

Trafikutskottets betänkande 2025/26:TU20

Infrastrukturfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen lägger regeringens skrivelse om den nationella planeringen för transportinfrastrukturen 2026–2037 till handlingarna och avslår följdmotionerna. Utskottet välkomnar regeringens satsningar i den nationella planen och framhåller att de innebär att underhållet av väg- och järnvägsnätet stärks samtidigt som det görs investeringar i ny infrastruktur. Detta skapar bättre förutsättningar för bl.a. ett mer konkurrenskraftigt näringsliv och ett stärkt totalförsvär.

Utskottet föreslår vidare att riksdagen avslår samtliga motionsyrkanden från den allmänna motionstiden om bl.a. styrning, ansvarsfördelning, finansiering och genomförande av infrastrukturplaneringen. Motionsyrkandena avstyrks bl.a. med hänvisning till planerade eller redan vidtagna åtgärder. I betänkandet behandlas bl.a. ett stort antal motionsförslag om olika infrastrukturprojekt, som främst rör upprustning och utbyggnad av olika vägar och järnvägar i olika delar av landet. Utskottet avstyrker dessa förslag med hänsyn till rollfördelningen inom planeringsprocessen.

I betänkandet finns 49 reservationer (S, V, C, MP) och ett särskilt yttrande (MP).

Behandlade förslag

Skrivelse 2025/26:259 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2026–2037.

89 yrkanden i följdmotioner.

400 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2025/26.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	5
Redogörelse för ärendet	14
Ärendet och dess beredning.....	14
Läsanvisning.....	14
Bakgrund	15
Skrivelsens huvudsakliga innehåll.....	25
Utskottets överväganden.....	26
Styrning av infrastrukturplaneringen genom mål och prognoser.....	26
Utskottets ställningstagande.....	33
Ansvarsfördelningen inom infrastrukturplaneringen	34
Utskottets ställningstagande.....	37
Myndighetsstrukturen inom transportområdet.....	38
Utskottets ställningstagande.....	45
Fyrstegsprincipen	46
Utskottets ställningstagande.....	50
Vissa planeringsfrågor.....	51
Utskottets ställningstagande.....	56
Näringslivets transportbehov.....	58
Utskottets ställningstagande.....	63
Intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart.....	64
Utskottets ställningstagande.....	71
Hamnarna och infrastrukturen kring dem.....	73
Utskottets ställningstagande.....	77
Långsiktigt hållbara transporter.....	79
Utskottets ställningstagande.....	97
Klimatanpassning av infrastrukturen.....	101
Utskottets ställningstagande.....	106
Infrastrukturen i kris och beredskap	108
Utskottets ställningstagande.....	120
Finansiering av infrastruktur	122
Utskottets ställningstagande.....	135
Samhällsekonomiska analyser.....	137
Utskottets ställningstagande.....	143
Kostnadskontroll, produktivitet och effektivitet.....	144
Utskottets ställningstagande.....	159
Resursfördelningen mellan regionerna	160
Utskottets ställningstagande.....	167
Investerings- och underhållsåtgärder i infrastrukturen	169
Utskottets ställningstagande.....	188
Gränsöverskridande infrastruktur	194
Utskottets ställningstagande.....	216
Nya stambanor.....	219
Utskottets ställningstagande.....	226
Motionsyrkanden som bereds förenklat.....	228
Utskottets ställningstagande.....	247
Särskilt om Arlanda flygplats.....	248
Utskottets ställningstagande.....	250
Enskilda vägar.....	251

Utskottets ställningstagande.....	255
Vägbelysningsnätet	257
Utskottets ställningstagande.....	260
Kompetensförsörjning inom transportområdet	261
Utskottets ställningstagande.....	265
Forskning och innovation	267
Utskottets ställningstagande.....	274
Regeringens skrivelse.....	276
Utskottets ställningstagande.....	276
Reservationer	277
1. Styrning av infrastrukturplaneringen genom mål och prognoser, punkt 1 (V)	277
2. Styrning av infrastrukturplaneringen genom mål och prognoser, punkt 1 (MP)	278
3. Ansvarsfördelningen inom infrastrukturplaneringen, punkt 2 (S, V, C, MP)	279
4. Myndighetsstrukturen inom transportområdet, punkt 3 (S)	280
5. Myndighetsstrukturen inom transportområdet, punkt 3 (V)	281
6. Myndighetsstrukturen inom transportområdet, punkt 3 (MP)	282
7. Fyrstegsprincipen, punkt 4 (V, MP)	283
8. Vissa planeringsfrågor, punkt 5 (S)	285
9. Vissa planeringsfrågor, punkt 5 (MP).....	285
10. Näringslivets transportbehov, punkt 6 (S, C).....	287
11. Intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart, punkt 7 (S).....	288
12. Intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart, punkt 7 (V, MP).....	289
13. Intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart, punkt 7 (C).....	291
14. Hamnarna och infrastrukturen kring dem, punkt 8 (S, C).....	292
15. Transportsektorns klimatmål, punkt 9 (S, V, C, MP)	293
16. Åtgärder för långsiktig hållbarhet, punkt 10 (S)	294
17. Åtgärder för långsiktig hållbarhet, punkt 10 (V)	296
18. Åtgärder för långsiktig hållbarhet, punkt 10 (C)	299
19. Åtgärder för långsiktig hållbarhet, punkt 10 (MP)	301
20. Klimatanpassning av infrastrukturen, punkt 11 (S, V, C, MP)	304
21. Infrastrukturen i kris och beredskap, punkt 12 (S)	306
22. Infrastrukturen i kris och beredskap, punkt 12 (V)	308
23. Infrastrukturen i kris och beredskap, punkt 12 (C)	309
24. Infrastrukturen i kris och beredskap, punkt 12 (MP)	311
25. Finansiering av infrastruktur, punkt 13 (V)	312
26. Finansiering av infrastruktur, punkt 13 (C)	314
27. Finansiering av infrastruktur, punkt 13 (MP)	315
28. Samhällsekonomiska analyser, punkt 14 (S, V, C, MP)	317
29. Kostnadskontroll, produktivitet och effektivitet, punkt 15 (S)	319
30. Kostnadskontroll, produktivitet och effektivitet, punkt 15 (C)	320
31. Resursfördelningen mellan regionerna, punkt 16 (C)	321
32. Resursfördelningen mellan regionerna, punkt 16 (MP).....	322
33. Investerings- och underhållsåtgärder, punkt 17 (S)	324
34. Investerings- och underhållsåtgärder, punkt 17 (V)	326
35. Investerings- och underhållsåtgärder, punkt 17 (C).....	328

36. Investerings- och underhållsåtgärder, punkt 17 (MP).....	331
37. Om återtagandet av eftersatt järnvägsunderhåll, punkt 18 (S, V, C, MP).....	334
38. Gränsöverskridande infrastruktur, punkt 19 (S)	335
39. Gränsöverskridande infrastruktur, punkt 19 (C)	337
40. Gränsöverskridande infrastruktur, punkt 19 (MP).....	339
41. Nya stambanor, punkt 20 (S, V, C, MP).....	342
42. Särskilt om Arlanda flygplats, punkt 22 (S)	346
43. Enskilda vägar, punkt 23 (S)	346
44. Enskilda vägar, punkt 23 (C).....	347
45. Vägbelyningsnätet, punkt 24 (S, V, C, MP).....	348
46. Kompetensförsörjning inom transportområdet, punkt 25 (S)	348
47. Forskning och innovation, punkt 26 (S, V)	349
48. Forskning och innovation, punkt 26 (C).....	350
49. Forskning och innovation, punkt 26 (MP).....	352
Särskilt yttrande.....	354
Motionsyrkanden som bereds förenklat, punkt 21 (MP)	354
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	355
Skrivelsen.....	355
Följdmotionerna	355
Motioner från allmänna motionstiden 2025/26	362
<i>Bilaga 2</i>	
Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 21	408
<i>Tabeller</i>	
Tabell 1 Trafikarbetet på det statliga vägnätet 2024.....	163
Tabell 2 Definitiva ramar för länsplanerna 2026–2037 (med beloppen i 2025 års prisnivå)	165

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Målstyrning och ansvarsstruktur inom infrastrukturuområdet

1. Styrning av infrastrukturplaneringen genom mål och prognoser

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 1 och 2,

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 1,

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 99,

2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2 samt

2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 1 och 2.

Reservation 1 (V)

Reservation 2 (MP)

2. Ansvarsfördelningen inom infrastrukturplaneringen

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 35,

2025/26:3185 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 28,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 8,

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 1,

2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 5 i denna del,

2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 4 och

2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 8.

Reservation 3 (S, V, C, MP)

3. Myndighetsstrukturen inom transportområdet

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 75,

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 5,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 103 och

2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 5.

Reservation 4 (S)

Reservation 5 (V)

Reservation 6 (MP)

Utgångspunkter för infrastrukturplaneringen

4. Fyrstegsprincipen

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 3–5,

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 7,

2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 4 och 6 samt

2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 4.

Reservation 7 (V, MP)

5. Vissa planeringsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:818 av Mikael Larsson (C),

2025/26:1140 av Martina Johansson (C) yrkandena 1–4,

2025/26:1936 av Jan Ericson (M),

2025/26:2458 av Patrik Lundqvist m.fl. (S) yrkande 1,

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 50,

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 118 och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 23.

Reservation 8 (S)

Reservation 9 (MP)

6. Näringslivets transportbehov

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:347 av Jörgen Berglund m.fl. (M),

2025/26:466 av Anna-Lena Hedberg (SD),

2025/26:1234 av Niklas Sigvardsson m.fl. (S) yrkande 3 i denna del,

2025/26:1447 av Ida Karkiainen m.fl. (S) yrkande 5,

2025/26:1945 av Mikael Dahlqvist och Lars Mejern Larsson (båda S) yrkande 2,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 2 i denna del och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 4.

Reservation 10 (S, C)

7. Intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:649 av Lena Johansson och Åsa Eriksson (båda S),

2025/26:1082 av Markus Kauppinen m.fl. (S) yrkande 7,

2025/26:1234 av Niklas Sigvardsson m.fl. (S) yrkande 2,

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 39,

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 14,

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 15,

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 140,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 4 och 32,

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 15,

2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 6 och

2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 29.

Reservation 11 (S)

Reservation 12 (V, MP)

Reservation 13 (C)

8. Hamnarna och infrastrukturen kring dem

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:558 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkande 5,

2025/26:1572 av Marianne Fundahn och Per-Arne Håkansson (båda S),
2025/26:3287 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 7,
2025/26:3322 av Camilla Brunsberg (M) yrkandena 1 och 2,
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 80,
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 56 och
2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 7 och 8.

Reservation 14 (S, C)

9. Transportsektorns klimatmål

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 7 i denna del,
2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 1,
2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 9 och
2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 5.

Reservation 15 (S, V, C, MP)

10. Åtgärder för långsiktig hållbarhet

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:1234 av Niklas Sigvardsson m.fl. (S) yrkande 3 i denna del,
2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 6, 7 i denna del,
8, 13 och 18,
2025/26:2796 av Mathias Tegnér (S) yrkandena 11 och 13,
2025/26:3273 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 30,
2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 2 och 17,
2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 18, 106, 111–114
och 136,
2025/26:3546 av Amanda Palmstierna m.fl. (MP) yrkande 4,
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 2 i denna del, 6, 9 och
10,
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 71, 74 och 88,
2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 10,
2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 32, 39, 45 och 49
samt
2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 3 och 9.

Reservation 16 (S)

Reservation 17 (V)

Reservation 18 (C)

Reservation 19 (MP)

11. Klimatanpassning av infrastrukturen

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:1947 av Mikael Dahlqvist och Lars Mejern Larsson (båda S)
yrkandena 1 och 2,
2025/26:2058 av Mona Smedman och Anders Ådahl (båda C),
2025/26:2873 av Marlène Lund Kopparklint (M),

2025/26:2902 av Marléne Lund Kopparklint och Magnus Resare (båda M),

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 16,

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 6,

2025/26:3427 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 1,

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 101,

2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 11 och

2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 47.

Reservation 20 (S, V, C, MP)

12. Infrastrukturen i kris och beredskap

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:544 av Isak From m.fl. (S) yrkande 2,

2025/26:1777 av Jan Ericson m.fl. (M),

2025/26:1945 av Mikael Dahlgvist och Lars Mejern Larsson (båda S) yrkande 4,

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 50,

2025/26:3405 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 45–47,

2025/26:3443 av Ludvig Ceimertz m.fl. (M) yrkande 2,

2025/26:3556 av Peter Hultqvist m.fl. (S) yrkandena 36, 61, 68 och 71,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 12,

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 53, 65, 66 och 69 samt

2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 9.

Reservation 21 (S)

Reservation 22 (V)

Reservation 23 (C)

Reservation 24 (MP)

Finansiering och analyser av infrastrukturåtgärder

13. Finansiering av infrastruktur

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:409 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkande 2,

2025/26:791 av Dennis Dioukarev m.fl. (SD),

2025/26:959 av Louise Eklund (L),

2025/26:984 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkande 2,

2025/26:2549 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 36–38,

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 8, 9, 23 och 24,

2025/26:3672 av Cecilia Engström (KD),

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 2,

2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 1 och

2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 42–44.

Reservation 25 (V)

Reservation 26 (C)

Reservation 27 (MP)

14. Samhällsekonomiska analyser

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:33 av Josef Fransson (SD) yrkandena 1 och 2,

2025/26:2628 av Martina Johansson och Elisabeth Thand Ringqvist
(båda C) yrkande 2,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 107,

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 19,

2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 13,

2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 48 och

2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 6.

Reservation 28 (S, V, C, MP)

15. Kostnadskontroll, produktivitet och effektivitet

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:33 av Josef Fransson (SD) yrkande 3,

2025/26:661 av Kristoffer Lindberg (S) yrkande 2,

2025/26:1940 av Mattias Jonsson och Johan Büser (båda S),

2025/26:3631 av Magnus Jacobsson (KD),

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 33,

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 3 och

2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 11.

Reservation 29 (S)

Reservation 30 (C)

16. Resursfördelningen mellan regionerna

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:874 av Lars Isacson m.fl. (S),

2025/26:1082 av Markus Kauppinen m.fl. (S) yrkande 3,

2025/26:1873 av Tomas Kronståhl och Laila Naraghi (båda S),

2025/26:2439 av Saila Quicklund (M),

2025/26:2677 av Anna-Caren Säterberg och Lena Bäckelin (båda S),

2025/26:3287 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 6,

2025/26:3596 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 57,

2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 6 och

2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 41.

Reservation 31 (C)

Reservation 32 (MP)

Genomförande av investerings- och underhållsåtgärder

17. Investerings- och underhållsåtgärder

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:424 av Stina Larsson (C),

2025/26:661 av Kristoffer Lindberg (S) yrkande 1,

2025/26:950 av Daniel Persson (SD),

2025/26:2054 av Anne-Li Sjölund (C),
 2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 41 och 42,
 2025/26:3185 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 30,
 2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 20, 21 och 36,
 2025/26:3282 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 11,
 2025/26:3302 av Lars Püss (M),
 2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 139 i denna del,
 2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 1, 19, 29, 43, 67 och 102,
 2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 13 och 37,
 2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 2 i denna del och 10,
 2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 2 och 12,
 2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 3, 9, 10, 27, 28 och 40 samt
 2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 10 och 11.

Reservation 33 (S)

Reservation 34 (V)

Reservation 35 (C)

Reservation 36 (MP)

18. Om återtagandet av eftersatt järnvägsunderhåll

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:1945 av Mikael Dahlqvist och Lars Mejern Larsson (båda S) yrkande 1,
 2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 3,
 2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 16 och 17,
 2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 36,
 2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 3 och 4,
 2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 3 och
 2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 7.

Reservation 37 (S, V, C, MP)

19. Gränsöverskridande infrastruktur

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:35 av Josef Fransson och Eric Palmqvist (båda SD),
 2025/26:409 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkande 1,
 2025/26:558 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkandena 2 och 8,
 2025/26:965 av Nima Gholam Ali Pour och Jörgen Grubb (båda SD),
 2025/26:984 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkandena 1 och 3,
 2025/26:986 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C),
 2025/26:1045 av Jamal El-Haj (-) yrkandena 1 och 2,
 2025/26:1091 av Fredrik Lundh Sammeli m.fl. (S) yrkandena 1 och 2,
 2025/26:1164 av Adrian Magnusson och Marianne Fundahn (båda S),
 2025/26:1176 av Mona Smedman (C),
 2025/26:1180 av Kerstin Lundgren (C),

2025/26:1195 av Caroline Högström och Mikael Damsgaard (båda M),
2025/26:1197 av Magnus Resare (M),
2025/26:1204 av Ulrika Heindorff och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M),
2025/26:1268 av Niklas Karlsson (S),
2025/26:1715 av Ann-Sofie Alm (M),
2025/26:1799 av Hans Eklind och Magnus Jacobsson (båda KD),
2025/26:1945 av Mikael Dahlqvist och Lars Mejern Larsson (båda S) yrkande 3,
2025/26:2691 av Joakim Sandell och Rose-Marie Carlsson (båda S),
2025/26:3035 av Noria Manouchi (M),
2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 22, 31, 35, 40 och 41,
2025/26:3287 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 5,
2025/26:3360 av Camilla Hansén (MP) yrkandena 3 och 4,
2025/26:3596 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 54,
2025/26:3623 av Morgan Johansson m.fl. (S) yrkande 39,
2025/26:3628 av Magnus Jacobsson (KD) yrkande 2,
2025/26:3639 av Cecilia Engström (KD),
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 11 och 108,
2025/26:3661 av Kjell-Arne Ottosson (KD),
2025/26:3669 av Kjell-Arne Ottosson (KD),
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 70,
2025/26:3729 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkande 46,
2025/26:3768 av Elin Nilsson (L),
2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 7 och
2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 13, 15 och 19.

Reservation 38 (S)

Reservation 39 (C)

Reservation 40 (MP)

20. Nya stambanor

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:537 av Johan Andersson m.fl. (S),
2025/26:1082 av Markus Kauppinen m.fl. (S) yrkande 1,
2025/26:1234 av Niklas Sigvardsson m.fl. (S) yrkande 1,
2025/26:3184 av Alireza Akhondi m.fl. (C) yrkande 10,
2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 18 och 42,
2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 139 i denna del,
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 3 och 34,
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 34,
2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 2 och 5, båda i denna del,
2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 5,
2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 11 och 12 samt

2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 7.

Reservation 41 (S, V, C, MP)

21. Motionsyrkanden som bereds förenklat

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

22. Särskilt om Arlanda flygplats

Riksdagen avslår motion

2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 12.

Reservation 42 (S)

23. Enskilda vägar

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:776 av Lena Bäckelin m.fl. (S),

2025/26:1078 av Sofia Skönnbrink (S),

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 44,

2025/26:3671 av Kjell-Arne Ottosson (KD) och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 12.

Reservation 43 (S)

Reservation 44 (C)

Vissa övriga frågor

24. Vägbelysningsnätet

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 16 och

2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 14.

Reservation 45 (S, V, C, MP)

25. Kompetensförsörjning inom transportområdet

Riksdagen avslår motion

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 63.

Reservation 46 (S)

26. Forskning och innovation

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 41,

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 64,

2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 8,

2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 13,

2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 8 och 46 samt

2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 12.

Reservation 47 (S, V)

Reservation 48 (C)

Reservation 49 (MP)

Regeringens skrivelse om den nationella planeringen

27. Regeringens skrivelse

Riksdagen lägger skrivelse 2025/26:259 till handlingarna.

Stockholm den 9 juni 2026

På trafikutskottets vägnar

Ulrika Heie

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Aylin Nouri (S), Maria Stockhaus (M), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Malin Östh (V), Magnus Jacobsson (KD), Johanna Rantsi (M), Linus Lakso (MP), Crister Carlsson (M) och Ulf Lindholm (SD).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas regeringens skrivelse 2025/26:259 Nationell planering för infrastrukturen 2026–2037 och 89 yrkanden i fem följdmotioner. Vidare behandlas 400 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2025/26. Förslagen rör en rad olika frågor inom infrastrukturplanering, utgångspunkter för prioritering, finansiering och genomförande av infrastrukturåtgärder samt bl.a. frågor om kostnadskontroll och effektivitet. Vissa frågor som rör infrastrukturen för vägar, cykel, luftfart och sjöfart har behandlats tidigare under riksdagsåret i andra betänkanden. En förteckning över de behandlade förslagen finns i bilaga 1.

