafikverket använder.

#### **44. Samhällsekonomiska analyser, punkt 20 (C)**

av Ulrika Heie (C).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 77 och avslår motionerna

2023/24:1249 av Martina Johansson och Elisabeth Thand Ringqvist (båda C) yrkande 2,

2023/24:2079 av Johan Hultberg (M) yrkande 8,

2023/24:2081 av Johan Hultberg (M) yrkande 4 och

2023/24:2899 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 1.

##### *Ställningstagande*

Samhällsekonomiska kalkylmodeller ligger till grund för vilka investeringsbeslut som fattas. Jag menar att det därför är helt avgörande att kalkylmodellerna är rättvisande, men jag kan konstatera att nyttan av tillförlitliga godstransporter inte framgår av dagens kalkylmodeller. Med en felaktig eller ofullständig kalkyl kommer därmed felaktiga samhällsliga investeringsbeslut att fattas. För att beräkna den samhällsekonomiska nyttan i ett projekt behöver exempelvis restidsvärden justeras så att de ger en mer rättvisande bild av de samhällsekonomiska vinsterna än vad som är fallet i dagsläget. Detsamma gäller även för godset i transportsystemet, som är konstant undervärderat. Jag vill framhålla att det behöver genomföras en samhällsekonomisk värdering av godsprojekt som på ett rättvisande sätt speglar deras betydelse för näringslivets konkurrenskraft och för Sveriges konkurrenskraft som nation. Utvecklingsarbetet med kalkylmodeller och samlade effektbedömningar av godstransporter måste därför intensifieras. Jag vill betona att transportererna är en integrerad del i hela den industriella produktionen och skapar stora mervärden för Sverige.

Sammanfattningsvis behöver det göras en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna i syfte att värdera industrins och godsflödets betydelse rätt.

#### **45. Kostnadskontroll och effektivitet, punkt 21 (S)**

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Carina Ödebrink (S) och Zara Leghissa (S).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 21 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 9 och 27 samt  
avslår motionerna  
2023/24:1663 av Mattias Jonsson och Johan Büser (båda S),  
2023/24:2000 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S) yrkande 2 i denna del och  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 2.

##### *Ställningstagande*

Inledningsvis vill vi betona att en förutsättning för att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv är att transportköparen betalar för alla kostnader som transporten orsakar. Det gäller inte minst de s.k. externa kostnader som uppstår som följd av en transport. Exempel på effekter som orsakar externa kostnader är buller, luftföroreningar, föroreningar av mark och vatten, intrång i naturmiljöer och utsläpp av växthusgaser. Vi vill framhålla att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv och att transportköparen ska betala för alla kostnader som transporten orsakar, inklusive externa kostnader.

Vidare vill vi betona att det är viktigt med en mycket noggrann kostnadskontroll vid infrastrukturinvesteringar eftersom dessa gång efter annan har dragits med skenande kostnadsökningar. Vi menar att transparensen kring orsakerna till kostnadsökningar behöver stärkas. Vi vill i sammanhanget påpeka att genom att Trafikverket får möjlighet att bedriva underhåll av sina anläggningar i egen regi kan både snabbare och effektivare underhållsarbeten uppnås samtidigt som det leder till bättre kostnadskontroll när man jämför utfall hos olika utförare.

**46. Kostnadskontroll och effektivitet, punkt 21 (C)**

av Ulrika Heie (C).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 21 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 2 och  
avslår motionerna

2023/24:1663 av Mattias Jonsson och Johan Büser (båda S),  
2023/24:2000 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S) yrkande 2 i denna del och  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 9 och 27.

*Ställningstagande*

Riksdagen har fattat beslut om att det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Jag vill lyfta fram att när ett flertal aktörer får verka på en marknad blir resultatet ökad konkurrens, lägre priser och bättre kvalitet. Jag vill i sammanhanget också lyfta fram att regelverket för strategisk och ekonomisk planering av vägar och järnvägar är komplext och svåröverskådligt, vilket gör det svårt att göra en realistisk planering som kan spänna över flera områden, såsom hänsyn till miljö och kostnadseffektivitet. Jag menar att det på många punkter är tydligt att planeringen av vägar och järnvägar behöver bli effektivare. Fysiska och marknadsmässiga förutsättningar förändras över tid, medan behovet av smart planering av infrastruktur består. Jag anser att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar när det gäller vägar och järnvägar bör göra en bred analys av vilken upphandlingsform som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet.

**47. Forskning och innovation, punkt 22 (SD)**

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 22 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 53 och



avslår motion

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 27.

### *Ställningstagande*

Vi kan konstatera att i bl.a. Kina byggs det järnväg på bropelare för att nyttja marken runt järnvägen mer effektivt samt för att slippa barriäreffekter, minska snöproblematik och minska risken för påkörning. Denna byggteknik gör dock mycket visuella intryck i omgivningen. Vi menar att nya byggtekniker kan vara fördelaktiga och att Sverige mycket väl kan dra lärdom av att bygga på bropelare. Vi menar att tekniken kan beaktas i planeringen av ny järnväg i Sverige och att utvecklingen av nya byggmetoder för järnväg bör öka.

### **48. Forskning och innovation, punkt 22 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 22 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 27 och  
avslår motion

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 53.

### *Ställningstagande*

Digitalisering och automatisering skapar helt nya förutsättningar inom transportområdet med autonoma fordon och delningstjänster. För att minska miljöpåverkan, men behålla mobiliteten, måste transporterna bli effektivare. För att bryta beroendet av fossila bränslen och minska klimatutsläppen krävs det enligt min bedömning många olika lösningar och tekniker med mer energi-effektiva fordon, en ökad biodrivmedelsanvändning, fordon med nollutsläpp som drivs med grön el eller vätgas och bränsleceller, men också praktiska lösningar med bilpooler och smarta digitala mobilitets- och delningstjänster. Jag vill därför understryka att det behövs mer forskning och introduktion av ny teknik på marknaden. Jag menar att det behövs en översyn av om det kan vara lämpligt att offentliga aktörer går före och bygger resurseffektivt samt premierar ny och innovativ teknik i upphandlingsförfaranden.

#### **49. Myndighetsstrukturen inom transportområdet, punkt 23 (S, MP)**

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Carina Ödebrink (S), Linus Lakso (MP) och Zara Leghissa (S).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 23 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2023/24:417 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) och  
2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 4.

##### *Ställningstagande*

Trafikverket bildades 2010 genom en sammanslagning av i första hand Banverket och Vägverket. Fram till april 2010 var ordningen sådan att ansvaret för vägnätet var underordnat Vägverket och ansvaret för järnvägsnätet var underordnat Banverket. Därefter har verksamheterna varit sammanslagna under Trafikverket.

Sedan starten har Trafikverket fått återkommande kritik. Det har handlat om dåliga upphandlingar, dålig kostnadskontroll, svällande organisation, dålig planering, dålig framförhållning och en dålig styrsel m.m. Antalet anställda på Trafikverket har ökat betydligt sedan bildandet. Enligt Trafikverkets årsredovisning var det totalt 6 806 anställda 2010, och 2022 hade det totala antalet anställda ökat till 10 642. Ytterligare ett problem med sammanslagningen som har lyfts fram är att det numera är svårare att få den kompetens som krävs för flera tjänster. Vi kan vidare konstatera att ett antal rapporter från Riksrevisionen under de senaste åren har riktat kraftig kritik mot Trafikverket ur många aspekter.

Vi kan konstatera att problemen i Trafikverket drabbar resenärerna och de som är beroende av godstransporter, med försenade och inställda tåg, stora kostnader och många bekymmer som följd. Vi anser att mycket talar för att problemen inte bara kan hänföras till ledningsbrister, utan att det också handlar om inneboende svagheter i själva organisationsstrukturen. De positiva synergieffekter som skulle följa med sammanslagningen har vi 14 år senare ännu inte sett framträda.