Utskottet har hämtat in information som har varit relevant för beredningen av detta betänkande. Bland annat kan nämnas att representanter för Tåg-företagen informerade om utmaningar i tågtrafiken vid utskottssammanträdet den 30 september 2025. Vid utskottets sammanträde den 14 oktober 2025 informerade företrädare för Trafikverket om förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen för 2026–2037 och om utmaningar i tågtrafiken. Den 25–27 januari 2026 genomförde utskottet ett studiebesök i Oslo, där bl.a. olika infrastrukturfrågor togs upp. Företrädare för Skogsindustrierna informerade vid utskottssammanträdet den 3 mars 2026 om hur Sveriges transportsystem kan göras mer robust, och vid sammanträdet den 12 mars 2026 informerade företrädare för Trafikverket om årsredovisningen för 2025 och om det pågående kraftsamlingsarbetet. Den 5 maj 2026 anordnade utskottet ett kunskapsseminarium om samhällsekonomiska analyser med deltagande av forskare och representanter för Trafikverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Trafikanalys och Kungliga Tekniska högskolan (KTH). Vid utskottssammanträdet den 19 maj 2026 informerade infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) om den nationella planen för transportinfrastruktur 2026–2037, och vid utskottets sammanträde den 21 maj 2026 informerade företrädare för Trafikverket om bl.a. vägbelysning på landsbygden.

Läsanvisning

I detta betänkande behandlar utskottet en lång rad frågor som handlar om transportinfrastrukturen. De frågor som tas upp i regeringens skrivelse om den nationella planen behandlas under olika avsnitt i betänkandet tillsammans med följdmotionerna och de motioner från allmänna motionstiden som behandlar liknande ämnen. Betänkandet har följande disposition.

Efter en genomgång av bakgrunden kommer en del med några avsnitt som behandlar frågor om mål- och ansvarsstrukturen inom infrastrukturuområdet.

Där ingår frågor om styrningen av infrastrukturplaneringen genom mål och prognoser, ansvarsfördelningen inom infrastrukturplaneringen och myndighetsstrukturen inom transportområdet.

Därefter följer en del med avsnitt som handlar om olika utgångspunkter för infrastrukturplaneringen. Där ingår frågor om fyrstegsprincipen, vissa planeringsfrågor, frågor om näringslivets transportbehov, intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart, hamnarna och infrastrukturen kring dem, långsiktigt hållbara transporter, klimatanpassning av infrastrukturen och infrastrukturen i kris och beredskap. I avsnittet om långsiktigt hållbara transporter redogörs även för hur regeringen har omhändertagit ett tillkännagivande från riksdagen om åtgärder som behövs för ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Efter detta behandlar utskottet att antal frågor om finansiering och samhällsekonomiska analyser av infrastrukturåtgärder. Där ingår även frågor om kostnadskontroll, produktivitet och effektivitet samt resursfördelningen mellan regionerna.

Därefter följer en del där utskottet behandlar frågor om genomförandet av investerings- och underhållsåtgärder. Där ingår även frågor om den gränsöverskridande infrastrukturen, nya stambanor, Arlanda flygplats och enskilda vägar.

Efter detta behandlar utskottet vissa övriga frågor som rör vägbelysningsnätet, kompetensförsörjningen inom transportområdet och frågor om forskning och innovation.

Betänkandet avslutas med att samlat behandla regeringens skrivelse om den nationella planeringen för transportinfrastrukturen 2026–2037.

Bakgrund

Den svenska transportinfrastrukturen

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. I 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. Vidare finns också bl.a. Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB), Inlands-

banan AB, Region Stockholm via sina lokalbanor Roslagsbanan och Saltsjöbanan samt Öresundsbrokonsortiet. 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 lutrummet. I Sverige finns det 44 s.k. instrumentflygplatser, dvs. flygplatser som har någon form av instrumentinflygningshjälpmedel som stöd för piloternas navigering vid flygning i väder med nedsatt sikt. Av dessa är 10 statligt ägda medan 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. Trafikverket har fått i uppdrag att utreda om det finns skäl att kommande år ta in ytterligare två flygplatser som beredskapsflygplatser samt översiktligt redovisa vilka effekter det i så fall skulle få. I sammanhanget kan nämnas att det även pågår en utredning om statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion (dir. 2025:55), vilken ska redovisas senast den 30 september 2026.

Totalt finns det i Sverige ca 150 möjliga omlastningsplatser för sjöfarten, varav 54 är allmänna hamnar och 25 ingår som kusthamnar i det trans-europeiska transportnätet (TEN-T). Av dessa 25 kusthamnar ingår 5 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.

Person- och godstransporter

Persontransporter

Trafikverket konstaterar i Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 (rapport 2025:111) att det inrikes persontransportarbetet under perioden 2000–2019 ökade med ungefär 24 procent, motsvarande 1,1 procent per år. Störst relativ ökning var det för tåg, med 82 procent, följt av övrig spårtrafik med 36 procent. För det största färdmedlet, bil, var ökningen 22 procent. Buss ökade med 9 procent, medan inrikes flyg minskade med 6 procent. Mellan 2019 och 2023 minskade antalet personkilometer med bil med 3 procent, medan tåg minskade med 10 procent, övrig spårtrafik med 15 procent och buss med 4 procent. Inrikes flyg upplevde den största minskningen under perioden med 30 procent. Enligt Trafikanalys senaste statistik Luftfart 2025 från april 2026 reste under 2025 nära 31 miljoner passagerare till och från svenska flygplatser, vilket var en ökning med 2 procent jämfört med 2024. Antalet passagerare i utrikesflyget ökade med 3 procent, medan resandet i inrikesflyget minskade med 1 procent. Resandet i utrikesflyget närmar sig enligt Trafikanalys nivåerna före pandemin

och antalet passagerare ligger nu på knappt 27 miljoner, vilket är 14 procent lägre än 2019. Antalet passagerare i inrikesflyget ligger fortfarande 40 procent under nivån före pandemin.

Huvuddelen av inrikes persontransporter består enligt Trafikverket av olika typer av fritidsresor, exempelvis inköps-, service- och besöksresor. Ungefär en fjärdedel av personkilometerna utgörs av arbets- och skolresor, och tjänsteresor står för runt 10 procent. Regionala tåg och bussar, men även cykel, används i mycket stor utsträckning för arbets- och skolresor. Gång och långväga tågresor domineras av fritids- och besöksresande. Bilen används enligt Trafikverket för alla typer av ärenden. Rent allmänt reser män mer med bil och cykel, medan kvinnor i stället går eller använder kollektivtrafik. Bilresande och gång är relativt brett spritt över åldersklasserna, även om gruppen 31–65 år åker mer bil än övriga och gruppen 21–30 år går mer. Personer över 65 år reser mindre än övriga grupper, och då speciellt med cykel och kollektiva färdmedel, vilka domineras av de som är yngre än 30 år. Boende i storstäderna åker mindre bil än genomsnittet, medan boende i små- och landsbygdskommuner åker något mer. Vidare åker storstadsborna mycket med långväga tåg, samt går och cyklar mer än genomsnittet. Det senare gör även boende i större städer.

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28) redovisar regeringen att drygt tre fjärdedelar av det inrikes persontransportarbetet (räknat i personkilometer, dvs. antalet kilometer som människor reser) sker med bil och drygt en tiondel med regional kollektivtrafik, varav drygt hälften med buss. Ungefär 4 procent av resorna görs med fjärrtåg, omkring 3 procent med flyg, 2 procent till fots och 1 procent med cykel. Färdmedelsfördelningen har enligt regeringen varit likartad sedan 1970-talet. Skillnaderna i färdmedelsfördelning och sammanlagd reslängd mellan landsdelar är måttliga. Det är framför allt storstadskärnorna som skiljer ut sig, med kortare sammanlagd reslängd och högre andel kollektivtrafik. Det finns tydliga skillnader mellan boende i tätort och boende på landsbygden: De som bor på landsbygden reser i genomsnitt nästan dubbelt så långt med bil per person som de som bor i tätorter. Allra mest med bil reser de som bor i mindre kommuner, inklusive storstadsnära kommuner med en hög andel utpendling. I genomsnitt reser varje person omkring en timme per dag överallt i landet.

I Trafikverkets Basprognos 2024 beräknas det inrikes persontransportarbetet öka med ca 28 procent mellan 2019 och 2045, motsvarande knappt 1 procent per år. Snabbast är ökningen för tåg och övrig spårtrafik (tunnelbana och spårväg) med 47 respektive 42 procent. Resandet med personbil beräknas öka med 26 procent, med buss 8 procent och med inrikes flyg 9 procent. Sammantaget innebär Trafikverkets prognos att resandet för samtliga färdmedel beräknas fortsätta utvecklas ungefär enligt samma trend som gällt under 2000-talet fram till 2019.

Trafikverket uppger i sitt förslag till nationell plan för 2026–2037 att den väntade utvecklingen av resor och transporter kommer att leda till ett ökat

utnyttjande av vägar och järnvägar. Trafikverket bedömer att kapacitetsbegränsningar på vägsidan främst är ett storstadsproblem. Järnvägstrafiken ökar i snabbare takt än vad kapaciteten byggs ut i många delar med högt kapacitetsutnyttjande.

Godstransporter

Enligt Trafikverkets förslag till nationell plan för 2026–2037 ökade godstransporterna i Sverige, räknat som antal tonkilometer, med drygt 120 procent under perioden 1960–2023. Den uppåtgående utvecklingen har enligt Trafikverket ungefär följt konjunkturcyklerna, med nedgångar under perioder med svag ekonomisk utveckling och ökningar under tider med starkare tillväxt. Sedan 2000 har ökningen varit i genomsnitt ungefär 0,2–0,3 procent per år, dock med ganska stora variationer mellan åren.

Transportarbetet på väg har enligt Trafikverket flerdubblats sedan 1960. Samtidigt har andelen vägtransporter av det totala transportarbetet mer än fördubblats. Järnvägen har haft en lägre, men mer stabil, ökningstakt, men järnvägens andel av det totala transportarbetet har minskat något. Sjöfart är det trafikslag som haft den mest varierande utvecklingen, med en kraftig uppgång under 1960-talet, följt av en nästan lika stor nedgång under 1970-talet, en återhämtning under 1980- och 1990-talen och därefter en stagnation under 2000-talet. Trenden har enligt Trafikverket varit negativ totalt sett, och sjöfartens andel av det inrikes transportarbetet har halverats under perioden.

I den senaste infrastrukturpropositionen konstaterar regeringen att gods-transportarbetets fördelning mellan de olika trafikslagen har varit ganska stabil sedan 1990-talet med små förändringar mellan åren och över tid. Under 2000-talet har det årliga godstransportarbetet varierat mellan 95 och 105 miljarder tonkilometer per år. Under samma period har lastbilstransporterna stått för cirka hälften av godstransportarbetet och sjöfart och järnvägstransporter för ca 30 respektive ca 20 procent. Under den senaste femårsperioden har andelen lastbilstransporter ökat med knappt 5 procentenheter medan andelen sjötransporter har haft en motsvarande minskning. Järnvägens andel av gods-transportarbetet har varit oförändrad under samma period. Majoriteten av de inrikes godstransporterna sker med tunga lastbilar. Det mesta av godset som transporteras inrikes med lastbil transporteras inom samma kommun eller mellan kommuner i samma län (74 procent under 2022), vilket motsvarar 35 procent av transportarbetet inom segmentet. Järnvägstransporterna är till stor del interregionala eller internationella, och få järnvägstransporter utförs inom samma län. Utrikes sjötransporter innanför territorialgränsen räknas också in i inrikes transportarbete och utgör huvuddelen av det som räknas som inrikes sjötransporter. De egentliga inrikes sjötransporterna utförs mellan ett fåtal geografiska områden och domineras av vissa varugrupper. Trafiken på inre vattenvägar, dvs. inom Vänerne respektive Mälaren, har mycket liten omfattning. Flygets roll för godstransporter är enligt regeringen också viktig, särskilt för behovet av snabba, långväga transporter av högvärdigt gods. Flygfrakten

som andel av godstransportarbete är dock försumbar (0,1 procent), men omfattar höga varuvärden. Nästan hälften av godstransportarbetet på järnväg utgörs av malm och andra utvinningsprodukter. Det är enligt regeringen även den största varugruppen för inrikes lastbilstransporter, där den utgör en tredjedel av godstransportarbetet.

De godsmängder som transporteras till och från Sverige utgör ungefär en tredjedel av den totala transporterade godsmängden i Sverige. Majoriteten av de gränsöverskridande transportererna, mätt i ton, sker med sjöfart (60 procent). Järnväg och väg svarar för hälften var av de resterande 40 procenten. Flödena av varor till och från Sverige är koncentrerade till ett fåtal större stråk samt några få viktiga hamnar och fasta broförbindelser. Nämnas kan t.ex. Göteborgs hamn, som är Sveriges största godshamn, och Trelleborgs hamn, som är Sveriges största hamn för rullande gods. I Göteborgs hamn, som även är Skandinavians största hamn, hanterades 57 procent av Sveriges containerhandel 2023, jämnt fördelat mellan export och import. Samtidigt konstaterar regeringen att Västra stambanan, en av Sveriges viktigaste järnvägar, är överbelastad. För järnväg är Malmbanan och den fasta förbindelsen över Öresund enligt regeringen helt avgörande för att exportera varor. Den fasta förbindelsen över Öresund är enligt regeringen viktig också för importen av järnvägsgods, men även för både export och import på vägtransporter har den stor betydelse. Vägtransporter och sjöfart har en tydlig tyngdpunkt i de västra och södra delarna av Sverige när det gäller transporter mot kontinenten och övriga världsdelar.

I Trafikverkets Basprognos 2024 beräknas godstransportarbetet i riket öka med ca 23 procent mellan 2019 och 2045. Utvecklingen är ungefär i linje med den övergripande utvecklingen under de senaste 30–40 åren. Summan av gods som ska transporteras inrikes, import, export och transit av varor beräknas öka med 21 procent. Därmed ökar den genomsnittliga transportsträckan för varor inom riket svagt.

Transportmarknaden för person- och godstransporter

Transportstyrelsen redovisade i mars 2026 en översiktlig bild av utvecklingen på marknaderna för person- och godstransporter på väg- och järnvägsområdet i rapporten Transportmarknaden i siffror 2025 – Översikt av utvecklingen på marknaderna för väg- och järnvägstransporter (TSG 2026-2225). Rapporten visar att transportmarknaden under 2024 i hög grad präglades av en stabilisering efter de turbulenta pandemiåren, men också av tydliga skillnader mellan olika marknader. Persontransportmarknaderna uppvisar överlag en starkt ekonomisk utveckling, medan godstransportmarknaden på järnväg möter vissa utmaningar. Generellt har förutsättningarna på marknaden blivit något mer förutsägbara, men vissa osäkerhetsfaktorer kvarstår.

Rapporten visar att återhämtningen för resandet efter covid-19-pandemin mattades av ytterligare under 2024 och att marknaden i allt högre grad har gått in i en stabiliseringsfas. Inom den regionala kollektivtrafiken ökade resandet

med knappt 3 procent och uppgick därmed till ca 90 procent av 2019 års nivå. För den långväga trafiken var utvecklingen mer varierad. Efter en period med tillväxt minskade resandet inom den långväga busstrafiken och ligger nu åter på nivåer som är jämförbara med dem som uppmättes före pandemin. Inom den långväga tågtrafiken fortsatte resandet däremot att öka, om än i en avtagande takt, och uppgick till 93 procent av nivån för 2019. Den positiva ekonomiska utvecklingen på persontransportmarknaderna fortsatte även under 2024. Särskilt positiv var utvecklingen inom den kommersiella persontrafiken, där lönsamheten förbättrades bland buss-, taxi- och järnvägsföretag. Inom samtliga delmarknader ligger medianvärdet för rörelsemarginalen nu tydligt över nivåerna för 2019. Den upphandlade järnvägstrafiken utvecklades i en positiv riktning efter ett mycket utmanande 2023. Den ekonomiska situationen är dock enligt Transportstyrelsen fortsatt ansträngd och flera operatörer redovisade förluster eller mycket små marginaler även under 2024.

Efterfrågan på godstransporter fortsatte att minska under 2024. Totalt minskade godstransportarbetet med drygt 2 procent, varav 3 procent på väg och knappt 1 procent på järnväg. Även om nedgången har dämpats jämfört med föregående år medför utvecklingen att godstransportarbetet nu ligger på de lägsta nivåerna på länge för båda trafikslagen. Utvecklingen sammanfaller med de senaste årens svaga konjunkturutveckling. På godstransportmarknaden är den ekonomiska utvecklingen mer blandad. Bland åkeriföretagen minskade medianomsättningen något, medan både rörelsemarginalen och soliditeten förbättrades. Bland järnvägsföretagen stärktes medianomsättningen och soliditeten, medan rörelsemarginalen mer än halverades. Samtidigt finns det enligt Transportstyrelsen betydande skillnader mellan företagen, där vissa uppvisar en relativt god lönsamhet och andra redovisar stora förluster.

Planeringsprocessen för transportinfrastruktur

Inriktnings- och åtgärdsplanering

Infrastrukturplaneringen görs för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. 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 den kommande planeringsperioden omfattar 2026–2037.

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 erbjuder länsplaneupprättarna möjlighet att ta fram länsplaner. Trafikverket och planeringsorganen på regional nivå upprättar konkreta förslag till nya åtgärdsplaner. Under åtgärdsplaneringen identifieras de åtgärder som bör prioriteras och läggas in i den nationella planen och i länsplanerna.

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
- enskild väghållning.

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, och 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.

Länsplanen får avse investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret och den får även avse byggande och drift av enskilda vägar. Vid beredningen har regionen ansvaret för samordning av åtgärdsförslagen. Trafikverket ska bistå regionen när länsplanen upprättas och lämna underlag till planen. 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 deras beräknade kostnader. Regionen ska också begära in förslag om vilka infrastrukturobjekt som bör genomföras 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 varje år redovisa till regeringen hur de fastställda länsplanerna har genomförts. Redovisningen ska göras regionvis och omfatta uppgifter om genomförda åtgärder, uppnådda effekter, hur de nationella inriktningsmålen har uppfyllts, kostnader och anslagsförbrukning.

Arbetet med den nya nationella planen

Arbetet med den nya nationella planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 inleddes med att Trafikverket fick i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag. Det har sedan remissbehandlats och legat till grund för infrastrukturpropositionen och riksdagens beslut i december 2024 (prop. 2024/25:28, bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102). Regeringen beslutade sedan om direktiv till Trafikverket att ta fram förslag till en ny nationell plan och ett erbjudande till länsplaneupprättarna om möjlighet att ta fram länsplaner för den regionala transportinfrastrukturen.

I mars 2025 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 utifrån de ramar som riksdagen beslutade om i december 2024. Trafikverket fick i uppdrag att föreslå hur de ekonomiska ramarna ska fördelas på olika åtgärder. I uppdraget ingick också att redovisa en sammanhållen underhållsplan och en strategi för att trafikstyrningssystemet European Rail Traffic Management System (ERTMS) ska kunna införas i hela det statliga svenska järnvägssystemet med målsättning att vara klart 2042. Vidare ska Trafikverket fortsätta att verka för en förstärkt kostnadskontroll och hög effektivitet i sin verksamhet så att anslagna resurser fullt ut kan omsättas i effektiv verksamhet.

I september 2025 redovisade Trafikverket sitt förslag till nationell plan med förslag till hur de ekonomiska ramarna ska fördelas på olika åtgärder i transportinfrastrukturen. Trafikverket beskriver bl.a. att det eftersatta underhållet på vägarna kan återtas till 2037 och bedömer att 2050 kan hela underhållsskulden för järnvägen vara åtgärdad. Förslaget skickades därefter på remiss fram t.o.m. den 30 december 2025. Under remissbehandlingen inkom drygt 500 yttranden.

I november 2025 redovisade Trafikverket en samlad effektbedömning av förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen och de preliminära länsplanerna för perioden 2026–2037. Effektbedömningen ger en sammanvägd bedömning av lönsamheten för samhället som helhet, redogör för hur nyttorna fördelar sig över landet och på olika grupper i samhället samt hur åtgärderna bidrar till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål.

Vidare har Trafikanalys haft i uppdrag att kvalitetsgranska Trafikverkets underlag. I december 2025 redovisade Trafikanalys sin granskning. Granskningen visar att förslaget i huvudsak följer regeringens direktiv och att planeringsprocessen har blivit mer strukturerad och transparent jämfört med tidigare omgångar. Granskningen visar att förslaget i stor utsträckning styrs av

regeringens direktiv och tydligt speglar de politiska prioriteringar som Trafikverket haft att förhålla sig till. Samtidigt konstaterar Trafikanalys att det finns ett fortsatt behov av utveckling. Det gäller särskilt metodik, koppling till de transportpolitiska målen samt tydlighet och spårbarhet i prioriteringar och beslutsunderlag. Det är också viktigt att säkerställa att hanteringen av risker och finansieringsformer är tydligt redovisade och att samhällsekonomisk nytta vägs in på ett transparent sätt.

I januari 2026 överlämnade länsplaneupprättarna sina förslag till trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Regeringen beslutade den 24 april 2026 om den nya nationella planen för 2026–2037 och definitiva ekonomiska ramar för länsplanerna för regional transportinfrastruktur för samma period.

Trafikverkets arbete med infrastrukturfrågor

Enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska Trafikverket 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 genomförandet av infrastrukturprojekt i farleder, slussar och kanaler. Trafikverket ska med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem.

Trafikverket ska bl.a. vara infrastrukturförvaltare för det järnvägsnät som tillhör staten och vara tjänsteleverantör för sådana anläggningar för tjänster som tillhör staten och ansluter till järnvägsnätet, om inte något annat har beslutats. Trafikverket ska även verka för en långsiktigt hållbar kompetensförsörjning inom järnvägsområdet. Trafikverket ska hämta in och sammanställa uppgifter från samtliga infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer för att beskriva det samlade svenska järnvägsnätet samt hämta in och sprida kunskap och information om tillgänglighet, framkomlighet, miljö, hälsa och säkerhet inom sitt ansvarsområde.

Trafikverket ska dessutom 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 samt svara för att beredskapsflygplatser öppnas på begäran av utförare av samhällsviktiga flygtransporter under tider då flygplatserna har stängt. Trafikverket ska också tillhandahålla en teknisk lösning för informationsutbyte mellan verket, beredskapsflygplatserna och utförarna av samhällsviktiga flygtransporter.

Trafikverket ska vidare på ett kostnadseffektivt sätt tillhandahålla lättillgänglig, kvalificerad och behovsanpassad information och rådgivning till enskilda väghållare om byggande och drift av vägar som även är av allmänt intresse.

Trafikverket ska i den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart stegvis analysera val av åtgärder genom att överväga åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt, åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur, begränsade ombyggnationer och nyinvesteringar eller större ombyggnationer. Verket ska i sin roll som beställare särskilt verka för att produktivitet, innovation och effektivitet på marknaderna för investeringar, drift och underhåll ökar samt ha väl fungerande rutiner, arbetssätt och samverkansformer som tillvaratar och möjliggör nationellt, regionalt och lokalt inflytande. Trafikverket ska vidare utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet, inklusive efterkalkylering och successiv kalkylering samt ta fram och tillhandahålla aktuella trafikprognoser. Verket ska även svara för forskning och innovation som motiveras av myndighetens uppgifter samt följa, dokumentera och på regeringens uppdrag finansiera forskning och innovation inom transportområdet.

Trafikverket är beredskapsmyndighet och sektorsansvarig myndighet enligt förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap. Trafikverket ska varje år redovisa produktiviteten för drifts-, underhålls- och byggåtgärder inom det egna ansvarsområdet och följa upp och redovisa genomförda åtgärder i den nationella planen samt i länsplaner i de delar där verket ansvarar för genomförandet. Vidare ska Trafikverket se till att de regelverk och rutiner som verket disponerar är kostnadseffektiva och enkla för medborgare och företag. Trafikverket ska dessutom bidra med underlag till planeringsansvariga myndigheter och organ i arbetet med länsplaner, särskilt samverka med Sjöfartsverket när det gäller att ta fram och genomföra den nationella planen och i arbetet med ansökningar om TEN-T-bidrag.

Skrivelsens huvudsakliga innehåll

I skrivelse 2025/26:259 redogör regeringen för planeringsarbetet och sitt beslut om att fastställa den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 och om att fastställa definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för den regionala transportinfrastrukturen för samma period.

Vidare lämnar regeringen i skrivelsen en redogörelse för hur den har omhändertagit ett tillkännagivande från riksdagen om åtgärder som behövs för ett långsiktigt hållbart transportsystem, såsom ökad transporteffektivitet, effektivare fordon och farkoster, elektrifiering och en övergång från fossila till hållbara, förnybara drivmedel.

Utskottets överväganden

Styrning av infrastrukturplaneringen genom mål och prognoser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om styrningen av infrastrukturplaneringen genom mål och prognoser. Utskottet hänvisar bl.a. till att de transportpolitiska målen och de transportpolitiska principerna är vägledande för planeringen och de insatser som görs. Utskottet påminner om att riksdagen och regeringen tar ställning till övergripande strategiska vägval en gång per mandatperiod och att riksdagen fattar beslut om de ekonomiska ramarna. Vidare menar utskottet att trafikprognoser är ett viktigt underlag för planeringen och framhåller att ökad transporteffektivitet kan uppnås på flera sätt. 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 1 (V) och 2 (MP).

Skrivelsen

Regeringen anför i skrivelsen att den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 bygger på propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) och att riksdagen fattade beslut i enlighet med regeringens förslag i december 2024 (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102).

Regeringen anför vidare att den statliga transportinfrastrukturen ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet, inklusive funktions- och hänsynsmålen med därtill hörande etappmål, samt de av riksdagen beslutade klimatmålen nås. En väl fungerande infrastruktur är enligt regeringen avgörande för att såväl öka Sveriges samlade konkurrenskraft och tillväxt som för att hela Sverige ska fungera. Villkoren för att leva, bo och verka i hela landet ska stärkas. Det är enligt regeringen viktigt att både underlätta för människors vardag med resor till jobb och utbildning och stärka förutsättningarna för en effektiv godstrafik som främjar jobb och tillväxt. Den nationella planen bidrar enligt regeringen sammantaget till att förbättra näringslivets förutsättningar och konkurrenskraft och till regional utveckling och landsbygdsutveckling. Vidare bidrar planen till att stärka totalförsvaret.

Motionerna

Följdmotioner

I kommittémotion 2025/26:4179 anför Malin Östh m.fl. (V) att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ersätta dagens basprognoser med målorienterade prognoser, där man utgår från att transportplaneringen ska styras mot ett mer transporteffektivt samhälle (yrkande 1). Motionärerna menar att så länge som planeringen av svensk infrastruktur utgår från historiska data (dvs. prognosstyrning) i stället för uppsatta mål (dvs. målstyrning) kommer klimatmålen inte att nås. Motionärerna menar vidare att regeringen bör återkomma med ett nytt förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 som gör det möjligt för Sverige att uppnå sina klimatmål (yrkande 2). De pekar på att Trafikverkets inriktningsunderlag från 2024 fick kritik för att bl.a. inte bidra till klimatmålen och för att det misslyckades med att styra mot de transportpolitiska målen, och enligt motionärerna finns samma tydliga brister nu i den färdiga planen.

I kommittémotion 2025/26:4178 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att det övergripande transportpolitiska målet kan uppnås först genom att funktionsmålet nås inom hänsynsmålets ramar (yrkande 1). Motionärerna konstaterar att funktionsmålet i dag i praktiken är överordnat hänsynsmålet trots att de ska vara sinsemellan jämbördiga, men det är först när funktionsmålet kan nås inom hänsynsmålets ramar som det övergripande transportpolitiska målet kan uppnås. Vidare anser motionärerna att ett transporteffektivt samhälle bör utgöra en ny transportpolitisk princip (yrkande 2).

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

I partimotion 2025/26:2780 anför Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen bör återkomma med ett nytt förslag med en målstyrd planering där klimatmålet är den styrande principen för framtidens infrastruktur och därmed styr planering, inriktning och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastrukturplaneringen (yrkande 1). Motionärerna menar att det är orimligt att i infrastrukturplaneringen utgå från prognoser om ökad vägtrafik i stället för att vara styrd av riksdagens klimatmål. Vidare menar motionärerna att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ersätta dagens basprognoser med målorienterade prognoser, där man utgår från att transportplaneringen ska styras mot ett mer transporteffektivt samhälle (yrkande 2). Motionärerna menar att Trafikverket i sin planering tydligare bör ha klimatmålet för transportsektorn som utgångspunkt och aktivt styra investeringar mot åtgärder som bidrar till en omställning av transportsystemet på både kort och lång sikt.

I kommittémotion 2025/26:3278 yrkande 1 pekar Linus Lakso m.fl. (MP) på vikten av att arbeta för att främja transporteffektivitet, bl.a. genom att Trafikverket ska arbeta målstyrt i stället för prognosbaserat. Motionärerna menar att det skulle förbättra förutsättningarna att nå den gemensamma målbilden.

I kommittémotion 2025/26:3422 yrkande 99 anför Katarina Luhr m.fl. (MP) att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att arbeta målstyrt i stället för prognosbaserat. Motionärerna konstaterar att planeringen i dag utgår från prognoser som bygger på historiska data och antaganden om ständig tillväxt för vägtrafiken men att den nationella transportpolitiken i stället behöver göra tydligt att frågor som rör klimat och miljö ska få företräde framför insatser som gynnar ökad vägtrafik.

Bakgrund och pågående arbete

Den statliga styrningen

Den statliga styrningen av de statliga insatserna utgår från de transportpolitiska mål som riksdagen har beslutat om samt från riksdagens beslut om statsbudgeten och den relevanta lagstiftningen. Regeringen styr riket. De verktyg som regeringen har till sitt förfogande i sin styrning är främst regelstyrning, ekonomisk styrning och myndighetsstyrning. Regeringen styr myndigheterna huvudsakligen genom instruktioner och årliga regleringsbrev som specificerar mål, uppdrag och budget. Vidare utser regeringen myndighetschefer och ledamöter i myndighetsstyrelserna, och den kan när som helst under året ge myndigheter ytterligare uppdrag utöver regleringsbrevet. När det gäller den finansiella styrningen avsätts medel för statliga insatser i anslagen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

De statliga myndigheterna ska enligt förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag varje år lämna en årsredovisning till regeringen. Årsredovisningen ska bestå av bl.a. en resultatredovisning som ska kunna utgöra ett underlag för regeringens bedömning av myndighetens resultat och genomförande av verksamheten. Den ska utgå från bl.a. de mål och krav som regeringen har angett och innehålla analyser och bedömningar av verksamhetens resultat och dess utveckling.

Enligt budgetlagen (2011:203) ska regeringen lämna en redovisning till riksdagen i budgetpropositionen av de resultat som har uppnåtts i verksamheten i förhållande till de mål som riksdagen har beslutat om. Enligt regeringsformen har varje utskott i uppgift att följa upp och utvärdera riksdagsbeslut inom utskottets ämnesområde. I detta ingår löpande uppföljningar av regeringens resultatredovisningar.

Transportpolitiska mål

Transportpolitikens övergripande mål, som beslutades av riksdagen 1998 (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266), är att en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning ska säkerställas för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver beslutade riksdagen 2009 om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa som sinsemellan är jämbördiga (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257).

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.

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 (reviderat i prop. 2012/13:1 utg.omr. 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118). I detta ingår också etappmål för trafiksäkerhet och klimatpåverkande utsläpp.

Av propositionen Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:93) framgår att den dåvarande regeringen ansåg att funktionsmålet och hänsynsmålet borde betraktas som jämbördiga. År 2016 anförde den dåvarande regeringen att dess politik inom transportområdet skulle bidra till att det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen nås. För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås måste funktionsmålet enligt den dåvarande regeringen i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Därmed ska transportsystemet bidra till en miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbar utveckling i alla delar av landet (prop. 2016/17:1 utg.omr. 22 och prop. 2016/17:21). I budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1 utg.omr. 22) konstaterade den dåvarande regeringen att transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande transportpolitiska målet och att funktions- och hänsynsmålen är jämbördiga. Regeringen betonade att för att det övergripande transportpolitiska målet och klimatmålet för transportsektorn ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Med detta avsåg regeringen att den samlade utvecklingen inom transportsystemet ska leda till att klimatmålet för transporter nås. Det innebär inte att varje enskild åtgärd som vidtas i transportsystemet måste bidra till att uppfylla klimatmålet. Utskottet har i de senaste årens genomgångar av regeringens resultatredovisning uppmärksammat att det sedan budgetpropositionen för 2021 inte har funnits något resonemang om förhållandet mellan funktions- och hänsynsmålen. Utskottet har framfört att det skapar en osäkerhet om vad som gäller i frågan och ytterst hur resultatredovisningen ska bedömas. Utskottet har de senaste åren lyft fram att det gärna hade sett en klagörande argumentation om förhållandet mellan funktions- och hänsynsmålen i samband med beredningen av budgetpropositionen (bet. 2025/26:TU1).

I skrivelsen Ny strategi för levande och trygga städer (skr. 2024/25:96) presenterar regeringen ett nytt nationellt mål för stadsutveckling. I målet slår regeringen fast att Sveriges städer utifrån sina förutsättningar ska utvecklas till levande, trygga och robusta livsmiljöer där människor trivs och vill vistas. I strategin pekar regeringen även ut tretton fokusområden, och två av dem handlar om mobilitet respektive trafiksäkra skolvägar.

Transportpolitiska principer

Som utgångspunkt för arbetet med att uppnå de transportpolitiska målen finns fem vägledande principer (prop. 2005/06:160 och prop. 2008/09:93):

- Kunderna ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska utföras.
- Beslut om transportproduktion bör fattas i decentraliserade former.
- Samverkan inom och mellan trafikslag ska främjas.
- Konkurrensen mellan olika trafikutövare ska främjas.
- Trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas.

Vid olika tillfällen har riksdagen godkänt regeringens förslag om transportpolitiska principer (se bet. 2008/09:TU14). I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28) betonar regeringen att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet, inklusive funktions- och hänsynsmålen med tillhörande etappmål, och de klimatmål som riksdagen har beslutat om nås. Ett trafikslagsövergripande förhållningssätt, fyrstegsprincipen och de transportpolitiska principer som riksdagen har fastställt ska enligt regeringen vara vägledande för kommande satsningar.

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 de ska 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 visar, utifrån beslutad politik och omvärldsfaktorer, hur trafik, resande och transporter kan förväntas utvecklas. Trafikverket uppger i Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 (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 dessa prognosförutsättningar är enligt Trafikverket förknippade med tämligen stora osäkerheter. Därför ska prognosernas resultat för de kommande åren ses som en bild av vilken resande- och transportutveckling som kan förväntas om de förutsättningar som har antagits inträffar. En annan viktig aspekt är enligt Trafikverket att prognoserna inte innehåller konjunkturella variationer, som uppstår i verkligheten.

I den senaste infrastrukturpropositionen konstaterar regeringen att trafikens utveckling är starkt kopplad till utvecklingen av samhället i stort. Trafikutvecklingen och fördelningen på trafikslag påverkas av styrmedel och infrastrukturåtgärder, liksom av omvärldsfaktorer som befolkningstillväxt och ekonomisk tillväxt. Eftersom dessa faktorer är osäkra, inte minst bränslepriserna och utbudet av kollektivtrafik, är även prognoserna för trafikutveckling enligt regeringen osäkra. I propositionen anges att syftet med prognoserna för persontransporter de senaste 15 åren gradvis har förskjutits mot att visa utvecklingen av om såväl beslutad som aviserad politik faktiskt genomförs. Det anses vara en viktig förklaring till att dessa prognoser har stämt överens förhållandevis väl med den faktiska utvecklingen av vägtransporterna. Tidigare prognoser har i flera fall underskattat tågtrafiken. Den främsta förklaringen uppges vara att den regionala tågtrafiken i Sverige har utvecklats mycket snabbt under de senaste 20 åren, vilket var svårt att förutse när prognoserna gjordes.

I september 2025 redovisade Trafikverket sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 (rapport 2025:111). I förslaget redovisar Trafikverket att det i Basprognos 2024 beräknas att det inrikes persontransportarbetet ökar med ca 28 procent mellan 2019 och 2045, motsvarande knappt 1 procent per år. Snabbast är ökningen för tåg och övrig spårtrafik (tunnelbana och spårväg) med 47 respektive 42 procent. Resandet med personbil beräknas öka med 26 procent, med buss 8 procent och med inrikes flyg 9 procent. Sammantaget innebär prognosen att resandet för samtliga färdmedel beräknas fortsätta utvecklas ungefär enligt samma trend som har gällt under 2000-talet fram till 2019, dvs. före pandemin. Det finns enligt Trafikverket ett antal osäkerheter i prognosen för persontrafikens utveckling, bl.a. att en långsammare befolkningsökning kan hålla tillbaka trafikökningen, att ökat distansarbete kan öka reslängd och fritidsresande och att tjänsteresandet kan fortsätta att minska. I Basprognos 2024 beräknas godstransportarbetet öka med ca 23 procent mellan 2019 och 2045. Enligt Trafikverket är osäkerheterna i prognoserna för godstransporter större än för persontransporter. Det handlar

bl.a. om vikten av motståndskraftiga försörjningskedjor, osäkerheter kring elektrifieringen av den tunga lastbilstrafiken, utvecklingen av automatisering inom godstransportsystemet och utvecklingen i de svenska hamnarna. När det gäller kapacitetsbegränsningar bedömer Trafikverket att kapacitetsbegränsningar på vägsidan främst är ett storstadsproblem, medan järnvägstrafiken ökar i snabb takt i många delar med högt kapacitetsutnyttjande.

Trafikverket tar regelbundet fram prognoser för den framtida trafikutvecklingen baserat på antaganden om bl.a. framtida befolkningsutveckling, ekonomisk utveckling, bränslepriser och ett stort antal andra påverkande omvärldsfaktorer. Trafikverket betonar i förslaget till den nationella planen att vissa faktorer påverkas starkt av politiska beslut, t.ex. bränslepriser och regionalt kollektivtrafikutbud. Andra är relativt svårpåverkade, som oljepris, befolkningsutveckling och ekonomisk utveckling. Eftersom dessa faktorer är osäkra är enligt Trafikverket även prognoserna för trafikutvecklingen behäftade med osäkerheter av olika slag. Trafikverket betonar att såväl antaganden som prognoser givetvis är osäkra i viss utsträckning, men prioriteringarna i planförslaget uppges i allt väsentligt vara robusta för dessa osäkerheter. Verkets känslighetsanalyser visar att den samhällsekonomiska rangordningen i planförslaget i hög grad är robust för osäkerheter i bl.a. prognoser.

I Tio frågor om Trafikverkets användning av prognoser och kalkyler (rapport 2024:163) tar Trafikverket upp frågan om huruvida infrastrukturplaneringen är prognosstyrd eller målstyrd. Trafikprognoser styr inte planeringen eller vilka åtgärder som väljs, men de är enligt Trafikverket användbara för att visa hur trafik och andra faktorer kan förväntas utvecklas i framtiden, givet förväntade omvärldsförutsättningar och redan beslutad och aviserad politik, och för att prognosticera sannolika effekter av olika åtgärdsförslag. Med detta som utgångspunkt kan man identifiera och analysera åtgärder som på olika sätt kan bidra till målen. Trafikverket betonar att infrastrukturplaneringen i praktiken är målstyrd eftersom åtgärder ska prioriteras efter hur de bidrar till de transportpolitiska målen. Prognoserna utgör utgångspunkt för att bedöma olika åtgärders effekter men utgör inte mål och föreskriver inte vilka åtgärder som bör vidtas. Planeringen skulle enligt Trafikverket exempelvis kunna kallas välfärdsmaximerande, eftersom tanken är att nå så hög transportpolitisk måluppfyllelse som möjligt till så låg samhällsekonomisk kostnad som möjligt. Analyser av åtgärders effekter bör enligt Trafikverket utgå från bedömningar av de mest sannolika konsekvenserna med hänsyn till osäkerheter.