Med anledning av de återkommande stora problemen som Trafikverket sammankopplas med menar vi att regeringen bör tillsätta en utredning av Trafikverkets organisation, med syftet att se över hur en återuppdelning av Trafikverket i två separata myndigheter, i en banverksdel och i en vägverksdel, skulle kunna genomföras.

# Särskilda yttranden

## **1. Intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart, punkt 4 (SD)**

Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD) anför:

Om vårt förslag till ställningstagande i frågan om intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart (reservation 7) avslås i den förberedande voteringen i kammaren avser vi att i huvudvoteringen stödja det alternativ som förordas av företrädarna för Moderaterna, Kristdemokraterna och Liberalerna.

## **2. Åtgärder när det gäller järnvägar, punkt 11 (SD)**

Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD) anför:

Om vårt förslag till ställningstagande i frågan om åtgärder när det gäller järnvägar (reservation 21) avslås i den förberedande voteringen i kammaren avser vi att i huvudvoteringen stödja det alternativ som förordas av företrädarna för Moderaterna, Kristdemokraterna och Liberalerna.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

### Skrivelsen

Regeringens skrivelse 2023/24:135 Riksrevisionens rapport om nationell plan för transportinfrastrukturen.

### Följdmotionerna

*2023/24:2897 av Linda W Snecker m.fl. (V):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av regeringens styrning över namngivna investeringar i nationell plan och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en transportmedelsneutral samhällsekonomisk beräkningsmodell med tydlig koppling till klimatmålen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sittande och framtida regeringar bör färdigställa påbörjade etapper för att nettonuvärdeskvoten för järnvägsinvesteringar ska öka och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en infrastrukturberedning och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2899 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snabbt behöver låta granska och förändra den modell för samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning som Trafikverket använder och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta en infrastrukturberedning där riksdagens partier tillsammans skulle kunna arbeta för långsiktighet och enighet inom trafikpolitikens område och tillkännager detta för regeringen.

### Motioner från allmänna motionstiden 2023/24

*2023/24:22 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om gränsöverskridande infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:30 av Martin Westmont och Robert Stenkvist (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att utreda hur man ska kunna motverka och minska den köbildning man ser på sträckan Södertälje–Stockholm på Europaväg 20 och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:31 av Johnny Svedin och Mattias Bäckström Johansson (båda SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till medel för en utbyggnad av E22 inom Kalmar län, med fokus på att göra vägen säkrare, mer framkomlig och förberedd för framtida trafikökning och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att initiera en utredning kring förbättringar av tågförbindelserna till och från Kalmar län, med målet att minska restiderna och öka frekvensen av avgångar och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsammans med Trafikverket och regionens aktörer utarbeta en konkret handlingsplan för genomförandet av dessa infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:38 av Mattias Bäckström Johansson och Johnny Svedin (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för färjetrafik mellan Byxelkrok och Oskarshamn i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:40 av Mattias Bäckström Johansson och Johnny Svedin (båda SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur säkerheten på Ölandsbron kan förbättras och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att starta projekteringen av en ny bro eller tunnel från fastlandet till Öland och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:43 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rusta upp Stångådals- och Tjustbanan och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en sydostkustbana och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:45 av Dennis Dioukarev m.fl. (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att nyttja brukaravgifter i stället för trängselskatt och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:47 av Dennis Dioukarev m.fl. (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en förbifart Göteborg och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:49 av Dennis Dioukarev m.fl. (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheterna att bygga en kryssningskaj vid Röda sten och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:50 av Dennis Dioukarev m.fl. (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska föra samtal med Göteborgs stad om att muddra farleden till Fiskebäcks hamn och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:53 av Dennis Dioukarev m.fl. (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör beakta det regionala infrastrukturbehovet i sitt framtida arbete och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:137 av Nima Gholam Ali Pour och Jörgen Grubb (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige och Danmark gemensamt bör utreda förutsättningarna för att förverkliga Öresundsmetron och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:139 av Jörgen Grubb (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till en ny landsväg för lastbil sträckan Malmö–Helsingborg och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:155 av Erik Hellsborn och Carita Boulwén (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att besluta om en motorvägsförbindelse mellan E6 och Ullared och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:170 av Angelica Lundberg (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för en ny järnvägssträckning mellan Jönköping och Göteborg och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:200 av Magnus Jacobsson (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om järnvägarna i Fyrbodalen och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:201 av Magnus Jacobsson (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägnätet i Fyrbodalen och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:202 av Magnus Jacobsson (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att utreda Europaspåret jämte redan startade utredningar om förbindelse över Öresund och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:203 av Magnus Jacobsson (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta att bygga ut broar längs med Bohuslän och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:204 av Magnus Jacobsson (KD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över vad som behöver åtgärdas i Västsverige för att Sverige ska klara av en långvarig konflikt och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:207 av Magnus Jacobsson (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur framtida infrastruktur kan finansieras och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:209 av Magnus Jacobsson och Cecilia Engström (båda KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör beräkna förutsättningarna för upprustning av E20 sträckan Malmö–Ängelholm och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:213 av Amanda Lind m.fl. (MP):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda utbyggnaden av dubbelspår längs Nya Ostkustbanan och att

detta bör få genomslag även i kommande nationell plan och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda utbyggnaden av Norrbotniabanan och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera utbyggnad av Botniska korridoren och järnväg i norra Sverige i kommande nationell plan och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:225 av Josef Fransson (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i nästa trafikinfrastrukturproposition uppvärdera och prioritera Jämtlands infrastrukturbehov och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:230 av Mattias Bäckström Johansson (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att genomföra det motionen lyfter om E22:an och andra vägar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till ökad överflyttning av gods till sjöfart och tillkännager det för regeringen.

*2023/24:237 av Fredrik Lindahl (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att inleda en åtgärdsvalsstudie för att se över framkomlighetsbehovet för Norrortsleden och länsväg 265 och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja förhandlingar mellan staten, Region Stockholm och de berörda kommunerna om att hitta finansieringslösningar och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:238 av Fredrik Lindahl (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att initiera en åtgärdsvalsstudie för E18 Stockholm nordost med utgångspunkten kapacitets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja en förhandling med berörda parter kring finansieringen av kapacitets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder och tillkännager detta för regeringen.



*2023/24:243 av Alexandra Anstrell (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka möjligheterna till skyndsam installation av sprinkler i Södra länken och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:260 av Cecilia Engström och Torsten Elofsson (båda KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera utbyggnad av hela E6 mellan Malmö och Helsingborg och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:263 av Kjell-Arne Ottosson (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av E18 och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:298 av Robert Hannah (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen överväga att prioritera en modernisering av tågsträckan mellan Håkanstorp och Herrljunga och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:301 av Lina Nordquist (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över klimateffekterna av en järnvägslänk mellan Uppsala och Enköping och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:304 av Cecilia Rönn (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur det snarast kan göras satsningar på infrastruktur som stärker tillväxten i Halland och övriga Väst- och Sydsverige och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:319 av Louise Eklund (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta det tidigare påbörjade dansk-svenska initiativet till en utredning kring möjliga framtida Öresundsförbindelser och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:338 av Louise Eklund och Camilla Mårtensen (båda L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att infrastrukturen kring Ystads hamn och E65 bör förbättras och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om investeringsstöd för utbyggnad av flygplatser och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en stärkt marknadspott för snabba åtgärder i syfte att stärka kapaciteten och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra sträckan Maria–Helsingborg dubbelspårig och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Göteborg–Borås via Landvetter snarast bör byggas med dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Göteborg–Alingsås ska byggas ut till fyrspårig järnväg och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Södra stambanan snarast bör byggas ut till fyrspårig järnväg mellan Lund och Hässleholm och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Hässleholm–Kristianstad bör byggas om till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Alvesta–Växjö bör byggas om till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Norrbottenbanans utbyggnad av sträckan Luleå–Skellefteå ska påbörjas och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en upprustning av Ostkustbanan inklusive Stockholm–Uppsala med dubbelspår för 250 kilometer i timmen och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en upprustning av Inlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om godstrafikens behov av upprustade bansträckor och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skogs- och gruvindustrins behov av nya järnvägsspår i Norrland och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Europeiska revisionsrättens rapport bör beaktas vid utredningar och