Trafikverket framhåller i sitt förslag till den nationella planen att syftet med prognoser varken är att beskriva en önskvärd framtid eller en ideal transport- och klimatpolitik utan att beskriva en trolig utveckling givet de förutsättningar och beslut som man kan se i dag. Om en prognos inte når de mål man vill nå tjänar den därför som utgångspunkt för att identifiera åtgärder som ger bättre

måluppfyllelse. Prognoserna utgör därmed enligt Trafikverket en referensutveckling för bl.a. infrastrukturplaneringen, som gör att olika åtgärder kan utvärderas.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om styrning av infrastrukturplaneringen genom mål och prognoser behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU5 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet hänvisade bl.a. till att utgångspunkten för arbetet med den nationella planen är att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att de transportpolitiska målen och klimatmålen nås och att trafikprognoser utgör ett underlag för att kunna identifiera och värdera lämpliga åtgärder i transportsystemet. 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 vill inledningsvis betona att utgångspunkten för arbetet med den nationella planeringen av transportinfrastruktur är att den statliga infrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att de transportpolitiska målen och klimatmålen nås. Utskottet understryker att det är viktigt att ha ett trafikslagsövergripande förhållningssätt och att de transportpolitiska målen och de fem transportpolitiska principerna ska vara vägledande för infrastrukturplaneringen och de insatser som görs.

Mot bakgrund av motionsförslagen om styrningen av infrastrukturplaneringen genom mål och prognoser vill utskottet påminna om att den fastlagda planeringsprocessen för transportinfrastrukturen innebär att riksdagen och regeringen tar ställning till övergripande strategiska vägval ungefär en gång per mandatperiod och att riksdagen fattar ett beslut om vilka ekonomiska ramar som ska gälla under den följande planeringsperioden. Processen innebär mer konkret 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 liksom tidigare understryka att de transportpolitiska målen är en viktig utgångspunkt för inriktningen på de infrastruktursatsningar som görs de kommande åren. Detta innebär bl.a. att transportsystemets utformning ska bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås. Vidare vill utskottet framhålla att trafikprognoserna är ett viktigt underlag för att kunna identifiera och värdera lämpliga åtgärder i transportsystemet, även om de inte styr planeringen eller valet av åtgärder. Syftet med prognoserna är att beskriva en trolig utveckling utifrån de förutsättningar som

kan ses i dag. Utskottet kan konstatera att prognoserna har stämt förhållandevis väl överens med den faktiska utvecklingen av vägtransporterna, medan tidigare prognoser i flera fall har underskattat tågtrafiken. Utskottet noterar att en förklaring till detta är att den regionala tågtrafiken har utvecklats mycket snabbt de senaste 20 åren, vilket var svårt att förutse när prognoserna gjordes.

När det gäller frågan om att främja transporteffektiviteten vill utskottet påminna om att regeringen har lyft upp denna fråga. Utskottet delar regeringens bedömning att det är viktigt med åtgärder för att effektivisera transportsystemet, vilka kan bidra till viktiga utsläppsminskningar samtidigt som tillgängligheten i samhället utvecklas. Utskottet menar – liksom regeringen – att ökad transporteffektivitet kan uppnås på flera sätt, t.ex. genom längre och tyngre fordon, ökad fyllnadsgrad, ruttoptimering, samordnade gods-transporter, intermodalitet och digitalisering. Utskottet finner ingen anledning att för närvarande ändra på de transportpolitiska principerna.

När det gäller frågan om förhållandet mellan funktionsmålet och hänsynsmålet vill utskottet liksom tidigare lyfta fram att det gärna ser en klargörande argumentation från regeringen i budgetpropositionen om förhållandet mellan funktions- och hänsynsmålen.

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 2025/26:2780 (V) yrkandena 1 och 2, 2025/26:3278 (MP) yrkande 1, 2025/26:3422 (MP) yrkande 99, 2025/26:4178 (MP) yrkandena 1 och 2 samt 2025/26:4179 (V) yrkandena 1 och 2.

Ansvarsfördelningen inom infrastrukturplaneringen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om ansvarsfördelningen inom infrastrukturplaneringen och om att inrätta en infrastrukturberedning. Utskottet hänvisar bl.a. till att det sedan länge finns en fastlagd planeringsprocess i Sverige för beslut om transportinfrastrukturen som innebär en tydlig ansvarsfördelning mellan riksdagen, regeringen och den ansvariga myndigheten. Utskottet finner inte anledning att frångå den nuvarande ordningen och framhåller samtidigt vikten av att värna långsiktigheten i planeringsprocessen.

Jämför reservation 3 (S, V, C, MP).

Skrivelsen

Regeringen pekar i skrivelsen på att den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 bygger på en proposition från regeringen (prop. 2024/25:28) och riksdagens beslut i enlighet med regeringens förslag i propositionen (bet. 2024/25:TU5, rskr.

2024/25:102). Propositionen och riksdagens beslut utgjorde tillsammans med regeringens planeringsdirektiv som beslutades den 20 mars 2025 förutsättningarna för Trafikverkets och länsplaneupprättarnas arbete i åtgärdsplaneringen.

Motionerna

Följdmotioner

Aylin Nouri m.fl. (S) anför i kommittémotion 2025/26:4162 yrkande 5 i denna del att staten ska vara en långsiktig och pålitlig aktör även när det gäller infrastruktursatsningar. Enligt motionärerna behöver Sverige större långsiktighet i infrastrukturpolitiken och därför bör det inrättas en blocköverskridande infrastrukturarbetsgrupp för långsiktiga och partiövergripande handslag kring infrastrukturen.

Malin Östh m.fl. (V) framför i kommittémotion 2025/26:4179 yrkande 8 att regeringen bör tillsätta en infrastrukturberedning. Enligt motionärerna skulle detta göra det möjligt att samla bred kompetens som tillsammans med riksdagens samtliga partier kan ta sig an frågor kring vårt lands infrastrukturfrågor.

Ulrika Heie m.fl. (C) anser i kommittémotion 2025/26:4164 yrkande 4 att en infrastrukturberedning bör tillsättas. Enligt motionärerna kan en infrastrukturberedning likt Försvarsberedningen arbeta för en långsiktig och sammanhållen planering av de totala behoven av transportinfrastruktur.

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

I partimotion 2025/26:2780 yrkande 35 anför Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen bör tillsätta en infrastrukturberedning. Motionärerna menar att med Försvarsberedningen som modell skulle en sådan beredning göra det möjligt att samla bred kompetens som tillsammans med riksdagens partier kan ta sig an frågor som berör vårt lands infrastruktur, vilket är ett kompetensområde som är för stort och för avgörande för att endast ligga under en regering.

I partimotion 2025/26:3185 yrkande 28 anför Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) att det bör tillsättas en infrastrukturberedning som likt Försvarsberedningen kan lämna förslag på insatser som behöver göras för infrastrukturen som helhet. Motionärerna menar att arbetet med en plan för framtidens infrastruktur behöver påbörjas genast och att det under arbetets gång behövs bred politisk förankring och möjlighet att ta ett helhetsgrepp på satsningarna.

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 8 framhåller Aylin Nouri m.fl. (S) vikten av ett långsiktigt och blocköverskridande samarbete inom infrastrukturpolitiken och därmed behovet av att inrätta en bred politiskt sammansatt grupp för detta syfte.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 1 pekar Ulrika Heie m.fl. (C) på behovet av att tillsätta en partiöverskridande infrastrukturberedning. Motionärerna betonar att det behövs ett bredare grepp och mer samarbete över

partigränserna för att tillsammans kunna skapa långsiktiga förutsättningar för människor och företag, bidra till reformer och investeringar som är nödvändiga och få bukt med underhållsskulden och de investeringar som behövs.

Bakgrund och pågående arbete

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 skulle leda till angelägna förbättringar av det tidigare planeringssystemet och därmed 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 en tidigare infrastrukturproposition beslutade riksdagen därefter i juni 2021 att planeringsperioden skulle vara tolv år (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.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) besvarade i maj 2023 en skriftlig fråga (fr. 2022/23:633) om huruvida han var beredd att inrätta en bred infrastrukturberedning för att skapa nödvändiga förutsättningar för att arbeta med den kommande nationella planen för infrastruktur. Ministern ansåg att frågeställaren lyfte flera viktiga frågor som är kopplade till infrastrukturplaneringen och konstaterade att den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen normalt revideras vart fjärde år. Ministern påminde om att dagens process har sin grund i den ovan beskrivna proposition 2011/12:118 och att den har tillämpats av olika regeringar under samtliga mandatperioder sedan dess. Ministern pekade på att i denna process, och även tidigare i enlighet med den process som följde av propositionen om investeringar i trafikens infrastruktur m.m. (1992/93:176), har en central del varit att en inriktningsplanering har gjorts och att regeringen sedan har lagt fram en proposition till riksdagen som tagit ställning till de ekonomiska ramarna. Ministern konstaterade att regeringen i dagsläget inte ser någon anledning att frånga denna process och att den i övrigt avsåg att återkomma närmare i frågor kring den långsiktiga infrastrukturplaneringen under mandatperioden.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om ansvarsfördelningen inom infrastrukturplaneringen behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU5 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet hänvisade bl.a. till att det sedan länge finns en fastlagd planeringsprocess i Sverige för beslut om transportinfrastrukturen som innebär en tydlig ansvarsfördelning mellan riksdagen, regeringen och den ansvariga myndigheten. Riksdagens roll är i första hand 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. Utskottet fann att detta är en god ordning som det inte finns anledning att ändra och underströk att det är viktigt att den långsiktiga planeringsprocessen värnas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill liksom tidigare peka på att det sedan länge finns en fastlagd planeringsprocess i Sverige för beslut om transportinfrastrukturen som innebär en tydlig ansvarsfördelning mellan riksdagen, regeringen och den ansvariga myndigheten. Rollfördelningen inom planeringsprocessen innebär att riksdagens roll i första hand är 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. 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 den nuvarande ordningen fungerar väl. När det gäller motionsförslagen om att tillsätta en parti- och blocköverskridande infrastrukturberedning anser utskottet därmed att det för närvarande inte finns anledning att frånga den nuvarande ordningen. Utskottet vill samtidigt framhålla vikten av att värna långsiktigheten i planeringsprocessen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2025/26:2780 (V) yrkande 35, 2025/26:3185 (C) yrkande 28, 2025/26:3653 (S) yrkande 8, 2025/26:3728 (C) yrkande 1, 2025/26:4162 (S) yrkande 5 i denna del, 2025/26:4164 (C) yrkande 4 och 2025/26:4179 (V) yrkande 8.

Myndighetsstrukturen inom transportområdet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om vissa organisatoriska frågor inom transportområdet. Utskottet hänvisar bl.a. till att myndighetsstrukturen har utretts noggrant. Utskottet välkomnar Trafikverkets genomlysning av verksamhetens effektivitet och utgår från att regeringen följer den fortsatta utvecklingen när det gäller den nuvarande myndighetsstrukturens ändamålsenlighet och effektivitet. Utskottet ser vidare med tillförsikt på att Trafikanalys uppgifter kommer att vara oförändrade och genomföras med bibehållen effektivitet och kvalitet även efter att myndighetens uppgifter inordnas i Tillväxtanalys. Utskottet finner inte att det finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen.

Jämför reservation 4 (S), 5 (V) och 6 (MP).

Skrivelsen

Som en del i arbetet med att effektivisera planering, byggande och förvaltning av transportinfrastruktur aviserade regeringen i propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) bl.a. avsikten att pröva alternativa former för att finansiera och organisera utvecklingen av transportinfrastrukturen. Enligt regeringen ska detta göras under förutsättning att det kan leda till ett snabbare och mer

kostnadseffektivt genomförande, eller att fler projekt kan genomföras inom en viss tidsram än vad som annars hade varit fallet. I propositionen angavs även att det bör genomföras test med investeringsobjekt som projekteras och byggs av en annan aktör än Trafikverket under kommande planperiod, t.ex. genom upphandling genom offentlig-privat samverkan (OPS) eller genomförande i bolagsform. Detta ska ge jämförelseobjekt till Trafikverkets produktionsupplägg och driftsformer. Mot denna bakgrund beslutade regeringen i juni 2025 att tillsätta en särskild utredare med uppdrag att föreslå en ny struktur och ramar för alternativa former för organisering och genomförande av infrastrukturinvesteringar (dir. 2025:66). Syftet med uppdraget var bl.a. att utreda hur detta skulle kunna genomföras i Sverige för att skapa förutsättningar för ökade effektivitetsvinster och ett snabbare genomförande av infrastrukturinvesteringar. Uppdraget redovisades i december 2025 i betänkandet *Effektivare organisering och genomförande av statlig väg och järnväg* (SOU 2025:120). I betänkandet föreslår utredaren hur alternativa genomförandeformer av statlig transportinfrastruktur kan tillämpas i Sverige, dels i bolagsform, dels som OPS. Utredaren föreslår att ett nytt statligt ägt bolag ska bildas med ett av riksdagen fastställt samhällsuppdrag som omfattar ett helhetsansvar för att prioritera och genomföra byggprojekt inklusive projektering, byggande och förvaltning av statlig infrastruktur. Förslaget omfattar såväl statlig allmän väg som statlig järnväg och utredaren bedömer att förslagen inte kräver författningsändringar. Betänkandet har därefter remissbehandlats, och med grund i bl.a. remissinstansernas synpunkter har frågan om de legala förutsättningarna för genomförande av infrastruktur i bolagsform analyserats vidare inom Regeringskansliet. Enligt regeringen visar analysen att det krävs ändringar i väglagen (1971:648) för att ett statligt ägt aktiebolag ska kunna handha väghållningen för statens räkning. Regeringen konstaterar att det inte finns något beredningsunderlag för att föreslå sådana ändringar nu och att frågan därför bereds vidare i Regeringskansliet.

Motionerna

Följdmotion

Malin Östh m.fl. (V) framför i kommittémotion 2025/26:4179 yrkande 5 att regeringen bör inrätta en gemensam statlig organisation, Järnväg Sverige. Enligt motionärerna ska den äga, förvalta och underhålla statens järnvägsinfrastruktur i egen regi, vilket ger ett samlat helhetsansvar med en mer pålitlig järnväg och lägre priser.

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

I partimotion 2025/26:2780 yrkande 75 anför Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen bör vidta åtgärder för att säkerställa att den verksamhet som Trafikanalys bedriver i dag inte försvinner eller minskar i omfattning i

samband med att myndighetens uppgifter inordnas i Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys). Motionärerna konstaterar att behovet av analysstöd på transportområdet har ökat, och de är kritiska till att regeringen avser att avveckla Trafikanalys och inordna myndighetens uppgifter under Tillväxtanalys.

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 103 anför Aylin Nouri m.fl. (S) att man bör utreda och överväga en delning av Trafikverket i en banverksdel och en vägverksdel. Motionärerna menar att sammanslagningen av dåvarande Vägverket och Banverket till Trafikverket inte har lett till några synliga samordningsvinster och menar att sammanslagningen, i kombination med en inriktning där myndigheten främst agerar upphandlingsorgan, behöver granskas noggrant.

I kommittémotion 2025/26:3274 yrkande 5 tar Linus Lakso m.fl. (MP) upp frågan om att dela upp Trafikverket i ett banverk och ett vägverk. Motionärerna påminner om att sammanslagningen av Banverket och Vägverket till en myndighet syftade till att få en mer rationell organisation som skulle skapa synergier, men de menar att resultatet i stället blev att integreringen inte fungerar och att det skapades en oöverblickbar byråkratisering och tungroddhet.

Bakgrund och pågående arbete

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 – i stället 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, var den lösning som bäst svarade 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 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 tillvara 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 2025 (rapport 2026:012) framgår att verksamheten under 2025 omfattade totalt 97,1 miljarder kronor. Kostnaderna för planering, expertstöd, myndighetsutövning och administration uppgick till ca 7 miljarder kronor. Det genomsnittliga antalet tillsvidareanställda har fortsatt att öka och vid årets slut bemannades Trafikverkets organisation av 10 601 tillsvidareanställda, vilket kan jämföras med 2021 då antalet uppgick till 9 185. Andelen kvinnor är 44 procent. Antalet chefer uppgår till 904 vilket kan jämföras med 2021 då antalet chefer uppgick till 757. I årsredovisningen

för 2025 anger Trafikverket att man under året har tillämpat en rekryteringsbegränsning som en del i ett pågående effektiviserings- och besparingsarbete. Trafikverket anger vidare i årsredovisningen att antalet årsarbetskrafter har minskat under 2025 och att detta hör samman med fortsatta effektiviseringar av resursanvändningen, förenklade arbetssätt och uppföljningsprocesser, ett mer systematiskt nyttjande av befintlig kompetens, ökad intern rörlighet samt förstärkt lärande och erfarenhetsutbyte.

Genomlysning av Trafikverket

Trafikverkets generaldirektör beslutade sommaren 2023 om en genomlysning av Trafikverket för att stärka verksamhetens effektivitet och leveransförmåga. Resultatet av genomlysningen publicerades i mars 2024 (rapport 2023/126975). I rapporten konstaterades 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 betonades bl.a. att en styrka i Trafikverkets uppdrag är den trafikslagsövergripande uppgiften där man agerar som en samlad trafikmyndighet för ett sammanhållet transportsystem och att samspelet med andra myndigheter, kommuner, regioner, trafikanter eller näringsliv ofta sker regionalt eller lokalt. I rapporten anfördes att både en integrering av alla trafikslag och synen på transportsystemet som en helhet underlättar bl.a. dialogen med samverkansparter och kunder samt samhällsplaneringen och främjar intermodalitet. Samtidigt konstaterades att förutsättningar och villkor för väg- och järnvägssystemet skiljer sig åt. I Trafikverkets rapport framfördes att myndigheten överlag har en god leveransnivå och att internationella jämförelser visar att Trafikverket levererar i nivå med andra länder. Sverige ligger dock relativt sett lägre i underhålls- och reinvesteringsskostnader och högre i nya investeringskostnader. I rapporten bedömdes vidare att Trafikverket har en kompetent, engagerad och pålitlig organisation samtidigt som myndigheten kan göra mer för att stärka den gemensamma leveransförmågan och öka effektiviteten. I rapporten påtalades att en övergripande brist återfinns i en otillräckligt sammanhållande styrning mot gemensamma leveranser och prioriteringar samt att det finns potential till en effektivisering av verksamheten. I rapporten rekommenderades ett antal åtgärder inom olika områden, som tillsammans kan ge effekt både på kort sikt i form av förenklingar och effektivisering och på längre sikt genom övergripande strukturella förändringar för att stärka leveransförmågan.

Regeringen angav sedan i Trafikverkets regleringsbrev för 2025 att Trafikverket översiktligt skulle redovisa hur effektiviseringsarbetet inom myndigheten har bedrivits. Redovisningen skulle innehålla information om hur kostnadsminskningarna beräknas ha fallit ut fördelat på anslagspostnivå inom berörda anslag. I årsredovisningen för 2025 pekar Trafikverket på att myndigheten arbetar strategiskt och strukturerat med sin kraftsamling och ökar

effektiviteten genom förändrade arbetssätt. Av årsredovisningen framgår att Trafikverket har fortsatt att effektivisera resursanvändningen genom förenklade arbetssätt och uppföljningsprocesser, ett mer systematiskt nyttjande av befintlig kompetens, ökad intern rörlighet samt förstärkt lärande och erfarenhetsutbyte. För att stärka transportsystemen och förmågan att skapa värde för kunder och intressenter har Trafikverket under året bl.a. inrättat ett utpekad systemansvar för väg respektive järnväg och detta ska säkra mesta möjliga värde utifrån respektive systems villkor och förutsättningar.

I budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1 utg.omr. 22) konstaterade regeringen att arbetet med effektivisering av Trafikverkets verksamhet fortsätter. Regeringen påminde om förslaget i budgetpropositionen för 2025 som innebar en minskning av Trafikverkets två stora sakanslag och myndighetens förvaltningsanslag med 600 miljoner kronor fr.o.m. 2026 med anledning av Trafikverkets arbete med effektivisering av den egna verksamheten. I budgetpropositionen för 2026 föreslog regeringen att Trafikverkets förvaltningsanslag minskas med ytterligare 300 miljoner kronor fr.o.m. 2026. Riksdagen beslutade i december 2025 i enlighet med regeringens förslag (bet. 2025/26:TU1, rskr. 2025/26:126–127).