- beräkningar av höghastighetsjärnväg i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjligheten att transportera järnvägsvagnar med fartyg bör bibehållas och tillkännager detta för regeringen.
  21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en ny förbindelse mellan Sverige och Danmark och tillkännager detta för regeringen.
  23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett arbete bör inledas för förbättrade järnvägskommunikationer mellan Sverige och Norge och tillkännager detta för regeringen.
  24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsningar på järnväg bör finansieras med direktanslag och tillkännager detta för regeringen.
  25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kraftigt stärka underhållet av det befintliga järnvägssystemet och tillkännager detta för regeringen.
  28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera mer resurser till dubbelspårig järnväg och tillkännager detta för regeringen.
  29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge bättre förutsättningar för regionala järnvägsnät och tillkännager detta för regeringen.
  30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ha en positiv grundsyn på olika regioners önskemål om nya stationer och tillkännager detta för regeringen.
  53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvecklingen av nya bygghetoder för järnväg bör öka och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):*

15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om översyn av trafikflöden till och från hamnar och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD):*

15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett riktat stöd till kommuner för upprustning av vägar och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att omarbota stadsmiljöavtalen till förmån för att upprusta kommunala vägar och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att europavägarna i landet bör hålla lägst fyrfältsstandard och tillkännager detta för regeringen.

39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att terrrorsäkra infrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten bör ta större ansvar för nätet av enskilda vägar och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att införa en stärkt marknadspott för väginvesteringar och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:417 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en uppdelning av Trafikverket i ett vägverk och ett banverk och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:421 av Tobias Andersson m.fl. (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om större fokus på industrins villkor i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:425 av Tobias Andersson m.fl. (SD):*

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera industrins villkor inom infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:432 av Tobias Andersson m.fl. (SD):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka infrastrukturen kopplad till gruvnäringens behov och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:443 av Tobias Andersson m.fl. (SD):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:445 av Tobias Andersson m.fl. (SD):*

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av välfungerande infrastruktur för besöksnäringen och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:499 av Malin Danielsson (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda lämpliga satsningar på Södertörns infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:503 av Malin Danielsson m.fl. (L):*

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda åtgärder för Stockholms infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:508 av Katarina Tolgfors (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den säkerhetspolitiska aspekten bör vägas in i helhetsbedömningen av en satsning på förbättrad och utvecklad järnväg mellan Oslo och Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en utredning under mandatperioden gällande satsning på järnvägsstråket mellan Oslo och Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de svenska och norska regeringarna bör ta fram en avsiktsförklaring gällande järnvägsstråket mellan Oslo och Stockholm med anledning av det som tas upp i motiveringen nedan och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:509 av Jörgen Berglund m.fl. (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en modern järnväg längs hela Norrlandskusten och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:512 av Jörgen Berglund m.fl. (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder för höjd trafiksäkerhet och bibehållen hastighet på vägnätet i norra Sverige i nästa nationella transportplan bör få högre prioritet och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:672 av Serkan Köse (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att öka kapaciteten för godstransporter via vattenvägar och järnvägar, särskilt genom att utöka dubbelspåret på Nynäsbanan från Västerhaninge till Nynäshamn och genom att påskynda trafiksäkerhetshöjande åtgärder för väg 225 i Stockholms län, och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:675 av Annika Hirvonen m.fl. (MP):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa anslutningen i Linköping för Stångådalsbanan och Tjustbanan och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åter göra Stångådalsbanan till ett riksintresse och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera underhållet och utvecklingen på Stångådalsbanan och Tjustbanan och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om delelektrifiering av Stångådalsbanan och Tjustbanan och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra säkerheten vid obevakade järnvägsövergångar på Stångådalsbanan och Tjustbanan och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa förutsättningar för att persontrafik till Oskarshamn på Stångådalsbanan ska kunna återupptas och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:688 av Rasmus Ling (MP):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett förverkligande av en metro mellan Malmö och Köpenhamn och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:703 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägen mellan Gävle och Härnösand bör byggas ut till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:705 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta behovet av fyrfilig motorväg genom Gävleborg i kommande planarbete och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:722 av Ulrika Heindorff m.fl. (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att undersöka möjligheten till en ny fast förbindelse mellan Sverige och Danmark och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att en eventuell HH-förbindelse ska ingå i en sådan översyn och de utredningar som redan gjorts ska tas till vara och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:728 av Magnus Resare (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att förändra fördelningsmodellen för anslag till infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:734 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Mäljarbanan och snabbare förbindelse mellan Stockholm och Oslo och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förstärkningar av Bergslagspendeln och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anpassa Hjulstabron för att större fartyg ska kunna trafikera Mäljarleden och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägunderhållet i Västmanland och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:828 av Anne-Li Sjölund (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att bygga en ny bro mellan Alnö och fastlandet och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:854 av Daniel Persson (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda alternativ för att stärka vägnätet så att man kan förvänta sig en likvärdig kvalitet på det statliga vägnätet i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:855 av Daniel Persson (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra dubbelspår på Ostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:858 av Daniel Persson (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt anlägga en fyrfilig E4 genom hela Gävleborg och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:869 av Ingela Nylund Watz m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en ny trafiklösning med bro eller tunnel över Saltsjö-Mälarsnittet i Södertälje och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:896 av Jan Riise (MP):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Halmstad–Nässjö-banan bör behållas samt utvecklas och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Markarydsbanan bör behållas samt utvecklas och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Viskadalsbanan bör behållas samt utvecklas och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:903 av Katarina Luhr m.fl. (MP):*

27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett regelverk för stopp av kalavverkningar i stråk runt järnvägsnätet i syfte att skredesskydda och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:935 av Linus Lakso (MP):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återinföra persontrafik på järnvägen mellan Oxelösund och Eskilstuna och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:968 av Camilla Brunsberg (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen inför arbetet med kommande plan bör se över möjligheten att tidigarelägga byggandet av Sydostlänken och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:969 av Camilla Brunsberg (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att utreda förutsättningarna för att finansiera Sydostlänken fullt ut i den nationella infrastrukturplanen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en ny järnväg mellan Karlshamn och Sölvesborg och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att utreda förutsättningarna för ett byggstartbesked av Ronneby östra–Nättraby samt säkerställa att inga ytterligare förseningar sker och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en tidigareläggning av kapacitetsåtgärder på Blekinge kustbana samt att mötesspåret placeras i Bredåkra med anslutning till Ronneby Airport, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.



5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att koppla ihop Blekinges hamnar med Scanmed-korridoren i Sverige och därmed förlänga Baltic Adriatic-korridoren när Sydstälänken är färdigbyggd, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att se över möjligheten att staten tar ett större ansvar för infrastrukturen runt hamnarna för att främja intermodalitet mellan sjöfart och järnväg och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att öka ramarna till länstransportplanerna och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att öka transparensen i hur medlen fördelas mellan de olika regionernas länstransportplaner och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP):*