Produktivitetskommissionens syn på Trafikverket

Regeringen gav i april 2023 en kommission i uppdrag att analysera faktorer som påverkar produktivitetstillväxten samt lämna förslag för att höja produktiviteten i näringslivet och i den offentliga sektorn. I april 2024 presenterade kommissionen delbetänkandet *Goda möjligheter till ökat välbefinnande* (SOU 2024:29). Kommissionen pekade bl.a. på behovet 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. Kommissionen menade att myndighetens interna produktivitet är ett område som bör analyseras särskilt, bl.a. mot bakgrund av ökningen av antalet anställda under perioden 2013–2023. Kommissionen lyfte även vikten av att låta prioriteringarna styras av samhällsekonomisk nytta för att öka tillgängligheten och produktiviteten och lämnade förslag för att öka effektiviteten i den statliga förvaltningen på området samt för att stärka ansvarsutkrävandet. Produktivitetskommissionen lämnade i september 2025 sitt slutbetänkande *Fler möjligheter till ökat välbefinnande* (SOU 2025:96), som för närvarande bereds inom Regeringskansliet.

Överföring av Trafikanalys uppgifter till Tillväxtanalys

Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har sitt huvudkontor i Stockholm samt ett kontor i Östersund. Myndigheten har ca 40 medarbetare. Trafikanalys har till huvuduppgift att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Vidare ska myndigheten ansvara för att samla in, sammanställa och sprida statistik på transportområdet. Myndigheten ska

inom sitt ansvarsområde bistå regeringen med underlag och rekommendationer.

I september 2023 beslutade regeringen att en särskild utredare skulle analysera de mindre myndigheternas verksamhet, uppgifter och organisering. Syftet med utredningen var att skapa bättre förutsättningar för regeringens styrning samt att främja en väl fungerande statsförvaltning med hög kostnadseffektivitet och hög samhällsekonomisk effektivitet. Utredaren redovisade sitt arbete i januari 2025 i betänkandet En effektivare organisering av mindre myndigheter – analys och förslag (SOU 2025:13). I utredningen föreslogs bl.a. att en samlad analys- och utvärderingsmyndighet ska bildas genom att Trafikanalys uppgifter överförs och inordnas i Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys) och att det därmed skapas en myndighet med ett samlat ansvar för analyser och utvärderingar inom hållbar tillväxt och infrastruktur, särskilt transportinfrastruktur. Betänkandet har remitterats (Fi2025/00348).

Regeringen gav i november 2025 Trafikanalys i uppdrag att dels förbereda en överföring av myndighetens samtliga uppgifter så att dessa kan inordnas i Tillväxtanalys den 1 januari 2027, dels förbereda avvecklingen av Trafikanalys så att myndigheten kan upphöra den 31 december 2026 (LI2025/02012). Enligt regeringen ska uppdraget genomföras med utgångspunkt från att ingen förändring ska göras av vare sig Trafikanalys eller Tillväxtanalys befintliga uppgifter enligt förordningen (2010:186) med instruktion för Trafikanalys respektive förordningen (2016:1048) med instruktion för Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser och att uppgifterna ska utföras med bibehållen effektivitet och kvalitet. Trafikanalys ska i enlighet med uppdraget löpande informera Regeringskansliet om hur arbetet med uppdraget fortskrider. I sammanhanget kan nämnas att regeringen i april 2026 gav Trafikanalys i uppdrag att utveckla uppföljningen av de transportpolitiska målen. Syftet är att i större utsträckning beskriva hur transportsystemet utvecklas i riktning mot målen och att ge regeringen ett bättre underlag för uppföljning och styrning (LI2026/00735). Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 15 februari 2027.

Regeringen föreslår i 2026 års ekonomiska vårproposition (prop. 2025/26:100) att de ändamål och verksamheter som avser Trafikanalys och finansieras från anslaget 1:13 *Trafikanalys* inom utgiftsområde 22 Kommunikationer flyttas till utgiftsområde 24 Näringsliv.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om myndighetsstrukturen inom transportområdet behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU5 Infrastrukturfrågor, och frågan om att inrätta en gemensam statlig organisation, Järnväg Sverige, behandlades i betänkande 2025/26:TU15 Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet påminde om EU-rättens grundläggande principer

inom järnvägslagstiftningen om bl.a. oberoende järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Vidare hänvisade utskottet bl.a. till att myndighetsstrukturen har utretts noggrant och att en enhällig riksdag har fattat beslut om den nuvarande strukturen. Utskottet välkomnade Trafikverkets genomlysning av verksamhetens effektivitet och utgick från att regeringen följer den fortsatta utvecklingen när det gäller den nuvarande myndighetsstrukturens ändamålsenlighet och effektivitet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis 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 noterar samtidigt att såväl Riksrevisionen som Produktivitetskommissionen under de senaste åren har identifierat flera brister när det gäller Trafikverket. Utskottet välkomnar därför att Trafikverket har gjort en egen genomlysning av verksamhetens effektivitet samt att regeringen i regleringsbrev har gett Trafikverket i uppdrag att redovisa hur effektiviseringsarbetet inom myndigheten har bedrivits. Utskottet vill framhålla vikten av att myndigheterna tillämpar effektiva arbetssätt och konstaterar att den genomlysning som har gjorts av Trafikverkets effektivitet innebär att det har kunnat genomföras betydande kostnadsbesparingar och att detta har medfört att myndighetens förvaltningsanslag har kunnat minskas. Enligt utskottet är detta mycket positivt. Utskottet utgår från att regeringen även kommer att följa den fortsatta utvecklingen när det gäller den nuvarande myndighetsstrukturens ändamålsenlighet och effektivitet. Utskottet finner därmed inte anledning att för närvarande se över en uppdelning av Trafikverket eller att inrätta en gemensam statlig organisation för järnvägen.

Utskottet vill i sammanhanget framhålla betydelsen av att skapa ytterligare förutsättningar för ökade effektivitetsvinster och ett snabbare genomförande av infrastrukturinvesteringar. Att regeringen har låtit utreda en ny struktur och ramar för alternativa former för organisering och genomförande av infrastrukturinvesteringar är positivt, och utskottet ser med stort intresse på utredarens förslag om att bilda ett nytt statligt ägt bolag med ett av riksdagen fastställt samhällsuppdrag som omfattar ett helhetsansvar för att prioritera och genomföra byggprojekt inklusive projektering, byggande och förvaltning av statlig infrastruktur. Utskottet kommer därmed att följa Regeringskansliets pågående analys- och beredningsarbete i frågan.

När det gäller det beslut som har fattats om att överföra och inordna Trafikanalys uppgifter i Tillväxtanalys fr.o.m. den 1 januari 2027 ser utskottet med tillförsikt på att myndighetens uppgifter kommer att vara oförändrade och genomföras med bibehållen effektivitet och kvalitet även fortsättningsvis.

Utskottet finner sammanfattningsvis inte att det finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Mot den

bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2025/26:2780 (V) yrkande 75, 2025/26:3274 (MP) yrkande 5, 2025/26:3653 (S) yrkande 103 och 2025/26:4179 (V) yrkande 5.

Fyrstegsprincipen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om fyrstegsprincipen. Utskottet understryker att principen är en viktig utgångspunkt och att den ska fortsätta att vara vägledande för infrastrukturplaneringen. Utskottet framhåller vikten av att i större utsträckning prioritera kostnads-effektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och valet av transportsätt. 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 7 (V, MP).

Skrivelsen

Regeringen betonar i skrivelsen att den statliga transportinfrastrukturen ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet, inklusive funktions- och hänsynsmålen med därtill hörande etappmål, samt de av riksdagen beslutade klimatmålen nås. Behoven inom transportinfrastrukturen är stora, och det är nödvändigt att göra genomtänkta prioriteringar mellan olika åtgärder och förvalta statens resurser så effektivt som möjligt.

Motionerna

Följdmotioner

I kommittémotion 2025/26:4179 yrkande 4 anför Malin Östh m.fl. (V) att regeringen bör återkomma med förslag om att införa en transporthierarki som ska genomsyra alla beslut i fråga om transportplanering. Grunden för en sådan hierarki bör vara att de olika trafikslagens klimatpåverkan ska bidra till att nå de övergripande klimatmålen, och vid behov av kommunikation bör man först ställa sig frågan om det är nödvändigt att över huvud taget fysiskt förflytta sig.

I kommittémotion 2025/26:4178 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att fyrstegsprincipens bärande ambitioner bättre uppnås genom ett ökat fokus på steg 1- och steg 2-åtgärder i den nationella planen (yrkande 4). Motionärerna menar att planeringsprocessen bättre kan bidra till transportpolitisk måluppfyllelse genom att den breddas till att tydligare omfatta andra åtgärder än fysisk infrastruktur, exempelvis lagar, regleringar, skatter och avgifter. Motionärerna framhåller att regeringen redan i samband med klimathandlingsplanen bör redovisa vilka ekonomiska styrmedel för transporter som ska ligga till grund

för den kommande nationella planen (yrkande 6). Motionärerna menar att det skulle ge förutsättningar för att sådana åtgärder finns med som en utgångspunkt för det kommande planförslaget och betonar bl.a. att styrningen av hur transporterna används påverkar valet av infrastruktur.

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

I partimotion 2025/26:2780 anför Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen snarast bör återkomma med förslag om hur statlig medfinansiering kan stärkas för att fyrstegsprincipens tillämpning ska förbättras genom att fler steg 1- och steg 2-åtgärder genomförs i infrastrukturplaneringen (yrkande 3). Motionärerna konstaterar att det i dag endast finns begränsade möjligheter för kommunerna att få ekonomiskt stöd för vissa steg 1- och steg 2-åtgärder och ingen möjlighet till statlig medfinansiering av icke-fysiska steg 1- och steg 2-åtgärder i länsplanerna eller den nationella transportplanen. Vidare menar motionärerna att regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med det första steget i fyrstegsprincipen, som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag (yrkande 4). Dessutom menar motionärerna att regeringen bör återkomma med förslag om införande av en transporthierarki som ska genomsyra alla beslut om transportplanering (yrkande 5). Motionärerna framhåller att de olika trafikslagens klimatpåverkan ska leda mot klimatmålen, och vid behov av kommunikation bör man först ställa sig frågan om det är nödvändigt att över huvud taget fysiskt förflytta sig. För att minska behov av förflyttningar krävs det en god samhällsplanering.

I kommittémotion 2025/26:3278 yrkande 7 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att man bör premiера steg 1- och steg 2-åtgärder samt upprustning av den befintliga väginfrastrukturen framför nya vägar. Motionärerna betonar även att hela landet-perspektivet och jämställdhetsperspektivet måste finnas med i transportplaneringen.

Bakgrund och pågående arbete

Fyrstegsprincipen

En viktig utgångspunkt för utvecklingen av transportsystemet är fyrstegsprincipen, som både riksdagen och regeringen upprepade gånger har uttalat stöd för. Fyrstegsprincipen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis enligt följande.

1. Det första steget innebär att överväga åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt.
2. Det andra steget innebär att överväga åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur.
3. Det tredje steget innebär att vid behov överväga begränsade ombyggnationer.

4. Det fjärde steget innebär att, om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen, överväga nyinvesteringar eller större ombyggnadsåtgärder.

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28) betonar regeringen att planering av transportsystemet enligt fyrstegsprincipen bidrar till kostnadseffektiva lösningar. Regeringen betonar att alla trafikslag och transportmedel liksom alla typer av åtgärder som leder till att målen nås ska beaktas och att en effektiv lösning på ett specifikt problem i transportsystemet kan innefatta åtgärder från flera av fyrstegsprincipens steg. Regeringen betonar att syftet är att nå en god hushållning med både ekonomiska medel och naturresurser samt en hållbar samhällsutveckling.

I september 2025 redovisade Trafikverket sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 (rapport 2025:111). I regeringens uppdrag att ta fram ett förslag till nationell plan angavs bl.a. att förslaget ska utgå från fyrstegsprincipen. Trafikverket betonar att fyrstegsprincipen vägleder verkets arbete på alla nivåer och innebär att möjliga förbättringar prövas stegvis. Trafikverket menar att det handlar om att se till att resurser används på ett klokt sätt och att åtgärder i transportsystemet bidrar till en hållbar samhällsutveckling. Trafikverket uppger att fyrstegsprincipen har tillämpats redan i de åtgärdsvalsstudier som har föregått de åtgärder som Trafikverket redovisar i förslaget. Fyrstegsprincipen tillämpas också i planeringsskeden som följer när den nationella planen är beslutad.

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 i förslaget att det är många olika aktörer och intressenter som påverkar och påverkas av transportsystemets funktion och användning. Det gör att det finns många andra sätt att förbättra funktionaliteten i transportsystemet än att bygga ny infrastruktur. Ett sätt är enligt Trafikverket att öka förståelsen och medvetenheten om strategiskt viktiga områden inom transportsystemet och att utveckla och sprida information och kunskap som kan påverka beteenden, beslut eller åtgärder. Sådana informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder ingår i steg 1 (tänk om) och steg 2 (optimera). Det innebär att Trafikverket i första hand överväger åtgärder som påverkar efterfrågan av transporter, i andra hand åtgärder som gör att transportsystemet används på ett mer effektivt sätt. Om det inte bedöms vara tillräckligt bygger Trafikverket om (steg 3) eller bygger nytt (steg 4).

Trafikverket betonar att det är viktigt med samverkan eftersom transportsystemet omfattar många aktörer. Genom en mer effektiv, aktörsgemensam planering av målpunkters lokalisering i relation till varandra och ett ökat nyttjande av digitala lösningar kan enligt Trafikverket belastningen på infrastrukturen minska, och då minskar också behovet av att bygga ut den. Trafikverket menar att arbete med tillgänglighet i samverkan med andra aktörer är

ett exempel på åtgärder enligt steg 1 och 2 som påverkar behovet av åtgärder enligt steg 3 och 4.

Statlig medfinansiering av åtgärder

Förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. innehåller bestämmelser om statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommuner enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Det kan handla om investeringar i regionala kollektivtrafikanläggningar, åtgärder som ökar tillgängligheten för funktionshindrade resenärer, byggande av flygplatsanläggningar med annan huvudman än staten eller åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator.

Trafikverket uppger i sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 att många åtgärder i steg 1 och 2 utförs och finansieras av andra aktörer, och i fråga om fysiska åtgärder (i princip åtgärder i steg 2) förekommer även statlig medfinansiering. Vad gäller icke-fysiska åtgärder (åtgärder i steg 1) anser Trafikverket att förordningen om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. inte medger stöd till sådana åtgärder som utförs av kommuner och regioner. Däremot utför Trafikverket åtgärder i steg 1 som bygger på särskilda regeringsuppdrag.

I Trafikverkets inriktningsunderlag för 2026–2037 redovisas 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 sådan finansiering, 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 anses vara möjligt enligt den nuvarande tolkningen av gällande förordningar. Ansvar 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.

Regeringen gav i juni 2024 Trafikverket i uppdrag att föreslå hur villkoren för statlig medfinansiering av samhällsekonomiskt lönsamma och kostnads-effektiva åtgärder i steg 1 och 2 av fyrstegsprincipen kan förtydligas i relevanta förordningar (LI2024/01376). Trafikverket redovisade i februari 2025 Rapport – Regeringsuppdrag statlig medfinansiering steg 1 och 2 (TRV 2024/73962) där man lämnar förslag på att förtydliga förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Förtydligandena innebär mindre justeringar. Trafikverket konstaterar att tidigare studier visar att det finns fler faktorer än finansieringen som hindrar att steg 1- och steg 2-åtgärder genomförs. Som exempel nämns att kommuner och regioner anser att det borde skapas incitament för att prioritera sådana åtgärder

och att statusen för dessa skulle höjas om statlig medfinansiering kunde beviljas för dem. Trafikverket bedömer dock att samtliga åtgärder i steg 1 och steg 2 kan genomföras utan bidrag från staten och att det mer är en prioriteringsfråga än en finansieringsfråga. Trafikverket redovisar ändå en åtgärds katalog med åtgärder i steg 2 som är förenliga med gällande förordning. Vidare menar Trafikverket att generella beräkningar av samhällsekonomisk lönsamhet för steg 1- och steg 2-åtgärder inte låter sig göras utifrån dagens förutsättningar eftersom lönsamheten bl.a. beror på platsspecifika förutsättningar som råder där åtgärden genomförs, t.ex. befolkningsunderlag, antalet resenärer och de geografiska förutsättningarna. När det gäller motprestationer konstaterar Trafikverket att det inom stadsmiljöavtalen finns villkor för stödet som anger att kommuner och regioner ska genomföra motprestationer som bl.a. bidrar till ökat hållbart resande. En vanlig motprestation som är kopplad till steg 1- och steg 2-åtgärder är s.k. mobility management-insatser (MM-insatser). Trafikverket konstaterar att det har varit svårt att få fram kvantifieringar av effekter. Slutligen konstaterar Trafikverket att det tidigare har funnits ett antal beräkningsverktyg inom steg 1- och steg 2-åtgärder men att endast ett verktyg finns kvar. Övriga verktyg har tagits bort på grund av att man i huvudsak bedömer att de gav alltför låg kvalitet. Sammantaget gör detta att det i dag inte finns några verktyg att tillgå för att göra kvantitativa beräkningar av samhällsekonomiska kostnader och nyttor för steg 1- och steg 2-åtgärder. I stället är man enligt Trafikverket hänvisad till kvalitativa bedömningar.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om fyrstegsprincipen behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU5 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade bl.a. att fyrstegsprincipen är en viktig utgångspunkt för utvecklingen av transportsystemet och att principen ska vara vägledande för planeringen av infrastrukturåtgärder. 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 vill liksom tidigare år understryka att fyrstegsprincipen är en viktig utgångspunkt för utvecklingen av transportsystemet och att principen ska fortsätta att vara vägledande för planeringen av infrastrukturåtgärder. Utskottet vill särskilt lyfta fram att både riksdagen och regeringen upprepade gånger har uttalat stöd för denna princip, och att regeringen har gjort det bl.a. i den senaste infrastrukturpropositionen. Vidare vill utskottet peka på att förslaget till ny nationell plan för transportinfrastrukturen utgår från fyrstegsprincipen och att

Trafikverket bl.a. har redovisat ett regeringsuppdrag om statlig medfinansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder. Utskottet delar regeringens syn att planering enligt förstegsprincipen bidrar till kostnadseffektiva lösningar och 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 vill även i år lyfta fram att utskottet vid upprepade tillfällen har framhållit att det är angeläget att tillämpa ett trafikslagsövergripande synsätt vid överväganden om vilka åtgärder som behöver vidtas för att utveckla transportsystemet och att det är viktigt att de föreslagna åtgärderna analyseras utifrån förstegsprincipen.

Utskottet konstaterar mot den bakgrunden att de frågor som tas upp i motionerna redan är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:2780 (V) yrkandena 3–5, 2025/26:3278 (MP) yrkande 7, 2025/26:4178 (MP) yrkandena 4 och 6 samt 2025/26:4179 (V) yrkande 4.

Vissa planeringsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om vissa planeringsfrågor. Utskottet betonar samspelet mellan infrastrukturplaneringen och den fysiska samhällsplaneringen och välkomnar att regeringen har lyft fram transporteffektivitet. Utskottet påminner om att det finns regelverk för planering av vägar och järnvägar och för information och samverkan vid byggande av infrastruktur. 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 8 (S) och 9 (MP).

Skrivelsen

Regeringen anför i skrivelsen att infrastrukturinvesteringar skapar potential för bostadsbyggande, vilket kräver en väl fungerande samordning mellan statlig infrastrukturplanering och kommunal och regional samhällsplanering.

Motionerna

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 23 tar Aylin Nouri m.fl. (S) upp vikten av att samordningen i den fysiska planeringen mellan lokal, regional och nationell nivå förbättras. Motionärerna betonar att kommuner och regioner spelar en avgörande roll i omställningen till ett transporteffektivt samhälle, och

för att lyckas krävs det en bättre samordning mellan de olika nivåerna i den fysiska planeringen.