35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för att främja transporteffektivitet, bl.a. genom att Trafikverket ska arbeta målstyrt i stället för prognosbaserat, och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägen ska rustas upp och byggas ut i hela landet samt att nya stambanor i södra Sverige med nav i Jönköping ska byggas och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det ska införas ett vägtrafikminskningsmål som utgår från klimatmålen och där storstäder och större städer med sina bättre förutsättningar tar en större del av vägtrafikminskningen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att klimatanpassa transportinfrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att premiera steg 1- och steg 2-åtgärder samt upprustning av befintlig väginfrastruktur framför nya vägar och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder/regeländringar och ökade statliga investeringar för överflyttning av långväga godstransporter från väg till järnväg och sjöfart och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1000 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för förbättrad militär mobilitet genom Jämtlands län och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1021 av Anna-Caren Säterberg och Kalle Olsson (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör beakta Inlandsbanans utvecklingspotential och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1022 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att analysera vägstandarden i länen samt verka för ökad transparens kring fördelning av statliga medel i regional infrastrukturplan och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1042 av Niklas Sigvardsson m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fatta beslut om att bygga nya stambanor i ett sammanhållet system och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1083 av Azra Muranovic m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningar för förbättrad infrastruktur i Jönköpings län och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1099 av John E Weinerhall (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ambitionen att säkerställa Ostlänkens långsiktiga behov av kraftigt förbättrade gods- och pendlingsflöden i enlighet med Trafikverkets tidsplan och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1102 av Lars Püss (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en reformering av den långsiktiga finansieringen av infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1115 av Fredrik Ahlstedt och Anna af Sillén (båda M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra pendlingen och godstransporterna i Stockholm-Mälardalenregionen och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1118 av Jan Ericson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över Trafikverkets makt över kommunernas planarbete och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1154 av Staffan Eklöf och Björn Tidland (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera utbyggnad till dubbla körfält i båda riktningarna på riksväg 40 på sträckningen mellan Ulricehamn och Jönköping och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1167 av Ann-Sofie Alm (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda den nordiska nyttan med en dubbelspårig järnväg mellan Göteborg och Oslo och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1169 av Ann-Sofie Alm (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vägnätet i Fyrbodalen bör rustas upp och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1189 av Staffan Eklöf och Eric Westroth (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda om staten kan ta över ansvaret helt och hållet för banan Halmstad–Nässjö och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1194 av Per-Arne Håkansson m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att successivt bygga ut Skånebanan från Helsingborg till Kristianstad till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1215 av Alireza Akhondi (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en översyn av hur Trafikverket lever upp till sitt uppdrag att upprätthålla en god vägstandard i hela Sverige, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2023/24:1218 av Stina Larsson (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafiksituationen i Ystad och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1225 av Martina Johansson (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en utredning bör tillsättas för att skapa mer situationsanpassade regelverk när Trafikverket gör åtgärder i infrastrukturen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2023/24:1249 av Martina Johansson och Elisabeth Thand Ringqvist (båda C):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska ta med besöksnäringen i sin nyttoutvärderingskalkyl och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1285 av Joakim Sandell och Rose-Marie Carlsson (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige och Danmark gemensamt bör utreda förutsättningarna för att förverkliga Öresundsmetron och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1324 av Lena Johansson och Fredrik Olovsson (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att säkerställa arbetet med att färdigställa en ny Hjulstabro och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1344 av Peder Björk och Anna-Belle Strömberg (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en snabbare utbyggnad av Nya Ostkustbanan så att utvecklingsmöjligheter säkerställs och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1345 av Anna-Belle Strömberg och Peder Björk (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att lösa trafiksituationen i Örnköldsvik och investera i annan statlig väginfrastruktur i Västernorrland så att utvecklingsmöjligheter säkerställs och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1350 av Niklas Karlsson (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökad godstågskapacitet över Öresund och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1356 av Lars Isacsson (S):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att se över Trafikverkets stödstruktur till enskilda vägföreningar för att säkerställa att tillräckligt ekonomiskt stöd tilldelas de drabbade

områdena, särskilt i ljuset av extremväderhändelser, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2023/24:1363 av Lars Isacsson m.fl. (S):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att publika laddpunkter för elbilar bör etableras i likvärdig omfattning i hela landet och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1366 av Mathias Bengtsson (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regeringen i uppdrag att utreda Dalabanans kapacitet och standard samt ta fram en åtgärdsplan och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1367 av Dan Hovskär (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sträckan Falköping och Borgunda (Falköping–Skövde) och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1368 av Dan Hovskär (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en snabbupprustning av Västra stambanan samt en utbyggnad av ytterligare dubbelspår på sträckan Alingsås–Göteborg och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1370 av Dan Hovskär (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen överväga att prioritera en modernisering av tågsträckan mellan Håkantorp och Herrljunga och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1373 av Gudrun Brunegård (KD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inför den kommande infrastrukturplanen väga in analyser av svensk infrastrukturpolitik och dess betydelse och förutsättningar för svensk regional produktivitetsdriven tillväxt och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i kommande revideringar och kompletteringar av resurstilldelning av infrastrukturmedel prioritera områden som under lång tid drabbats av strukturell snedfördelning, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i den kommande infrastrukturplanen väga in beredskapsaspekter och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1376 av Mathias Bengtsson (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en upprustning av Inlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1377 av Cecilia Engström (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att genomföra en lokaliseringsutredning för en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1379 av Ingemar Kihlström (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda vilka kapacitetseffekter som en utbyggnad av dubbelspår, mötesplatser, planskilda korsningar samt utökat underhåll ger för Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1385 av Mathias Bengtsson (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar i Västerdalsbanan och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1386 av Ingemar Kihlström (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta de positiva miljö- och trafiksäkerhetseffekter som ett färdigställande av den sista etappen av länsväg 181:s ombyggnation utgör i den framtida prioriteringen för infrastruktur samt länsvägar och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1398 av Camilla Brunsberg (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att E22 genom Blekinge och sträckan mellan Björketorp och Nättraby bör prioriteras i kommande planarbete och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1492 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna att bygga ut E6 genom Skåne till en trefilig motorväg på fler avsnitt och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1508 av Heléne Björklund och Magnus Manhammar (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera och finansiera Sydostlänken i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP):*

31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för att främja transporteffektivitet, bl.a. genom att Trafikverket ska arbeta målstyrt i stället för prognosbaserat, och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägen ska rustas upp och byggas ut i hela landet samt att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder/regeländringar och ökade statliga investeringar för överflyttning av långväga godstransporter från väg till järnväg och sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den statliga medfinansieringen av s.k. steg 1- och steg 2-åtgärder bör stärkas, inklusive avgränsas till specifika insatser utifrån dessas potential till minskade utsläpp, och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en nationell plan för utbyggnaden av laddinfrastrukturen i hela landet och ett ökat statligt ansvar för ”vita fläckar” på kartan över laddstolpar och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta för lågsamladdning och utreda hur en lagstiftning som ger ”tillträde till laddning” kan utformas och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge en myndighet ett särskilt samordningsansvar för de stöd som ges till ladd- och tankinfrastruktur för el och vätgas till personbilar, lätta lastbilar och tunga fordon, fartyg och flyg och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla riktade stöd för ladd- och tankinfrastruktur, byte av batterier och transport av batterier till arbetsmaskiner och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1527 av Linus Lakso m.fl. (MP):*

25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för ett transporteffektivt samhälle för att minska energiförbrukningen inom transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1534 av Daniel Helldén m.fl. (MP):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt utreda vilka konsekvenser Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande 2029 får för transportinfrastrukturen i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1548 av Teresa Carvalho m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen undersöka möjligheten att utse hamnar där staten tar ett ökat ansvar för planering av infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1549 av Johan Andersson m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att säkerställa byggandet av Ostlänken och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1560 av Hans Ekström (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra transportinfrastrukturen i Stockholm-Mälardalenregionen och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1565 av Adnan Dibrani m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en infrastruktur för en hållbar framtid i Halland och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1611 av Helena Lindahl (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att säkerställa upphandling av en färja med kapacitet att trafikera sträckan mellan Umeå och Holmön året runt och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1625 av Anne-Li Sjölund m.fl. (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en sammanhållen och snabb satsning på dubbelspårsutbyggnad mellan Gävle och Härnösand, den s.k. Nya Ostkustbanan, och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1629 av Jonny Cato m.fl. (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att snarast färdigställa utbyggnaden av dubbelspår längs hela