I kommittémotion 2025/26:3274 yrkande 50 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att man bör utreda en "banrätt" för järnvägen i likhet med dagens vägrätt, inte minst mot bakgrund av den kraftiga utbyggnad som svensk järnväg står inför. Motionärerna konstaterar att när Trafikverket bygger järnväg får verket tillgång till mark först enligt den fastställda järnvägsplanen. Normalt köper Trafikverket den mark som behövs för att bygga ny järnväg och blir därmed ny fastighetsägare.

I kommittémotion 2025/26:3422 yrkande 118 menar Katarina Luhr m.fl. (MP) att man bör genomföra en analys av hur en mer samordnad bebyggelse-, trafik- och transportinfrastrukturplanering kan bidra till minskad klimatpåverkan. Motionärerna betonar bl.a. att transportpolitiken ska säkerställa god mobilitet i hela landet och en välfungerande godstransportinfrastruktur på ett sätt som säkerställer att klimatmålet till 2030 nås, och för att klara en hållbar omställning av transporterna krävs det en styrning mot ett mer transportsnålt samhälle.

I motion 2025/26:2458 yrkande 1 framhåller Patrik Lundqvist m.fl. (S) att man bör säkra samordningen och samarbetet med lokala aktörer vid stora samhällsinvesteringar i infrastruktur. Motionärerna menar att samarbetet mellan olika aktörer och de hänsyn som krävs lokalt måste få mer utrymme i den här typen av investeringar.

I motion 2025/26:1936 anför Jan Ericson (M) att man bör överväga att minska Trafikverkets makt över kommunernas planarbete. Motionären konstaterar att många kommuners planer att utveckla nya bostadsområden eller annan bebyggelse stoppas av Trafikverket som emellanåt ställer vad som uppfattas som orimliga och kostnadskrävande krav på kommunerna, vilket i praktiken ofta stoppar planarbetet och motverkar nyproduktion av bostäder.

I motion 2025/26:818 tar Mikael Larsson (C) upp frågan om att stärka lantbrukarnas möjligheter till vetorätt vid byggande av infrastruktur av olika slag. Motionären konstaterar att livsmedelsproduktionen är en viktig fråga att arbeta med och att säkra i oroliga tider, och han menar att regeringen därför bör se till att det i både Trafikverkets, Svenska kraftnäts och Vattenfalls regleringsbrev och ägardirektiv anges att infrastruktur ska byggas så marksnålt som möjligt samt att de lagar som berörs ändras så att markägarnas ställning och vetorätt stärks.

I motion 2025/26:1140 anför Martina Johansson (C) att regeringen bör skriva in i regleringsbreven till aktuella myndigheter att det bör utvecklas former för tydlig information och samverkanspart när det gäller byggande av samhällsnyttig infrastruktur som behöver gå över marker som ägs av privatpersoner (yrkande 1). Att det finns tydlig information om hur processen för utbyggnaden av aktuell infrastruktur går till, när i processen och på vilket sätt markägare kan bidra till förbättringar och vid vilka beslutpunkter olika beslut fattas, skulle enligt motionären underlätta processen och skapa mindre frustration hos markägarna. Vidare menar motionären att regeringen bör skriva

in i regleringsbrevet till aktuella myndigheter att man i ett tidigt skede bör samverka med aktuella markägare om möjliga dragningar av aktuell infrastruktur (yrkande 2). Motionären betonar att detta inte ersätter samrådet som också behöver ske, men att rita en sträckning som är avstämd med markägare i ett tidigt skede kan minska en del av den ilska som i dag uppstår. Motionären menar också att regeringen bör skriva in i regleringsbrevet till aktuella myndigheter att man bör säkerställa rättssäkra processer för olika moment vid utbyggnad så att markägare är informerade när olika delar i processen sker (yrkande 3). Motionären framhåller att det är positivt att tillståndprocesserna kan gå fortare och att ärenden handläggs parallellt hos olika myndigheter men att det inte får ske på bekostnad av rättssäkerheten och informationen till berörda markägare. Slutligen anser hon att regeringen redan nu bör säkerställa att pilotprojekten för snabbare tillståndsprövning utvärderas för att säkerställa rättssäkerheten för alla inblandade (yrkande 4).

Bakgrund och pågående arbete

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 med mark- och vattenområden och 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.

Väg- och järnvägsplanering

När Trafikverket planerar att bygga om eller bygga en ny väg eller järnväg inleds arbetet med utredning och projektering. För att bygga om eller bygga ny väg eller järnväg behöver Trafikverket i många fall olika typer av tillstånd. Det kan handla om en väg- eller järnvägsplan, tillstånd för vattenverksamhet eller dispenser för skyddade områden. Det huvudsakliga tillstånd som krävs för att bygga en väg eller en järnväg är ett beslut om att fastställa en väg- eller järnvägsplan. Den som avser att bygga en väg eller en järnväg ska upprätta en sådan plan och få den prövad innan den kan fastställas. Det är först när den har fastställts som Trafikverket får rätt att bygga anläggningen. En väg- eller järnvägsplan visar hur vägen eller järnvägen ska lokaliseras och utformas, vilka markområden som behövs för anläggningen och vilka skyddsåtgärder som krävs för att skydda omgivningen. För att en plan ska kunna fastställas måste länsstyrelsen först tillstyrka förslaget. Fastställelseprövningen av planerna hanteras av en oberoende del av Trafikverket. Berörda fastighetsägare får ersättning för den mark som tas i anspråk. Vissa åtgärder som anses små och okomplicerade och endast har marginell påverkan på

omgivningen kan genomföras utan att en väg- eller järnvägsplan upprättas, men ett villkor för detta är att markåtkomsten kan ske på frivillig grund.

När Trafikverket upprättar en väg- eller järnvägsplan ska man samråda med dem som berörs, såsom särskilt berörda, kommuner, länsstyrelser och regionala kollektivtrafikmyndigheter. Om vägen eller järnvägen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska man också samråda med övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda. Trafikverket beskriver på sin webbplats att samråd är en löpande process där de som berörs får möjlighet att ställa frågor, lämna synpunkter och diskutera planerna med Trafikverket. Samrådet syftar till att ge de berörda insyn och möjlighet att påverka, men det är även ett viktigt medel för att Trafikverket ska kunna ta fram så bra beslutsunderlag som möjligt och för att minska negativa konsekvenser för människor och miljö. Det varierar mellan olika projekt hur samrådet genomförs. Mindre åtgärder med liten påverkan på omgivningen genomförs ofta utan större samrådsmöten. I dessa fall är det främst fastighetsägare och rättighetsinnehavare som involveras. Den som äger en fastighet som berörs av permanenta markanspråk har rätt att erbjudas ett samrådsmöte på orten. Samrådssynpunkter kan lämnas när som helst fram till dess att väg- eller järnvägsplanen kungörs för granskning.

Trafikverket uppger att när en väg eller järnväg ska byggas är syftet att fylla ett behov av bra och ändamålsenliga kommunikationer. Trafikverket köper normalt mark som behövs för en järnväg och får därmed äganderätt. Köpet avslutas genom att verket ansöker om lagfart eller genom att Lantmäteriet gör en fastighetsreglering vid en lantmåteriförrättning. När Trafikverket däremot bygger en väg tar Trafikverket marken i anspråk med s.k. vägrätt. Det innebär att Trafikverket har rätt att använda marken inom vägområdet. Vägrätten innebär dessutom att verket t.ex. får avverka skog och ta ut jord- och bergmassor inom vägområdet. Trafikverket får också ge någon annan rätt att t.ex. lägga ned ledningar inom vägområdet. Vägrätten uppkommer när Trafikverket märker ut vägens sträckning över fastigheten och påbörjar vägarbetet. Verket har rätt att börja bygga även om man inte är överens med markägaren om ersättningen. Vägrätten innebär inte att fastighetsgränserna ändras.

Fysisk planering

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 planering 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. När ett förslag till en detaljplan upprättas ska kommunen enligt PBL samråda med bl.a. länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, kända sakägare och de boende som berörs. Syftet är att förbättra beslutsunderlaget genom att samla in kunskap om det aktuella planområdet och att de intressenter som berörs får insyn i arbetet och möjlighet att lämna synpunkter på planförslaget.

Samspelet mellan olika planeringsprocesser

I maj 2024 gav regeringen Tillväxtverket, Boverket, Trafikverket och länsstyrelserna i uppdrag att erbjuda regionerna stöd om strategisk planering i det regionala utvecklingsarbetet (LI2024/01013). I uppdraget beskrivs att strategisk planering avser samspelet mellan olika planeringsprocesser som bedrivs inom olika sektorer och av olika aktörer. Vidare beskrivs att stödet sammantaget ska öka regionernas förutsättningar att kunna utgå från ett helhetsperspektiv och ta tillvara synergier i det regionala utvecklingsarbetet utifrån ett territoriellt perspektiv. Tillväxtverket ska senast den 21 februari årligen under perioden 2025–2027 lämna en delredovisning av uppdraget och senast den 21 februari 2028 lämna en slutredovisning av uppdraget till Regeringskansliet. I den första delrapporten, som levererades till regeringen i februari 2025, konstateras bl.a. att uppdraget ligger rätt i tiden och att behoven är stora. I den andra delrapporten från februari 2026 (dnr Å 2024–1035) konstateras att intresset för uppdraget fortsätter att vara mycket stort. Tillväxtverket ser en hög aktivitet i olika nätverk, en stor uppslutning vid dialoger och ett växande engagemang bland aktörer som vill bidra. Det konstateras att behovet av en tvärssektoriell nationell planeringsnivå har blivit allt tydligare och att skillnaderna i planeringsförmåga mellan regioner riskerar att skapa ojämlika förutsättningar. Det konstateras att en utvecklad regional strategisk planering blir alltmer angelägen i tider av stora samhällsomvandlingar för att möta behov av bl.a. grön omställning och ökad beredskap. Av rapporten framgår vidare att Trafikverket har en stark regional närvaro, och mycket av samarbetet med den regionala nivån handlar om att ta fram och säkra framdriften av den nationella infrastrukturplanen och länsplanerna. Trafikverket bildade 2025 en intern grupp för att tydligare knyta ihop regeringsuppdraget med den nationella nivån. Trafikverkets regionala planerare som möter regionerna har en central roll eftersom infrastrukturen är en viktig del av regionernas utveckling. Den nystartade gruppens uppdrag kommer enligt rapporten att vidgas från att vara direkt kopplat till regeringsuppdraget till att omfatta regional strategisk planering i ett vidare perspektiv.

Trafikverket fick i mars 2025 i uppdrag av regeringen att, i dialog med Boverket, utreda möjligheten och lämpligheten i att införa ett undantag i väglagen (1971:948) som innebär att en vägplan inte behöver upprättas för åtgärder på det nationella och regionala vägnätet om kommunen har detaljplanlagt åtgärden. Undantaget ska gälla under förutsättning att åtgärden dels är av mindre omfattning, dels utförs inom sammanhängande bebyggelse

samt enbart har lokal påverkan på trafiksystemet. Trafikverket lämnade i augusti 2025 sin rapport Utredning om förenklingar vid åtgärder på det nationella och regionala vägnätet (rapport 2025:128). Utredningen visar att det finns ett behov av att förändra samspelet mellan väglagen och plan- och bygglagen (PBL), särskilt i situationer där kommuner planerar åtgärder som berör det statliga vägnätet. Det som i många fall benämns dubbelprövning handlar enligt Trafikverket egentligen om dubbla processer, dvs. planläggningsprocesser där frågor som regleras i olika lagstiftningar hanteras och prövas av respektive myndighet. Kommunerna upplever att de dubbla processerna i vissa fall leder till att de får göra omtag i sin planläggningsprocess, att detaljplanerna kan försenas och förutsebarheten i detaljplane-processen försämras. Trafikverket föreslår därför en lagändring, ett tillägg i 10 § väglagen, som medger ett undantag där vissa mindre omfattande åtgärder inte ska anses vara byggande och att vägplan därför inte behöver tas fram, om de omfattas av en kommunal detaljplan. I maj 2026 skickades rapporten på remiss med sista svarsdag i september 2026.

Regeringen betonar i propositionen Hela Sverige ska fungera – politik för starkare landsbygder (prop. 2025/26:158) att god kapacitet hos aktörer inom planering och byggande, inklusive mindre kommuner, är viktigt för att möjliggöra effektiva plan- och byggprocesser i hela landet. Kunskap om landsbygdens förutsättningar samt utvecklad samverkan mellan kommuner, regioner och statliga myndigheter inom planering är av stor betydelse för landsbygdens utveckling och en god samhällsplanering.

I februari 2026 gav regeringen Boverket, Lantmäteriet, länsstyrelserna, Naturvårdsverket, Riksarkivet och Trafikverket i uppdrag att under perioden 2026–2030 fortsätta att etablera en obruten digital samhällsbyggnadsprocess (LI2023/00086, LI2023/01597, LI2024/01004, LI2026/00330).

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om vissa planeringsfrågor behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU5 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade bl.a. att den nationella infrastrukturplaneringen behöver samspela väl med den fysiska samhällsplaneringen för att infrastrukturåtgärder ska kunna genomföras effektivt och ge en god måluppfyllelse. 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 vill inledningsvis slå fast betydelsen av en god och samordnad planering, och utskottet betonar 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 syn att infrastrukturinvesteringar skapar en potential för bostadsbyggande och att detta kräver en god samordning mellan statlig infrastrukturplanering och kommunal och regional samhällsplanering. Utskottet välkomnar att regeringen har lyft fram att transporteffektivitet bl.a. kan uppnås genom en transporteffektiv fysisk planering som kortar avstånden och därmed skapar bättre förutsättningar för både enskilda och näringslivet att tillgodose transportbehov och tillgänglighet med mindre trafikarbete. Dessutom vill utskottet uppmärksamma att regeringen har gett flera myndigheter i uppdrag att erbjuda stöd till regionerna när det gäller strategisk planering och att Trafikverket ingår i detta arbete. Utskottet vill vidare framhålla 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 välkomnar de initiativ som har tagits och utgår från att arbetet med dessa frågor fortgår inom de berörda myndigheterna.

När det gäller frågan om formerna för att planera bygget av vägar och järnvägar vill utskottet påminna om att det finns ett väl fungerande regelverk för detta som bl.a. innefattar att ta fram väg- och järnvägsplaner. Utskottet anser inte att det i nuläget finns skäl att ändra på detta regelverk. När det gäller frågan om information och samverkan vid byggande av infrastruktur vill utskottet även här påminna om att det finns regler och rutiner för att bl.a. samråda med dem som berörs.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:818 (C), 2025/26:1140 (C) yrkandena 1–4, 2025/26:1936 (M), 2025/26:2458 (S) yrkande 1, 2025/26:3274 (MP) yrkande 50, 2025/26:3422 (MP) yrkande 118 och 2025/26:3653 (S) yrkande 23.

Näringslivets transportbehov

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om näringslivets transportbehov. Utskottet betonar bl.a. att en väl fungerande transportinfrastruktur är betydelsefull för svensk tillväxt och konkurrenskraft och för att hela Sverige ska fungera. Utskottet framhåller samtidigt att arbetet för att uppnå ambitionen om ett transportsystem för näringslivet i hela landet pågår intensivt och konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det därför inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 10 (S, C).

Skrivelsen

Regeringen anför i skrivelsen att den ser en väl fungerande transportinfrastruktur som avgörande för svensk tillväxt och konkurrenskraft och för att hela Sverige ska fungera. I skrivelsen framhåller regeringen att dess utgångspunkt är att hela Sverige ska fungera och att villkoren för att leva, bo och verka i hela landet ska stärkas. Regeringen anger att den nationella planen ska både underlätta för människors vardag med resor till jobb och utbildning och stärka förutsättningarna för en effektiv godstrafik som främjar jobb och tillväxt. Den nationella planen bidrar enligt regeringen sammantaget till att förbättra näringslivets förutsättningar och konkurrenskraft samt till regional utveckling och landsbygdsutveckling. Ett trafikslagsövergripande perspektiv behövs enligt regeringen för ett välfungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem. Genom att på bästa sätt utnyttja varje trafikslags fördelar och ge dem förutsättningar att komplettera varandra uppnås ett effektivt, tillgängligt och driftsäkert transportsystem.

Vidare anger regeringen i skrivelsen att drift och underhåll av vägar och järnvägar är en förutsättning för att säkra den statliga transportinfrastrukturens funktion och tillförlitlighet och därmed är angeläget för såväl medborgare som näringsliv i hela landet. Underhållsåtgärderna ska planeras och genomföras så att så stor samhällsnytta som möjligt uppnås samtidigt som bl.a. framkomlighet för näringslivet värnas. Regeringen framhåller att näringslivets transporter också främjas genom de ökade medlen för bärighetsåtgärder som innebär att man påskyndar utbyggnaden till den högsta bärighetsklassen BK4, som tillåter tyngre lastbilar.

Samtidigt som ett utökat underhåll är prioriterat krävs det enligt regeringen investeringar i ny och samhällsekonomiskt effektiv infrastruktur. Därför har även den ekonomiska ramen för utveckling av transportinfrastrukturen utökats. Förutsättningar för resor till arbete och utbildning samt näringslivets transporter har prioriterats vid nyinvesteringar i vägar och järnvägar, vilket gynnar företagets konkurrenskraft och kompetensförsörjning. Regeringen menar vidare att trimningsåtgärder är ett viktigt verktyg för kostnadseffektiva

kapacitetsförbättringar för godstrafik i det svenska transportsystemet och lyfter särskilt fram den s.k. näringslivspotten som ett exempel. I dialog med näringslivet fördelar Trafikverket medel från potten, som kan användas för åtgärder i den statliga järnvägsinfrastrukturen som stärker näringslivets konkurrenskraft. Regeringen ser behov av fortsatta satsningar på åtgärder i syfte att bidra till hållbara transportlösningar som ökar intermodaliteten mellan samtliga trafikslag och har till näringslivspotten därför avsatt 1,2 miljarder kronor för detta ändamål under planperioden. Ambitionen är att medlen ska användas under planperiodens första åtta år, motsvarande 150 miljoner kronor per år, vilket är en högre nivå än tidigare, i syfte att skapa en bättre kontinuitet och trygghet hos näringslivet om möjligheterna att möta snabbt uppkomna behov av åtgärder.

Motionerna

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 2 i denna del anför Aylin Nouri m.fl. (S) att ett väl fungerande och starkt transportsystem är en förutsättning för bl.a. jobb och tillväxt. Motionärerna betonar att infrastrukturen är grunden för näringsliv och tillväxt – och därmed för jobb, skatteintäkter och välfärd – och att ökade satsningar på nya stambanor och bättre järnvägsunderhåll är avgörande för godstrafiken och stärkta arbetsmarknadsregioner.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 4 uppmärksammar Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen behöver ta hänsyn till näringslivets behov inom infrastrukturplaneringen. Motionärerna konstaterar att den gröna industrialisering som sker i stora delar av Sverige ställer helt nya krav på infrastrukturen för att bolagen ska lyckas och betonar att det är viktigt att säkerställa att näringslivets behov tas i beaktande.

I motion 2025/26:1234 yrkande 3 i denna del anför Niklas Sigvardsson m.fl. (S) att man bör prioritera investeringar i järnväg som bl.a. stärker svensk industris konkurrenskraft. Motionärerna betonar att järnvägen är avgörande för att vi bl.a. ska skapa hållbar tillväxt i hela landet och säkra industrins konkurrenskraft.

I motion 2025/26:1447 yrkande 5 anför Ida Karkiainen m.fl. (S) att staten bör ta ansvar för att snabbare hantera infrastruktursatsningar som är nationella angelägenheter i den globala konkurrensen om stora industriinvesteringar. Motionärerna framhåller att den gröna omställningen förutsätter en väl utbyggd transportinfrastruktur, och staten därför måste kunna ställa om snabbare där de ökade behoven finns och ta ett större ansvar för att kunna fördela medel till infrastruktursatsningar utöver vad som sägs i den nationella transportinfrastrukturplanen.