sträckningen mellan Göteborg och Malmö och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1635 av Jonny Cato m.fl. (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det angelägna i att fortsätta arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1646 av Helena Lindahl (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att finansiera en elektrifiering av Tvärbanan i Västerbotten och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1647 av Daniel Bäckström och Helena Lindahl (båda C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till investeringsstöd till enskilda vägar och skogsvägar och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1650 av Niels Paarup-Petersen (C):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att skapa nya förbindelser över Öresund och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om gemensam finansiering av förbindelser över Öresund och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1663 av Mattias Jonsson och Johan Büser (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över Trafikverkets ansvar vad gäller finansiering av statliga infrastrukturprojekt där förseningar och fördringar uppstår och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1669 av Johanna Haraldsson m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av nya stambanor genom Sverige i ett sammanhållet system och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1676 av Mattias Jonsson och Johan Büser (båda S):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för ett nationellt mål om minskad biltrafik och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att arbeta med målstyrd

infrastrukturplanering i stället för prognosstyrd och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1680 av Gudrun Brunegård (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en ny fast förbindelse till Öland och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1681 av Mathias Bengtsson (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur fler enskilda vägar som drabbas av naturkatastrofer framgent kan omfattas av statligt stöd och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1695 av Ida Ekeröth Clausson m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Kinnekullebanan och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1700 av Lena Johansson (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur en konkurrensneutralitet mellan olika transportsystem skulle vara möjlig och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1711 av Erik Ezelius m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att påskynda arbetet med att öka spårkapaciteten på Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1731 av Elin Nilsson (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för bättre järnvägsförbindelser mellan Stockholm och Oslo och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1746 av Helena Lindahl m.fl. (C):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör titta på finansieringslösningar för Norrbotniabanans förverkligande exempelvis genom att staten, via Riksgälden, lånar upp hela den summa som banan beräknas kosta och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att ge bolaget Norrbotniaban AB i uppdrag att tillsammans med Trafikverket ansvara för samt genomföra projektet

fullt ut och att återbetalning bör ske på samma sätt som upplägget med Botniabanan – en återbetalningsmodell där infrastrukturbudgeten under en viss tid belastas med en årligt återkommande summa – och tillkännager detta för regeringen.

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att snarast ge i uppdrag till Trafikverket att forcera plan- och byggarbetet, för hela sträckan, för att möjliggöra kortast möjliga byggtid (detta för att nyttorna ska falla ut tidigt och matcha de gigantiska investeringar som görs i norr) samt att det är viktigt att också sätta ett målår för banans färdigställande, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2023/24:1749 av Michael Rubbestad m.fl. (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda upprättandet av en färjeförbindelse mellan Skokloster och Knivsta i Uppsala län och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1780 av Anders W Jonsson och Elisabeth Thand Ringqvist (båda C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i nära samverkan med Inlandsbanan AB och näringslivet i uppdrag att se över Inlandsbanans framtida funktion med svensk normalstandard integrerat med övriga anslutande järnvägsnät inklusive samtliga tvärbanor och därmed skapa förutsättningar för nya och växande företag med fler jobb och tillväxt i inlandet, samt hur den akuta kapacitetsbristen i järnvägssystemet kan lösas och bidra till den globala klimatomställningen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2023/24:1828 av Monica Haider (S):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur underhållsskulden av befintlig svensk infrastruktur ska elimineras samt hur vår befintliga infrastruktur ska klimatanpassas och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda kostnaden för Sverige om underhållsskulden inte åtgärdas samt om svensk infrastruktur inte klimatanpassas och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1846 av Joakim Järrebring m.fl. (S):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av infrastruktur för en hållbar framtid i Västsverige och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1857 av Olle Thorell (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga en ny mötesstation på järnvägssträckan Fagersta–Västerås samt återinföra ett direkttåg Ludvika–Fagersta–Surahammar–Hallstahammar–Västerås–Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1866 av Isak From m.fl. (S):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att i samverkan med EU, Norge, Finland samt Nato utveckla och säkerställa de östvästliga förbindelserna mellan Vasa och Mo i Rana, inkluderat Kvarkestrafiken, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att studera förutsättningarna för elektrifiering av Tvärbanan Hällnäs–Storuman och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att av säkerhetsskäl och med anledning av Sveriges kommande medlemskap i Nato öka det nordiska samarbetet i infrastrukturfrågor och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta en parlamentarisk järnvägsberedning och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett uppdelande av Trafikverket i ett banverk och ett trafikverk och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom Trafikverket driva järnvägsprojekt i bolagsform och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att projektfinansiera stora järnvägsprojekt och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska fortsätta arbetet med strategi för målsättningen att flytta långväga godstransporter från lastbil till tåg och sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa en klimatanpassning av järnvägsnätet och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett regelverk för stopp av kalavverkningar i stråk runt järnvägsnätet i

- syfte att skredskydda infrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planering och byggande av nya stambanor i södra Sverige med nav i Jönköping måste återupptas och tillkännager detta för regeringen.
  16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabbutreda ett uppskjutande av bytet av kontaktledning på Västra stambanan till 2044 till efter att en första utbyggnad av nya stambanor Linköping–Jönköping–Göteborg har genomförts, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
  17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda vilka konsekvenser Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande 2029 får för transportinfrastrukturen i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
  18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast påbörja genomförandet av kompensatoriska åtgärder för godstrafik på järnväg i södra Sverige med avseende på effekterna av Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande 2029 och tillkännager detta för regeringen.
  19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nya landanslutningar för järnväg från Öresundsbron snarast bör byggas ut och tillkännager detta för regeringen.
  20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva utbyggnaden av nya landanslutningar för järnväg från Öresundsbron genom att låta Svedab bygga och äga infrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
  21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda om det danska nationella infrastrukturlöslaget Sund & Bälts konstruktion kan utgöra en lösning på framdriften av järnvägsprojekt i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
  23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast övergå i en byggfas på sträckan Maria–Helsingborg C och tillkännager detta för regeringen.
  24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Norrbotniabanan och tillkännager detta för regeringen.
  25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva landbroavsnitt på Norrbotniabanan i syfte att ge fritt utrymme för rendrivning och tillkännager detta för regeringen.
  26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att anlägga Norrbotniabanans sträcka Skellefteå–Luleå som dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
  27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anlägga dubbelspår på Malmbanan Luleå–Boden och tillkännager detta för regeringen.
  28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägssträckan Lund–Hässleholm snarast bör påbörjas och tillkännager detta för regeringen.

29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att dubbelspår Alvesta–Växjö ska byggas och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut sträckan Göteborg–Oslo till intercitystandard och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda alternativen dubbelspår Bohusbanan, Skagerackbanan respektive Norgebanan för sträckan Göteborg–Oslo och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska ta fram kostnadseffektiva förslag för att upprätthålla och utveckla lågtrafikerade tågsträckor och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja byggandet av fyrspår Alingsås–Göteborg och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Ostkustbanan bör byggas ut med dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Sundsvall–Nyland snarast bör uppgraderas till standard 250 km/h för att få till ett sammanhängande stråk med anslutning till Botniabanan och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla järnvägslinjen Stockholm–Oslo och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en koncessionsmodell för finansieringen av ny dragning och uppgradering av sträckan Arvika–Oslo och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda stickspårslösningar för stationslägen på de nya kommande stambanorna och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en uppgradering av Inlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa en funktionell anslutning mellan Stångådalsbanan och Södra stambanan i Linköping och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1900 av Mats Wiking m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att väg 45 mellan Vänersborg och Mellerud ska prioriteras när det gäller att göra vägsträckan mindre trafikfarlig och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1957 av Isak From och Serkan Köse (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om statliga garantier för att rusta upp Inlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1958 av Magnus Manhammar (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga ett mål för utbyggnaden av laddstolpar om en miljon stolpar till 2030 och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1980 av Lars Isacsson m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en möjlig upprustning av Älvdalsbanan mellan Mora och Älvdalen och en förlängning av Västerdalsbanan till Särna och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1981 av Lars Isacsson m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att utveckla väg och järnväg i Dalarnas län och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1997 av Linnéa Wickman och Sanna Backeskog (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att skynda på utvecklingen av enklare betallösningar och samlad information för landets elbilsägare och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2000 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ytterligare prioritera medel för infrastrukturinvesteringar i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att de beräkningsmodeller som används vid infrastrukturinvesteringar på ett bättre sätt än i dag svarar upp mot de verkliga kostnaderna och att de infrastrukturprioriteringar som regionerna gör i sina länsplaner faktiskt får genomslag, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2023/24:2006 av Olle Thorell och Sofie Eriksson (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för Strömsholms kanal och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2023 av Isak From m.fl. (S):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av fortsatt utveckling av samtliga transportslags infrastruktur i norra Sverige och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen måste ta initiativ för att säkerställa att staten tar sin del av ansvaret för investeringar i statlig infrastruktur i samband med expansioner och nya stora industrietableringar och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av gränsöverskridande transporter och norra Sveriges säkerhets- och transportstrategiska betydelse i norra Skandinavien och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2048 av Ida Karkiainen (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att intensifiera arbetet med att koppla samman de svenska och finska järnvägsnäten och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2053 av Fredrik Lundh Sammeli och Ida Karkiainen (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om brådskande behov av effektivt genomförda åtgärder på Malmbanan och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2079 av Johan Hultberg (M):*