I motion 2025/26:1945 yrkande 2 pekar Mikael Dahlgvist och Lars Mejern Larsson (båda S) på behovet av att prioritera åtgärder som ökar redundansen i järnvägssystemet. Motionärerna betonar att transporterna på järnväg är avgörande för svensk export och att störningar inte bara leder till förseningar

utan även till att gods riskerar att återvända till väg, vilket ökar både kostnader och klimatutsläpp.

I motion 2025/26:466 tar Anna-Lena Hedberg (SD) upp behovet av stärkta infrastruktursatsningar i Dalarna, med särskild hänsyn till näringslivets behov. Motionären betonar att ett fungerande näringsliv är beroende av en väl utbyggd och pålitlig infrastruktur och att det därför är angeläget att staten tar ett större ansvar för att säkerställa att näringslivet inte hämmas av en bristande infrastruktur.

I motion 2025/26:347 anför Jörgen Berglund m.fl. (M) att man bör överväga att åtgärder för höjd trafiksäkerhet och bibehållen hastighet på vägnätet i norra Sverige ska få högre prioritet i nästa nationella transportplan. Motionärerna konstaterar att näringslivet investerar mycket pengar i nya anläggningar och ny teknik i norra Sverige de kommande åren, och att en absolut majoritet av alla varor som produceras går på export via vägnätet.

Bakgrund och pågående arbete

Näringslivet och transporter

Den svenska ekonomin är en liten öppen ekonomi som är beroende av väl fungerande godstransporter såväl inom landets gränser som över dem. Näringslivet behöver tillförlitliga logistikkedjor för att säkerställa tillgången till insatsvaror och för att kunna leverera färdiga produkter i tid. Exempelvis förädlar industrin material från underleverantörer och råvaror från bl.a. skog, jordbruk och gruvor. Godset transporteras sedan som antingen färdiga produkter till kunder eller som insatsvaror till andra delar av industrin. Näringslivet är också beroende av fungerande persontransporter för sin kompetensförsörjning. För att ge näringslivet rätt förutsättningar behöver infrastruktur, stödjande system, regelverk och människor med rätt kompetens bidra till ett ändamålsenligt utformat transportsystem. Ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem, där alla trafikslag utvecklas och bidrar till de transportpolitiska målen, är en förutsättning för näringslivets behov av godstransporter och arbetspendling.

Mål

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 företagens 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 landsbygdspolitiken (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.

Godstransporter

I budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1 utg.omr. 22) pekar regeringen på en fortsatt hög kostnadsnivå för godstransporter på grund av omvärldsförändringar. Under de senaste åren har transportkostnaderna enligt regeringen stigit kraftigt till följd av internationella störningar i transportsystemet. Kostnaderna för lastbilstransporter, flygfrakt och internationell sjöfart minskade dock under 2023 och 2024. Transportkostnadernas andel av produktionskostnaderna har i övrigt, sett över en längre tidsperiod, varit relativt stabil. Olika förändringar av omvärldsläget, såsom Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina och attacker mot sjöfarten i Hormuzsundet, har påverkat vissa internationella transporter. Sjöfarten har påverkats bl.a. genom att flera rederier har fått förlängda transportrutter med ökade kostnader och utsläpp av växthusgaser som följd. Inom väg och järnväg sker enligt regeringen en utveckling mot allt tyngre och längre transporter. Arbetet med införandet av bärighetsklass BK4 fortsätter, vilket enligt regeringen effektiviserar godstransporter på väg genom att möjliggöra transporter med tyngre fordon. Regeringen anför bl.a. att det är viktigt att stärka förutsättningarna för en effektiv godstrafik som främjar jobb och tillväxt i hela landet.

I budgetpropositionen anför regeringen vidare att den har fortsatt sitt strategiska arbete med att utveckla förutsättningarna för godstransporterna i syfte att öka näringslivets konkurrenskraft genom att öka effektiviteten i godstransportsystemet. Under året har regeringens godstransportforum som initierades 2024 fortsatt att träffas och regeringen gav inom ramen för sitt strategiska arbete för godstransporter flera regeringsuppdrag till olika myndigheter för att stärka förutsättningarna för en effektiv godstrafik och samtidigt främja jobb och tillväxt i hela landet. I uppdragen till Trafikverket ingick bl.a. att ta fram en trafikslagsövergripande handlingsplan för långväga godstransporter, medan Trafikanalys fick i uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag som kan bidra till effektivare godstransporter på järnväg. Flera av regeringsuppdragen inom det strategiska arbetet har redovisats och resultaten beskrivs närmare i kommande avsnitt i de fall de är relevanta.

Regeringens godstransportstrategi

I november 2025 fattade regeringen beslut om en ny nationell godstransportstrategi – En godstransportstrategi för ett konkurrenskraftigt näringsliv (LI2025/01907). Enligt regeringen ska strategin lägga grunden för en infrastruktur som bidrar till tillväxt och sysselsättning i hela Sverige. Strategin syftar till att stärka förutsättningarna för näringslivets konkurrenskraft och underlätta transportsektorns klimatomställning samt öka effektiviteten i godstransportsystemet med utgångspunkten att trafikslagen ska komplettera varandra utifrån sina respektive fördelar. Genom den nya strategin presenterade regeringen ett samlat grepp för effektiva, robusta och mer fossilfria och hållbara godstransporter. Regeringen betonar sedan tidigare att infrastrukturpolitiken behöver ett nationellt perspektiv som bidrar till utvecklingen av sammanhängande stråk, minskar s.k. flaskhalsar och har en tydlig systemsyn i bedömningen av åtgärder för att öka samhällsnyttan av transportinfrastrukturen.

Näringslivspott

I den nationella planen för perioden 2018–2029 infördes för första gången en s.k. näringslivspott, där det finns medel för åtgärder som näringslivets företrädare tillsammans med Trafikverket pekar ut som angelägna för att stärka näringslivets och järnvägens konkurrenskraft samt bidra till intermodala transportlösningar. I den nationella planen för 2022–2033 avsattes 1,2 miljarder kronor till näringslivspotten för att användas under 2022–2027. I planförslaget för 2026–2037 föreslår Trafikverket att 1,2 miljarder kronor avsätts till näringslivspotten för att användas under planens första åtta år, vilket innebär i genomsnitt 150 miljoner kronor per år. Det är en högre nivå än i gällande plan, vilket enligt Trafikverket motiveras av behovet av att skapa en bättre kontinuitet och trygghet hos näringslivet när det gäller möjligheterna att möta snabbt uppkomna behov av åtgärder.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om näringslivets transportbehov behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU5 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade bl.a. att en väl fungerande transportinfrastruktur är betydelsefull för svensk tillväxt och konkurrenskraft och välkomnade att regeringen avser att fortsätta det strategiska arbetet med att utveckla infrastrukturen och därmed förutsättningarna för näringslivet och godstransporterna. Utskottet konstaterade att de frågor som togs upp i motionerna var väl uppmärksammas och att det därför inte fanns skäl att vidta någon åtgärd.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis instämma med regeringen i att en väl fungerande transportinfrastruktur är betydelsefull för svensk tillväxt och konkurrenskraft och för att hela Sverige ska fungera. Utvecklingen av transportinfrastrukturen ska bidra till att stärka näringslivets förutsättningar i hela landet. Det är viktigt att transportsystemet medverkar till att ge både enskilda och näringslivet en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidrar till utvecklingskraft i hela landet. Utskottet vill understryka 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 godstransporter och arbetspendling varit regeringens utgångspunkter i arbetet med den nationella planen liksom att regeringen under 2025 har fattat beslut om en ny nationell godstransportstrategi och inom ramen för sitt strategiska arbete med att utveckla infrastrukturen gett flera viktiga myndighetsuppdrag i syfte att förbättra förutsättningarna för bl.a. godstransporterna.

När det gäller motionerna om näringslivets 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. basindustrin. Utskottet vill särskilt betona att infrastrukturens kvalitet har stor betydelse för att stärka näringslivets internationella konkurrenskraft. Utskottet vill även lyfta fram betydelsen av förbättrade pendlingsmöjligheter mellan arbetsplatser och bostäder. Utskottet vill dessutom framhålla att det delar regeringens bedömning att det finns ett stort behov av förstärkningar av vägnätet och järnvägsinfrastrukturen för att bl.a. främja industriinvesteringar och den industriella gröna omställningen i norra Sverige. Utskottet vill i sammanhanget understryka att grunden för ett effektivt, robust och långsiktigt hållbart godstransportsystem är att de olika trafikslagen kompletterar varandra utifrån sina respektive fördelar. Utskottet ser mycket positivt på de initiativ som regeringen har vidtagit på området. Det gäller t.ex. näringslivspotten för järnväg som syftar till att kunna möta näringslivets snabbt uppkomna behov av åtgärder.

Sammanfattningsvis vill utskottet framhålla att det pågår ett intensivt arbete för att uppnå ambitionen om ett transportsystem för näringslivet i hela Sverige. 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 2025/26:347 (M), 2025/26:466 (SD), 2025/26:1234 (S) yrkande 3 i denna del, 2025/26:1447 (S) yrkande 5, 2025/26:1945 (S) yrkande 2, 2025/26:3653 (S) yrkande 2 i denna del och 2025/26:3728 (C) yrkande 4.

Intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om arbetet för intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart. Utskottet betonar vikten av att alla trafikslag utvecklas och att det är viktigt att gods kan transporteras med flera transportsätt och att varje trafikslag ska användas så effektivt som möjligt för de transporter där trafikslaget har störst potential. Utskottet uppmärksammar bl.a. att en viktig förutsättning för intermodala transporter är väl fungerande terminaler, rangerbangårdar och anslutningar till hamnar och flygplatser som kan binda ihop trafikslagen till en transportkedja. 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 11 (S), 12 (V, MP) och 13 (C).

Skrivelsen

Regeringen anger att ett nationellt perspektiv som bidrar till utvecklingen av sammanhängande stråk och en tydlig systemsyn i bedömningen av åtgärder ökar samhällsnyttan av transportinfrastrukturen. Dessutom menar regeringen att det behövs ett trafikslagsövergripande perspektiv för ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem. Det inkluderar alla trafikslag, såväl väg- och järnvägstrafik som sjö- och luftfart. Genom att på bästa sätt utnyttja varje trafikslags fördelar och ge dem förutsättningar att komplettera varandra uppnås ett effektivt, tillgängligt och driftsäkert transportsystem. Regeringens avsikt är därför att stärka luftfartens och sjöfartens konnektivitet med det övriga transportsystemet. I den nationella planen ingår flera åtgärder som enligt regeringen ökar kapaciteten och förbättrar tillgängligheten för väg- och järnvägstrafik till och från Stockholm Arlanda flygplats t.ex. på E4 och Ostkustbanan, liksom förbättringar i syfte att stärka sjöfartens möjligheter att transportera större godsvolymer. I planen ingår även åtgärder för att på andra sätt öka intermodaliteten i transportsystemet. Regeringen har bl.a. avsatt 1,2 miljarder kronor till den s.k. näringslivspotten och i medlen för vidmakthållande av vägnätet ingår 27 miljarder kronor för åtgärder för att öka stora delar av vägnätets bärighet till bärighetsklassen BK4. Därutöver gav regeringen i maj 2025 Trafikverket i uppdrag att redogöra för behovet av bärighetshöjande åtgärder på det icke-statliga vägnätet för att uppnå sammanhängande godsstråk med BK4 från start- till målpunkter som är viktiga för näringslivet. Trafikverket redovisade uppdraget i januari 2026. I skrivelsen anger regeringen att den avser att återkomma med ett uppdrag till Trafikverket att tillsammans med kommunala och enskilda väghållare utreda behovet av åtgärder på det icke-statliga vägnätet utifrån samhällsekonomisk

nytta och utreda förutsättningarna för finansiering från enskilda och kommunala väghållare. Åtgärderna bedöms av regeringen ha stor betydelse för näringslivet och dess konkurrenskraft.

Motionerna

Följdmotioner

I kommittémotion 2025/26:4162 yrkande 6 betonar Aylin Nouri m.fl. (S) att de olika trafikslagen måste komplettera, knyta samman och förstärka varandra och menar att det är så som man bygger ett riktigt effektivt och flexibelt transportsystem, där knutpunkter, noder och intermodalitet måste vara ledord i alla trafik- och infrastruktursatsningar.

I kommittémotion 2025/26:4178 yrkande 29 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att anslaget för att förstärka bärligheten på väg för tyngre och längre lastbilar till BK4 bör minskas till förmån för ökad intermodalitet med målet om högre andel gods på järnväg och bättre förutsättningar för längre tåg. Motionärerna anser att effekten av ökad bärlighet på vägar i de flesta fall blir att mer av gods-trafiken på väg permanentas och ökar i stället för att flyttas över till järnväg och sjöfart.

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

I partimotion 2025/26:2780 yrkande 39 anför Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen bör återkomma med förslag om hur järnvägens andel av gods-transporterna ska öka. Motionärerna uppmärksammar att det saknas en sammanhållande kraft för godstrafiken på järnväg och att godstrafiken har fått stå tillbaka i investeringsplaneringen, tidtabellsplaneringen och den operativa styrningen, vilket går på tvärs mot Sveriges godstransportstrategi från 2018.

I kommittémotion 2025/26:3653 betonar Aylin Nouri m.fl. (S) att de olika trafikslagen måste komplettera varandra, hänga ihop och förstärka varandra och menar att det är så som man bygger ett riktigt effektivt och flexibelt transportsystem, där knutpunkter, noder och intermodalitet måste vara ledord i alla trafik- och infrastruktursatsningar (yrkande 4). Motionärerna framhåller att trafikslagen behöver samspela bättre för att få till sömlösa intermodala transporter och betonar att det är viktigt att fortsätta att främja överflyttning från flyg- och vägtransporter till järnväg och sjöfart samt stärka intermodaliteten i transportsystemet. Vidare betonar motionärerna att järnvägen har en nyckelroll för Sverige i att klara ett ökande transportbehov (yrkande 32). Motionärerna framhåller att en ökad överflyttning av godstrafik till sjöfart och järnväg är viktig för att Sverige bl.a. ska nå klimatmålen, och att förbättrade transportmöjligheter för industrin ger möjligheter att både behålla, utveckla och nyetablera kvalificerad industriproduktion i Sverige.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 15 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att inleda en dialog med kommuner, varuägare och godstransportörer i syfte att bistå kommuner i omklassningen

av det primärkommunala vägnätet i anslutning till terminaler, hamnar och industrier m.m. från BK1 till BK4. Motionärerna konstaterar att få kommunala vägar i dag är utpekade som BK4, vilket riskerar att utgöra ett stort hinder eftersom gods transporteras till och från en industri, terminal eller hamn och delar av vägarna till dessa noder i de flesta fall är kommunala.

I kommittémotion 2025/26:3274 yrkande 14 anser Linus Lakso m.fl. (MP) att Trafikverket ska fortsätta arbetet med en strategi för målsättningen att flytta långväga godstransporter från lastbil till tåg och sjöfart. Motionärerna påminner om att målet är att godsmängden från väg till järnväg ska öka markant, och för att klara av detta behövs det en fungerande godsstrategi och att näringslivet har förtroende för järnvägen.

I kommittémotion 2025/26:3278 yrkande 15 tar Linus Lakso m.fl. (MP) upp behovet av åtgärder, regeländringar och ökade statliga investeringar för överflyttning av långväga godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Motionärerna betonar att överflyttningen av gods från lastbil till järnväg och sjöfart måste intensifieras och att möjligheten till en smidig överflyttning, s.k. intermodalitet, behöver utvecklas.

I kommittémotion 2025/26:3422 yrkande 140 pekar Katarina Luhr m.fl. (MP) på behovet av att öka statliga investeringar för överflyttning av långväga godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Motionärerna betonar att överflyttningen av gods från lastbil till järnväg och sjöfart måste intensifieras och att möjligheten till smidig omlastning och intermodalitet behöver utvecklas, bl.a. genom nya stambanor, effektiva lösningar för godstrafikens plats i tågsystemet samt genom att insjöfartens förutsättningar utvecklas.

I motion 2025/26:649 anför Lena Johansson och Åsa Eriksson (båda S) att man bör se över konkurrensneutraliteten mellan olika transportsystem. Motionärerna betonar att det behövs ett infrastruktursystem där sjöfarten får spela en mycket större roll för godstransporterna och att de flaskhalsar som finns bör undanröjas för att få till en hållbar tillväxt och hållbara transporter.

I motion 2025/26:1082 yrkande 7 anför Markus Kauppinen m.fl. (S) att man måste utveckla, förstärka och påskynda genomförandet av den nationella godstransportstrategin, med särskilt fokus på överflyttning till miljöeffektiva transportslag, smart teknik och förstärkt infrastrukturkapacitet, inklusive den nuvarande regeringens pågående insatser. Motionärerna betonar att en fungerande godstransportsektor är avgörande för svensk industri, handel och export och för att möta klimatomställningen samt att den också är central för Sveriges krisberedskap och totalförsvar.

I motion 2025/26:1234 yrkande 2 uppmärksammar Niklas Sigvardsson m.fl. (S) behovet av att utveckla ett sammanhängande systemtänk för både gods- och persontrafik. Motionärerna betonar att Sverige behöver ett järnvägslyft som möter dagens och framtidens behov och att järnvägen är avgörande för att klara klimatomställningen, skapa hållbar tillväxt i hela landet och säkra industrins konkurrenskraft.

Bakgrund och pågående arbete

Intermodalitet

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 sett till 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 mest 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 medför 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 konkurrenskraft, speciellt för den exportberoende basindustrin.

I maj 2020 presenterade Trafikverket Färdplan för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart (2020/7472). Inom ramen för den nationella godstransportstrategin som antogs 2018 av den dåvarande regeringen 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. I mars 2024 beslutade regeringen att förlänga Trafikverkets uppdrag som nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart med fokus på sjöfartens klimatomställning. Regeringen förlängde uppdraget till Trafikverket i de delar som fokuserar på ökad överflyttning till sjöfart för att bidra till ökad intermodalitet i godstransportsystemet samt sjöfartens omställning till fossilfrihet.

Sedan 2018 har regeringen avsatt medel för en miljökompensation för godstransporter på järnväg för att stärka järnvägens konkurrenskraft. Riksdagen har beslutat enligt regeringens förslag i budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1, bet. 2025/26:TU1, rskr. 2025/26:126–127) att miljökompensationen för godstransporter på järnväg ska utökas perioden 2026–2030 så att den motsvarar den av Trafikverket beräknade höjningen av banavgifterna för godstrafiken mellan 2024 och 2025. Syftet med den stärkta miljökompensationen är att regeringen vill förbättra förutsättningarna för en effektiv godstrafik som främjar jobb, stärkt konkurrenskraft och tillväxt i hela landet.

EU-kommissionen godkände i augusti 2024 ett investeringsstöd om totalt 199 miljoner kronor för överflyttning av gods till järnväg och sjöfart. Trafikverket ansvarar för hanteringen av investeringsstödet som betalades ut t.o.m. den 31 december 2025 och kunde sökas av fysiska eller juridiska personer som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät och av företag

som är en del av den intermodala transportkedjan i Sverige, t.ex. hamnoperatörer, logistikföretag och speditörer. Stödet kunde täcka upp till halva investeringskostnaden för omlastningsutrustning, utrustning för intermodala transporter samt teknik- och systemstöd, dock högst 10 miljoner kronor. Syftet med investeringsstödet var att öka andelen godstransporter med lägre klimatpåverkan.

Trafikverket kommer att varje höst under 2026–2030 följa upp de projekt som beviljades investeringsstöd under 2025. Uppföljningen innefattar kontroll av att investeringen finns kvar i stödmottagarens ägo samt information om hur utrustningen använts och i vilken utsträckning investeringen påverkat priset på tjänsten, trafikvolymerna och effektiviteten i transportarbetet. Infrastrukturoch bostadsminister Andreas Carlson (KD) har i en kommentar betonat att godstransportsystemets effektivitet behöver öka och transportsektorns klimatpåverkan minska. Investeringsstödet gör det enligt ministern lättare att räkna hem investeringar för att exempelvis öka kapaciteten och effektivisera omlastningen vid hamnar och terminaler där gods flyttas mellan trafikslag.