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra den gränsöverskridande infrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla en metod för trafikmodellering av gränsöverskridande järnvägstransporter och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2081 av Johan Hultberg (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en plan för utbyggnaden av järnvägen i stråket Göteborg–Oslo och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka möjligheterna till privat finansiering av utbyggnaden av järnvägen i stråket Göteborg–Oslo och tillkännager detta för regeringen.



3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett nordiskt ministerråd för infrastruktur och transport och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utveckling av modeller för trafikmodellering av gränsöverskridande järnvägstransporter och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nordisk infrastrukturplan och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att bygga ut södra Bohusbanan till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för att korta tiden då Bohusbanan är avstängd på sträckan Stenungsund–Uddevalla och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till en upprustning av norra Bohusbanan och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2084 av Roger Hedlund och Mattias Eriksson Falk (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förutsättningarna för en utbyggnad av Europaväg 16 och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2086 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska överväga att införa ett system för att adoptera en motorväg i enlighet med motionens intentioner och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2099 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för ett tågstopp vid Hagsta längs Ostkustbanan i kommande infrastrukturplan och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2101 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att Europaväg 4 genom Gävleborg ska vara dubbelfilig i vardera riktningen och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2114 av Viktor Wärnick och Jörgen Berglund (båda M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utbyggnad av Ostkustbanan till dubbelspårig järnväg och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2120 av Malin Höglund och Crister Carlsson (båda M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att investera mer i Dalabanan och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2127 av Saila Quicklund (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att rusta upp Inlandsbanan för att skapa ännu bättre förutsättningar för fler företag och jobb i Norrlands inland och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2137 av Roger Hedlund och Mattias Eriksson Falk (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förutsättningar för en utbyggnad av Europaväg 4 och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2146 av Saila Quicklund (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ändrade beräkningsgrunder för infrastrukturmedel och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2151 av Viktor Wärnick (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en utbyggnad av E4 mellan Söderhamn och Gävle och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2277 av Noria Manouchi (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en Öresundsmetro och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2278 av Lars Englund (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att genomföra det motionen lyfter om E22:an och andra vägar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till elektrifiering av järnvägen och tillkännager detta för regeringen.

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till ökad överflyttning av gods till sjöfart och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2279 av Lars Johnsson m.fl. (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att prioritera och tidigarelägga infrastruktursatsningar i Skåne och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att intäkterna från Öresundsbron ska finansiera framtida infrastrukturinvesteringar i Skåne och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en ny fast förbindelse mellan Sverige och att Danmark och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en fortsatt utbyggnad av Södra stambanan, Västkustbanan, Skånebanan samt Helsingborgs godsbangård och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägsatsningar såsom utbyggnad av E6 och E22 till sexfiliga motorvägar och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en prioritering av hamninfrastruktur i de skånska hamnarna av nationellt intresse bör göras och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om varvet i Landskrona och inseglingssäkerheten till Landskrona och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta en infrastrukturkommission tillsammans med Danmark för att säkerställa en samlad gränsöverskridande planering av infrastrukturen i Öresundsregionen och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2281 av Josefin Malmqvist m.fl. (M):*

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av infrastruktursatsningar i Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2342 av Linda W Snecker m.fl. (V):*

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag i enlighet med tillkännagivanden från 2021 angående en utbyggd laddinfrastruktur i hela landet och tillkännager detta för regeringen.

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör skyndsamt återkomma med en nationell strategi för ett tillgängligt och heltäckande system för laddning av elfordon och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en strategi för hur Sverige ska uppnå EU:s mål om minst en laddpunkt per tio laddbara fordon och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag som undanröjer onödiga hinder, som marktillstånd, brandskyddsregler och svårigheter med installation, för att öka laddmöjligheterna av elbilar och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2345 av Linda W Snecker m.fl. (V):*

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att använda en målstyrd planering och verksamhet där klimatmålen är överordnade och utgör den styrande principen för framtidens infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ålägga kommuner och regioner att minska biltrafiken vid beviljat stadsmiljöavtal och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en infrastrukturberedning och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda och förtydliga principerna för medfinansiering och dess effekter, inte minst för fördelningen av infrastrukturmedel mellan olika delar av landet, och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att färdigställa redan påbörjade järnvägssträckor och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag som säkerställer att det regionala järnvägsnätet utvecklas och att ett moratorium för nedläggning av regionala banor ska införas och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2441 av Patrik Jönsson (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda byggnation av ett mot vid Boråstorpet på riksväg 40 i anslutning till Borås och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2443 av Patrik Jönsson (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att infrastrukturen kring Ystad hamn och E65 bör förbättras och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2444 av Patrik Jönsson (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda arbetet med att göra E6 genom Skåne sexfilig och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2445 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut E6 till sexfilig motorväg Helsingborg–Malmö och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut E65 Ystad–Malmö till minst ”2 + 2”-väg och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tidigarelägga utbyggnaden av fyrspar mellan Hässleholm och Lund och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut Skånebanan till dubbelspar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut Ystadbanan till dubbelspar och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut sträckan Lockarp–Trelleborg till dubbelspar och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut sträckan Helsingborg–Maria till minst dubbelspar och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2450 av Emma Berginger m.fl. (MP):*

36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att ta ett helhetsgrepp om transportfrågan och försörjningstryggheten vid kris och krig på samma sätt som Energimyndigheten i dag tar ett helhetsgrepp om energisystemet och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska ta fram ett system för ansvarsfördelning och fortsatt

drift av transportsystemet som fungerar i både kris och krig och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C):*

27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över om det kan vara lämpligt att offentliga aktörer går före och bygger resurseffektivt samt premierar ny och innovativ teknik i upphandlingsförfaranden, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör införa ytterligare politiska styrmedel för att säkra efterlevnaden av transportsektorns utsläppsminskningmål till 2030, vilka bör inkludera ett brett spektrum av resultatinriktade lösningar för att främja ökad användning av klimateffektiva biodrivmedel, utökad elektrifiering och mer effektiva transportlösningar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa nationella mål för täthet av laddpunkter och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att publika laddstationer måste möjliggöra betalning via roaming, samt delge tydliga och jämförbara priser vid betalning för laddning, och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2457 av Muharrem Demirok m.fl. (C):*

28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en infrastrukturberedning bör tillsättas som likt Forsvarsberedningen kan lämna förslag på insatser som behöver göras för infrastrukturen som helhet och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2458 av Muharrem Demirok m.fl. (C):*

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att bygga ut Sveriges laddinfrastruktur med incitament för hemmet, bostadsrättsföreningar, arbetsplatsen, på parkeringsplatser och på vägar och farleder samt att se över regelverken för bidrag och installation, och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten för knypunkter på landsbygden, som bemannade mackar och lanthandlare, att få möjlighet att bli snabbladdningspunkter och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa en ”rätt till laddning” i anslutning till privatägda lägenheter med möjlighet att installera en laddpunkt på egen bekostnad och tillkännager detta för regeringen.

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka möjligheten att upprätta ett mål om minst 150 000 offentliga laddpunkter till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att ge Trafikverket i uppdrag att erbjuda snabbbladdning för fordon på Trafikverkets alla rastplatser runt om i landet, så att externa leverantörer snabbt kan bygga ut laddinfrastrukturen, och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att identifiera ett antal projekt från nuvarande nationella infrastrukturplan som är lämpliga att hantera med extern medfinansiering samt att privat kapital och pensionsfonder bör ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar när det gäller väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken upphandlingsform som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta trygga och tillgängliga trafikmiljöer i planeringsarbetet för infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kvinnor och män ska ha samma möjlighet att påverka planeringen av transporter och transportinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att hamnverksamheten i kraft av sin strategiska betydelse i större utsträckning ska ingå som del i det nationella transportsystemet och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att säkerställa byggandet av nya stambanor och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en handlingsplan för att återställa underhållsskulden i järnvägssystemet senast till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör anslå medel till järnvägsunderhåll avseende lokala banor och tillkännager detta för regeringen.

55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att begreppet "en lägsta godtagbar vägstandard" bör införas och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en nationell strategi för en ökad elektrifiering av Sveriges transporter, med elinfrastruktur till aktuellt vägnät, en utbyggnadsplan för lastbilanpassad laddinfrastruktur, översyn av beslutsprocesser samt samarbete med andra länder för att sätta en standard, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom ramen för Trafikverkets resurser säkerställa att de samfälliga enskilda vägarnas 43 000 mil ska ha en bra standard, rätt sträckning och rätt bärighet i relation till det system av statliga och kommunala vägar de utgör en del av i näringslivets totala behov av godsstråk med god bärighet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningen för en automatisering av Transportstyrelsens hantering av trängsel- och vägavgifter och tillkännager detta för regeringen.
73. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ytterligare styrmedel och resultatfokuserad politik krävs för att nå målet om 70 procent minskade utsläpp från transportsektorn till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
77. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna i syfte att värdera industrins och godsflödets betydelse rätt och tillkännager detta för regeringen.
91. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta laddning av elfordon genom att den privatperson, det företag eller den bostadsrättsförening som äger en laddpunkt enkelt ska kunna tillgängliggöra den för uthyrning och tillkännager detta för regeringen.
97. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att analysera och utreda om regeringens transportpolitiska mål klarar kriser som slår hårt mot mobilitet och transporter och tillkännager detta för regeringen.
98. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa en lägsta nivå för transporter även under en kris och tillkännager detta för regeringen.
102. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att systemkritiska trafik- och säkerhetssystem fungerar även i en kris och tillkännager detta för regeringen.



*2023/24:2469 av Mikael Larsson och Christofer Bergenblock (båda C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att snarast ge Trafikverket i uppdrag att påbörja nödvändiga åtgärder på järnvägen mellan Borås, Mark och Varberg för att kunna öka hastigheten på banan och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2478 av Alireza Akhondi m.fl. (C):*

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen mot bakgrund av de stoppade planerna på nya stambanor bör ta initiativ till en dialog med berörda kommuner om hur man från statligt håll kan kompensera för ökade kostnader och sänkta fastighetsvärden och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2516 av Laila Naraghi (S):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att genomföra det motionen lyfter om E22:an och andra vägar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till ökad överflyttning av gods till sjöfart och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2536 av Markus Wiechel m.fl. (SD):*

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att aktivt undvika framtida byggande av Horsstensleden och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2553 av Fredrik Olovsson m.fl. (S):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i samarbete med Norges regering prioritera utvecklingen av järnvägssträckan mellan Oslo och Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att dialogen med Norge bör intensifieras för att identifiera gemensamma finansieringsstrategier och accelerera planeringsfasen och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2560 av Adrian Magnusson m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för fortsatta insatser för en funktionell infrastruktur i Skåne samt ökade insatser för ordning och reda på våra vägar och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2579 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en Öresundsmetro och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Öresundsbrons överskott bör kunna användas till regionala infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Öresundsmetron bör ingå i infrastrukturplaneringen i Sverigeförhandlingen och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2591 av Christofer Bergenblock (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att utreda placering och förutsättningar för en ny station på Västkustbanan mellan Varberg och Falkenberg och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2592 av Catarina Deremar (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att vidta åtgärder för en bättre järnvägsinfrastruktur i Uppsala län och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2593 av Mikael Eskilandersson och Angelica Lundberg (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för en ny järnvägssträckning mellan Helsingborg och Linköping via Jönköping och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2600 av Alireza Akhondi m.fl. (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder enligt motionens intentioner vad gäller tågförbindelse mellan Stockholm och Oslo och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2601 av Alireza Akhondi m.fl. (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att inleda planering och byggnation av Österleden och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2603 av Alireza Akhondi m.fl. (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till ökad andel medel från den nationella planen för nyinvesteringar i Stockholms län och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2610 av Kerstin Lundgren (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att inleda bygget av en motorvägstunnel under Södertälje kanal för att säkra förbindelserna till och från Stockholm via förbindelserna E4/E20 genom Södertälje och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en infrastrukturberedning bör inrättas där samtliga riksdagspartier bör ingå och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett väl fungerande och starkt transportsystem är en förutsättning för jobb och tillväxt och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den nationella planen för transportinfrastrukturen fram till 2033 bör genomföras och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trafikslagen bör samspela bättre för att få till sömlösa intermodala transporter och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att etappmålet för inrikes transporter inom miljömålssystemet som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom flyg, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010, bör ligga fast och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att takten i transportsektorns omställning till fossilfrihet kraftigt måste ökas för att det ska vara möjligt att nå såväl klimatmålet för transportsektorn som målet om nettonollutsläpp av växthusgaser till atmosfären 2045 och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de transportpolitiska målen är viktiga för genomförandet av Agenda 2030 och för att nå de globala målen för hållbar utveckling och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv och transportköparen ska betala för alla kostnader som transporten orsakar, inklusive externa kostnader, och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vi behöver mer av gränsöverskridande i vår planering och behöver se möjligheterna med att bygga ihop länder med hjälp av infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att säkerställa den gränsöverskridande järnvägstrafikens fulla potential och då särskilt den öst-västliga

- riktningen i ljuset av det förändrade geopolitiska läget och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör förutsättas genomföra elektrifieringsstrategin därför att det behövs en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering för att transportsektorn ska ställa om till i princip nollutsläpp av växthusgaser till 2045 och därmed bidra till att Sverige ska nå klimatmålen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
  15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utbyggnaden av laddinfrastruktur måste ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.
  16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att samordna information om elbilsladdare längs vägarna för att underlätta för användarna och tillkännager detta för regeringen.
  17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att samordningen i den fysiska planeringen mellan lokal, regional och nationell nivå förbättras och tillkännager detta för regeringen.
  23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsningar på järnvägs- och vägunderhåll kan bidra till att stärka konjunkturen, öka sysselsättningen och bidra till att Sverige håller samman och tillkännager detta för regeringen.
  26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägen har en nyckelroll för Sverige i att klara ett ökande transportbehov och tillkännager detta för regeringen.
  27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör finnas en noggrann kostnadskontroll vid infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
  28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att byggandet av nya stambanor måste fortsätta och tillkännager detta för regeringen.
  34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av fortsatta satsningar på vägunderhåll, inte minst på landsbygden och i det finmaskiga vägnätet i glesbygden, och att arbetet med att öka bärigheten i det svenska vägnätet måste fortsätta för att säkerställa vägnätets robusthet och kapacitet och tillkännager detta för regeringen.
  43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de satsningar som finns med i den nationella transportplanen ska genomföras inklusive nya stambanor och tillkännager detta för regeringen.
  44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta de kapacitetsutmaningar som järnvägsnätet ställs inför när Fehmarn Bält-förbindelsen står färdig 2029 och tillkännager detta för regeringen.

50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vi bör se till att vi har en god infrastruktur till och från våra hamnar och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2629 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S):*

19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikesflyg, ska minska med minst 70 procent senast 2030 och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2661 av Mattias Vepsä m.fl. (S):*

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en ny förbindelse över eller under Södertälje kanal och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

# Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 17

Motion	Motionärer	Yrkanden
<b>17. Andra infrastrukturprojekt</b>		
2023/24:30	Martin Westmont och Robert Stenkvist (båda SD)	
2023/24:31	Johnny Svedin och Mattias Bäckström Johansson (båda SD)	1–3
2023/24:38	Mattias Bäckström Johansson och Johnny Svedin (båda SD)	
2023/24:40	Mattias Bäckström Johansson och Johnny Svedin (båda SD)	1 och 2
2023/24:43	Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD)	1 och 2
2023/24:47	Dennis Dioukarev m.fl. (SD)	
2023/24:49	Dennis Dioukarev m.fl. (SD)	
2023/24:50	Dennis Dioukarev m.fl. (SD)	
2023/24:53	Dennis Dioukarev m.fl. (SD)	
2023/24:139	Jörgen Grubb (SD)	
2023/24:155	Erik Hellsborn och Carita Boulwén (båda SD)	
2023/24:170	Angelica Lundberg (SD)	
2023/24:200	Magnus Jacobsson (KD)	
2023/24:201	Magnus Jacobsson (KD)	
2023/24:203	Magnus Jacobsson (KD)	
2023/24:209	Magnus Jacobsson och Cecilia Engström (båda KD)	
2023/24:213	Amanda Lind m.fl. (MP)	1–3
2023/24:225	Josef Fransson (SD)	
2023/24:230	Mattias Bäckström Johansson (SD)	1
2023/24:237	Fredrik Lindahl (SD)	1 och 2
2023/24:238	Fredrik Lindahl (SD)	1 och 2
2023/24:243	Alexandra Anstrell (M)	
2023/24:260	Cecilia Engström och Torsten Elofsson (båda KD)	
2023/24:263	Kjell-Arne Ottosson (KD)	
2023/24:298	Robert Hannah (L)	
2023/24:301	Lina Nordquist (L)	

2023/24:304	Cecilia Rönn (L)	
2023/24:338	Louise Eklund och Camilla Mårtensen (båda L)	
2023/24:400	Patrik Jönsson m.fl. (SD)	5–13
2023/24:499	Malin Danielsson (L)	
2023/24:503	Malin Danielsson m.fl. (L)	4
2023/24:509	Jörgen Berglund m.fl. (M)	
2023/24:512	Jörgen Berglund m.fl. (M)	
2023/24:672	Serkan Köse (S)	
2023/24:675	Annika Hirvonen m.fl. (MP)	1–6
2023/24:703	Lars Beckman (M)	
2023/24:705	Lars Beckman (M)	
2023/24:734	Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M)	1–4
2023/24:828	Anne-Li Sjölund (C)	
2023/24:855	Daniel Persson (SD)	
2023/24:858	Daniel Persson (SD)	
2023/24:869	Ingela Nylund Watz m.fl. (S)	
2023/24:896	Jan Riise (MP)	1–3
2023/24:935	Linus Lakso (MP)	
2023/24:968	Camilla Brunsberg (M)	
2023/24:969	Camilla Brunsberg (M)	1–4
2023/24:1021	Anna-Caren Sätherberg och Kalle Olsson (båda S)	
2023/24:1083	Azra Muranovic m.fl. (S)	
2023/24:1115	Fredrik Ahlstedt och Anna af Sillén (båda M)	
2023/24:1154	Staffan Eklöf och Björn Tidland (båda SD)	
2023/24:1169	Ann-Sofie Alm (M)	
2023/24:1189	Staffan Eklöf och Eric Westroth (båda SD)	
2023/24:1194	Per-Arne Håkansson m.fl. (S)	
2023/24:1218	Stina Larsson (C)	
2023/24:1324	Lena Johansson och Fredrik Olovsson (båda S)	
2023/24:1344	Peder Björk och Anna-Belle Strömberg (båda S)	
2023/24:1345	Anna-Belle Strömberg och Peder Björk (båda S)	
2023/24:1366	Mathias Bengtsson (KD)	
2023/24:1367	Dan Hovskär (KD)	
2023/24:1368	Dan Hovskär (KD)	

2023/24:1370	Dan Hovskär (KD)	
2023/24:1376	Mathias Bengtsson (KD)	
2023/24:1379	Ingemar Kihlström (KD)	
2023/24:1385	Mathias Bengtsson (KD)	
2023/24:1386	Ingemar Kihlström (KD)	
2023/24:1398	Camilla Brunsberg (M)	1
2023/24:1492	Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S)	
2023/24:1508	Heléne Björklund och Magnus Manhammar (båda S)	
2023/24:1560	Hans Ekström (S)	
2023/24:1565	Adnan Dibrani m.fl. (S)	
2023/24:1611	Helena Lindahl (C)	
2023/24:1625	Anne-Li Sjölund m.fl. (C)	
2023/24:1629	Jonny Cato m.fl. (C)	
2023/24:1646	Helena Lindahl (C)	
2023/24:1680	Gudrun Brunegård (KD)	
2023/24:1695	Ida Ekeröth Clausson m.fl. (S)	
2023/24:1711	Erik Ezelius m.fl. (S)	
2023/24:1746	Helena Lindahl m.fl. (C)	1–3
2023/24:1749	Michael Rubbestad m.fl. (SD)	
2023/24:1780	Anders W Jonsson och Elisabeth Thand Ringqvist (båda C)	
2023/24:1846	Joakim Järrebring m.fl. (S)	3
2023/24:1857	Olle Thorell (S)	
2023/24:1866	Isak From m.fl. (S)	2
2023/24:1878	Daniel Helldén m.fl. (MP)	16, 23–27, 29, 33–35, 39 och 40
2023/24:1900	Mats Wiking m.fl. (S)	
2023/24:1957	Isak From och Serkan Köse (båda S)	
2023/24:1980	Lars Isacsson m.fl. (S)	
2023/24:1981	Lars Isacsson m.fl. (S)	
2023/24:2006	Olle Thorell och Sofie Eriksson (båda S)	
2023/24:2023	Isak From m.fl. (S)	1
2023/24:2053	Fredrik Lundh Sammeli och Ida Karkiainen (båda S)	



2023/24:2081	Johan Hultberg (M)	6–8
2023/24:2084	Roger Hedlund och Mattias Eriksson Falk (båda SD)	
2023/24:2099	Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	
2023/24:2101	Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	
2023/24:2114	Viktor Wärnick och Jörgen Berglund (båda M)	
2023/24:2120	Malin Höglund och Crister Carlsson (båda M)	
2023/24:2127	Saila Quicklund (M)	
2023/24:2137	Roger Hedlund och Mattias Eriksson Falk (båda SD)	
2023/24:2151	Viktor Wärnick (M)	
2023/24:2278	Lars Englund (M)	1
2023/24:2279	Lars Johnsson m.fl. (M)	1 och 4–7
2023/24:2281	Josefin Malmqvist m.fl. (M)	13
2023/24:2441	Patrik Jönsson (SD)	
2023/24:2443	Patrik Jönsson (SD)	
2023/24:2444	Patrik Jönsson (SD)	
2023/24:2445	Patrik Jönsson m.fl. (SD)	1–7
2023/24:2469	Mikael Larsson och Christofer Bergenblock (båda C)	
2023/24:2516	Laila Naraghi (S)	1
2023/24:2536	Markus Wiechel m.fl. (SD)	10
2023/24:2560	Adrian Magnusson m.fl. (S)	
2023/24:2591	Christofer Bergenblock (C)	
2023/24:2592	Catarina Deremar (C)	
2023/24:2593	Mikael Eskilandersson och Angelica Lundberg (båda SD)	
2023/24:2601	Alireza Akhondi m.fl. (C)	
2023/24:2603	Alireza Akhondi m.fl. (C)	
2023/24:2610	Kerstin Lundgren (C)	
2023/24:2661	Mattias Vepsä m.fl. (S)	10