I planförslaget för 2026–2037 föreslår Trafikverket att 1,2 miljarder kronor avsätts till näringslivspotten för att användas under planens första åtta år. I näringslivspotten finns medel för åtgärder som näringslivets företrädare tillsammans med Trafikverket pekar ut som angelägna för att stärka näringslivets och järnvägens konkurrenskraft samt bidra till intermodala transportlösningar.

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.

Regeringsuppdrag inom ramen för regeringens godstransportstrategi

Intermodalitet är en viktig utgångspunkt för regeringens godstransportstrategi och syftar bl.a. till att stärka förutsättningarna för näringslivets konkurrenskraft och öka effektiviteten i godstransportsystemet. Regeringen beslutade under 2025 utöver strategin även om ett antal uppdrag som tog sikte på att stärka välfungerande godstransporter i hela landet. Ett av uppdragen till Trafikverket handlade om att identifiera och redogöra för behov av bärighetshöjande åtgärder i det icke-statliga allmänna vägnätet för att uppnå BK4-standard i sammanhängande godsstråk från start- till målpunkter som är viktiga för näringslivet vid transporter med tyngre lastbilar. I uppdraget ingick att föra dialog med relevanta kommuner och andra väghållare. I redovisningen av uppdraget (rapport 2025:170) anger Trafikverket att i takt med att Trafikverket succesivt upplåter en allt större andel av det statliga vägnätet för BK4, riskerar flaskhalsar att uppstå på det icke-statliga vägnätet. Detta beror på att de allra flesta transporter startar eller slutar vid någon relevant målpunkt,

t.ex. en hamn, en terminal, en industri eller ett verksamhetsområde, som i de allra flesta fall nås via en icke-statlig väg. Enligt Trafikverket är bärigheten på befintliga broar längs vägnätet en begränsande faktor som påverkar möjligheten att upplåta vägar för tyngre transporter, och verket uppskattar den sammanlagda kostnaden för att åtgärda dessa broar till ca 2,6 miljarder kronor. Trafikverket bedömer att varken kommunala eller enskilda väghållare har möjlighet att på egen hand genomföra de åtgärder som krävs för att fullt ut tillgodose näringslivets transportbehov och att det därför kan vara relevant att överväga någon form av stödfinansiering.

Ett annat uppdrag till Trafikverket inom ramen för godstransportstrategin var att ta fram en trafikslagsövergripande handlingsplan för långväga godstransporter. Trafikverket redovisade planen till regeringen i december 2025 (rapport 2025:166) och ska genomföra åtgärderna i handlingsplanen mellan 2026 och 2028. Syftet med handlingsplanen är att underlätta för näringslivets godstransporter. Alla trafikslag ska utnyttjas optimalt och åtgärderna ska ge snabb effekt för näringslivets godstransporter. Därför ska Trafikverket planera för ökad redundans och tillförlitlighet i transportsystemet, vilket ger motståndskraft mot störningar.

Ett exempel på konkreta åtgärder i handlingsplanen är att Trafikverket ska kategorisera lastens höjd och bredd på järnvägen. Det gör att lasten kan transporteras över landsgränser utan hänsyn till ländernas olika lastprofiler. Det ska enligt Trafikverket underlätta för totalförsvaret och säkra intermodala transporter. Ett annat exempel är att Trafikverket ska uppdatera s.k. bromstalstabeller på fler sträckor. Dessa visar hur snabbt ett tåg får köra utifrån sin bromsförmåga, vilket möjliggör högre hastigheter för fler godståg och ökar kapaciteten i järnvägen. Ytterligare ett exempel är att Trafikverket på vägsidan utvärderar fler vägsträckor för att kunna öppna dem för 34,5 meter långa fordon.

Ytterligare ett regeringsuppdrag till Trafikverket (LI2025/01096) kopplat till den nationella godstransportstrategin handlar om att utveckla en ny, myndighetsgemensam informationsportal för sjöfart för att underlätta start av nya linjer och öka inrikessjöfarten. Portalen ska samla information för rederier, hamnar och transportköpare. Uppdraget delredovisades i november 2025. Trafikverket ska även redovisa en utvärdering av informationsportalen senast den 1 oktober 2028 och lämna en slutredovisning senast den 4 december 2028.

Trafikanalys har inom ramen för regeringens strategiska arbete för att utveckla godstransporterna haft i uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag som kan bidra till effektivare godstransporter på järnväg. Trafikanalys redovisade kunskapsunderlaget i februari 2026 (rapport 2026:2) och bedömer att det finns behov av åtgärder som stärker järnvägssystemets robusthet snarare än att ytterligare optimera ett redan högt utnyttjat system. Sammantaget pekar Trafikanalys i rapporten på att effektivare godstransporter på järnväg förutsätter en mer sammanhållen syn på järnvägen som ett integrerat produktionssystem där planering, genomförande och uppföljning hänger ihop, från långsiktig infrastrukturutveckling till daglig drift.

Bärighetsklassen BK4

Föreskrifter om att en allmän väg ska tillhöra BK4 utfärdas av väghållaren. När det gäller vägar där kommunen är väghållare beslutar därför kommunen om föreskrifter för BK4. Trafikverket har tagit fram information och råd för kommuner om kommunala BK4-vägar. Där konstateras att det i många kommuner finns viktiga anslutningsvägar till bl.a. terminaler, hamnar och större industrier som utgör första eller sista delen av ett sammanhängande BK4-vägnät. Trafikverket har också inrättat regionala bärighetsråd som ska bidra med kunskap och information till kommuner i arbetet med att identifiera de optimala anslutningsvägar som skulle kunna klassas om till BK4. Därutöver finns det ett nationellt bärighetsråd vid Trafikverket.

Ytterligare information om BK4 redovisas i avsnittet Investerings- och underhållsåtgärder i infrastrukturen.

Närmare om arbetet med godsterminaler

Trafikverket betonar på sin webbplats att godstransporter ofta består av en transportkedja som bör ses som en helhet. Det kan handla om hur lastnings- och lossningsplatserna ligger i förhållande till produktions- och konsumtionsplatsen och om det finns bra anslutningar direkt från den egna anläggningen till omlastningsterminalen. Vid terminalen behöver det finnas utrymmen för att omlastning och emballagehantering ska kunna genomföras smidigt och säkert.

På Trafikverkets webbplats informeras även om Laslo, som är en applikation som presenterar omlastningsplatser för gods. Det finns information för respektive omlastningsplats och i förekommande fall även bilder, och Trafikverket uppger att informationen är sökbar. Initialt presenteras hamnar och hamnavsnitt samt Trafikverkets lastplatser i Laslo, men på sikt kommer det enligt Trafikverket också att finnas information om kombi-terminaler och andra omlastningsplatser.

Trafikverket hänvisar även bl.a. till ett EU-projekt, Urbfrail, som avsåg att undersöka och främja möjligheten att etablera godsterminaler för järnvägs-transporter till städer. Trafikverket deltog i projektet, som syftade till att utveckla verktyg för att hjälpa stadsutvecklare och transportplanerare att utvärdera lämpliga platser för godslogistikhubbar i städer. Projektet pågick t.o.m. 2024. Att i större utsträckning utnyttja järnvägstransporter är enligt projektet ett sätt att minska transporternas miljöbelastning. Från Sverige deltog Lindholmen Science Park, Kungliga Tekniska högskolan (KTH), Stockholms stad och Trafikverket. Den svenska delen i projektet omfattade att undersöka tre terminaler med olika praktiska förutsättningar – Årsta kombiterminal, Tomtebodan och Norra Djurgårdsstaden. Projektet finansierades av Interreg Baltic Sea Region och Trafikverket.

I redovisningen av regeringsuppdraget om en trafikslagsövergripande handlingsplan för långväga godstransporter (se ovan) betonade Trafikverket bl.a. betydelsen av godsterminaler för transportsystemet och väl fungerande

godstransporter. Trafikverket lyfter även fram den marknads- och framtidsanalys för multimodala godsterminaler som EU:s medlemsstater enligt TEN-T-förordningen (EU 2024/1679) ska genomföra senast till den 19 juli 2027. Regeringen gav Trafikverket i maj 2026 i uppdrag att genomföra en marknads- och framtidsanalys som ska omfatta att undersöka nuvarande och framtida godstrafikflöden per trafikslag, identifiera de multimodala godsterminaler inom TEN-T som redan finns i Sverige samt bedöma behovet av nya terminaler eller ytterligare omlastningskapacitet i befintliga terminaler. Vid genomförandet av uppdraget ska Trafikverket beakta den uppdelning av ansvar för multimodala godsterminaler som finns mellan stat, regioner, kommuner och privata aktörer. Trafikverket ska därför analysera hur Sverige med beaktande av det statliga åtagandet kan säkerställa lämplig spridning av multimodala godsterminaler med tillräcklig omlastningskapacitet. Uppdraget ska redovisas senast den 31 mars 2027.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU5 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade vikten av att alla trafikslag utvecklas och underströk att det är viktigt att gods kan transporteras med flera transportsätt. Utskottet lyfte fram vikten av överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart och järnväg och uppmärksammade bl.a. att en viktig förutsättning för intermodala transporter är väl fungerande terminaler och rangerbangårdar som kan binda ihop trafikslagen till en transportkedja. 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 vill inledningsvis framhålla vikten av intermodala transporter, där gods kan transporteras med flera transportsätt i en kombination som är så effektiv som möjligt. Utskottet delar regeringens bedömning att vart och ett av trafikslagen behövs för att hela Sverige ska fungera, och varje trafikslag ska användas så effektivt som möjligt för de transporter där trafikslaget har störst potential. Utskottet delar regeringens syn att ökad intermodalitet kan göra transportsystemet mer effektivt och robust.

Mot bakgrund av motionsförslagen om överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart och järnväg vill utskottet först instämma i vikten av en sådan överflyttning och konstaterar att det därför behövs 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. Utskottet delar regeringens bedömning att det är viktigt med goda konkurrensvillkor för att underlätta för

intermodala godstransporter och arbetet med att fortsätta överflyttningen från lastbil till järnväg och sjöfart. Utskottet konstaterar att regeringen utöver gods-transportstrategin har genomfört flera konkreta åtgärder för att främja intermodalitet, t.ex. ett investeringsstöd för överflyttning av godstransporter till järnväg och sjöfart. Utskottet kan i sammanhanget konstatera att Trafikverket har upprättat en färdplan för en sådan överflyttning med syftet att ta ett tydligare och mer samlat grepp i frågan. Utskottet välkomnar detta. Utskottet noterar även att regeringen har förlängt och stärkt den s.k. miljökompensationen för järnväg, som syftar till att särskilt stärka järnvägens konkurrenskraft.

När det gäller motionsförslaget om vikten av omklassningen av det kommunala vägnätet till BK4 instämmer utskottet i att det är angeläget att viktiga noder kan nås med längre och tyngre vägfordon, eftersom dessa bidrar till att öka transporteffektiviteten och minska klimatutsläppen. Utskottet noterar att ett av de regeringsuppdrag som Trafikverket redovisat kopplat till godstransportstrategin handlade bl.a. om att identifiera och redogöra för behov av bärighetshöjande åtgärder i det icke-statliga allmänna vägnätet för att uppnå BK4-standard i sammanhängande godsstråk samt att föra dialog med relevanta kommuner och andra väghållare. Utskottet noterar även med tillfredsställelse att Trafikverket i sitt förslag till ny nationell infrastrukturplan för 2026–2037 anger att utbyggnaden av BK4-vägnätet ska påskyndas för att främja bl.a. näringslivets transporter och att även regeringen betonar detta i sin skrivelse om den nationella planen.

I ett motionsförslag förespråkas ett minskat anslag till satsningar på BK4 till förmån för ökad intermodalitet med målet om högre andel gods på järnväg. Utskottet menar att detta skulle vara kontraproduktivt och leda till minskad transporteffektivitet. Utskottet vill understryka att lastbilstransporter till och från järnvägsnoder och hamnar ofta är nödvändiga och att det därför är angeläget att dessa kan ske så effektivt som möjligt.

Med anledning av motionsförslag om vikten av knutpunkter, noder och omlastning vill utskottet uppmärksamma att en viktig förutsättning för intermodala transporter är väl fungerande terminaler, rangerbangårdar och anslutningar till hamnar som kan binda ihop trafikslagen till en transportkedja. Utskottet ser därför positivt på regeringens avsikt att stärka luftfartens och sjöfartens konnektivitet med det övriga transportsystemet och de åtgärder i den nationella planen som enligt regeringen ökar kapaciteten och förbättrar tillgängligheten för väg- och järnvägstrafik till och från viktiga flygplatser och hamnar. Utskottet välkomnar även regeringsuppdraget till Trafikverket att genomföra en marknads- och framtidsanalys av multimodala godsterminaler inom TEN-T-nätet för att bl.a. säkerställa tillräcklig omlastningskapacitet. Utskottet är i sammanhanget positivt till att regeringen har drivit ett strategiskt arbete med att utveckla förutsättningarna för godstransporter. Utskottet vill understryka att godstransporter har en mycket stor betydelse för hela samhället. Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter är av avgörande betydelse för näringslivet och dess utveckling, och det är därför

viktigt att näringslivets godstransporter prioriteras i arbetet med transportinfrastrukturen.

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 2025/26:649 (S), 2025/26:1082 (S) yrkande 7, 2025/26:1234 (S) yrkande 2, 2025/26:2780 (V) yrkande 39, 2025/26:3274 (MP) yrkande 14, 2025/26:3278 (MP) yrkande 15, 2025/26:3422 (MP) yrkande 140, 2025/26:3653 (S) yrkandena 4 och 32, 2025/26:3728 (C) yrkande 15, 2025/26:4162 (S) yrkande 6 och 2025/26:4178 (MP) yrkande 29.

Hamnarna och infrastrukturen kring dem

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om hamnarna och infrastrukturen kring dem. Utskottet betonar betydelsen av hamnarna, särskilt för svenskt näringsliv och beredskap. Utskottet ser vidare positivt på regeringens avsikt att stärka bl.a. sjöfartens konnektivitet med det övriga transportsystemet och de åtgärder i nationella planen som ska öka kapaciteten och förbättra tillgängligheten för väg- och järnvägs- trafik till och från viktiga hamnar. 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.

Jämför reservation 14 (S, C).

Skrivelsen

Regeringen betonar att förbättringar i transportsystemet bör stärka sjöfartens möjligheter att transportera större godsvolymer. Även väg- och järnvägsinfrastrukturen till och från hamnarna i Sverige spelar en viktig roll för en ökad konkurrenskraft för sjöfarten. Det är enligt regeringen av stor vikt för Sverige att sjöfarten kan fungera året runt eftersom sjöfart är helt avgörande för svensk utrikeshandel och varuförsörjning.

Regeringen lyfter vidare fram att den svenska isbrytarflottan är ålderstigen, och samtidigt avgörande för att upprätthålla trafiken till alla svenska hamnar året om. Av det skälet har regeringen i infrastrukturplanen avsatt medel för en fortsatt förnyelse av isbrytarflottan så att ytterligare en större eller två mindre isbrytare kan anskaffas. Trafikverket kommer framöver att disponera anslaget för isbrytarinvesteringen och betala ut medlen till Sjöfartsverket i takt med att medlen upparbetas, på samma sätt som för övriga sjöfartsinvesteringar i Sjöfartsverkets regi.

Regeringen konstaterar att flera av sjöfartsobjekten är samarbeten mellan olika aktörer där flera statliga myndigheter arbetar tillsammans med hamnägare för att åtgärderna ska ge rätt effekt. Gemensamt är att objekten bl.a.

syftar till att möjliggöra en utveckling av sjöfarten och säkra kapacitetsbehov för framtiden. Regeringen bedömer att åtgärderna ökar kapacitet, robusthet och sjösäkerhet samt stärker Sveriges samlade konkurrenskraft.

Regeringen betonar att ett robust och väl fungerande transportsystem är väsentligt för att samhället ska fungera och även ökar förmågan att stå emot olika typer av störningar. I en krissituation, eller vid höjd beredskap och ytterst i krig är det väsentligt med tillgång till en fungerande transportinfrastruktur för att kunna säkerställa tillgång till försörjningsviktiga varor, inhemsk industriproduktion och totalförsvarets förmåga till förflyttning och tillhandahållande av världsstöd samt skydd av civilbefolkningen. Det gäller inte minst statlig transportinfrastruktur och kan handla om bl.a. anslutningar till hamnar.

Motionerna

Följdmotion

I kommittémotion 2025/26:4164 pekar Ulrika Heie m.fl. (C) på behovet av intermodalitet och att alla delar av transportsystemet samverkar (yrkande 7). Motionärerna anser att sjöfarten spelar en oerhört viktig roll för helheten, också för totalförsvaret, och menar att intermodalitet i transportsystemet gör att mer gods kan transporteras till hamnar med järnväg. Motionärerna anför vidare att det inom ramen för den långsiktiga infrastrukturplaneringen behövs en uttalad hamnstrategi (yrkande 8). Motionärerna lyfter fram redundans i hamnkapaciteten som en angelägen fråga, bl.a. för att Sverige ska klara sin försörjning vid höjd beredskap eller krig.

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 80 betonar Aylin Nouri m.fl. (S) att man bör se till att det finns goda förbindelser till och från våra hamnar. Motionärerna betonar att hamnarna till följd av Sveriges geografiska läge är av helt avgörande betydelse för försörjning, beredskap och konkurrenskraft och att en nationell hamnstrategi därför måste utarbetas.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 56 menar 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 anser att det är bra att hamnarna drivs utifrån kommersiella förutsättningar men att det ur ett nationellt perspektiv dock vore bra om staten i större utsträckning skulle se hamnverksamheten som en integrerad del av infrastrukturen och hamnarnas lokala och regionala verksamhet som en nationell angelägenhet.

I motion 2025/26:1572 anför Marianne Fundahn och Per-Arne Håkansson (båda S) att man bör se över förutsättningarna för statens ansvar för funktioner som är av stor betydelse för Sverige. Motionärerna menar att transportkedjan aldrig kommer att bli starkare än den svagaste länken och det därför behövs ett nationellt stöd och ansvar för infrastrukturen, framför allt när det gäller

infrastruktur av riksintresse såsom hamnar och infrastruktur till och från hamnarna.

I motion 2025/26:558 yrkande 5 anför Lars Johnsson m.fl. (M) att man bör överväga om en prioritering av hamninfrastrukturen i de skånska hamnarna av nationellt intresse bör göras. Motionärerna pekar på att dessa hamnar är viktiga delar av det svenska transportsystemet och att det är viktigt att transporter mellan Sverige och Central- och Östeuropa kan tas om hand på ett effektivt och miljövänligt sätt när dessa transporter väntas öka kraftigt de närmaste åren.

I motion 2025/26:3287 yrkande 7 anför Camilla Brunsberg (M) att man bör överväga att utreda hur staten kan ta ett större ansvar för infrastrukturen runt hamnarna för att främja intermodala transporter mellan sjöfart och järnväg. För att klara framtidens godsflöden måste, enligt motionären, hamnarna kopplas ihop med effektiva järnvägssystem.

I motion 2025/26:3322 anför Camilla Brunsberg (M) att det behövs en översyn av förutsättningarna för att staten ska ta ett tydligare ansvar för finansieringen och utvecklingen av hamnarna i Blekinge (yrkande 1). Motionären framhåller att ett förstärkt statligt engagemang i hamnarna inte är en lokal eller regional angelägenhet utan en fråga om nationell infrastruktur, handelspolitik och försörjningssäkerhet. Vidare bör man verka för att se över möjligheten att staten tar ett större ansvar för infrastrukturen runt hamnarna för att främja intermodalitet mellan sjöfart och järnväg (yrkande 2). Motionären påminner om att flertalet hamnar av betydelse ligger i eller nära stadsmiljöer där kommunen är väghållare och ägare av järnvägen och att det är rimligt att staten tar ett medansvar för att utveckla infrastrukturen i sådana lägen.

Bakgrund och pågående arbete

Hamnar 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 5 i TEN-T:s stomnät. Enligt officiell statistik från Trafikanalys uppgick den hanterade godsvikten i svenska hamnar över kaj till totalt 160 miljoner ton under 2025, vilket var en minskning med 3 procent sedan 2024. Hamnarna i stomnätet hanterar drygt 40 procent av de totala godsvolymer i svenska hamnar. Sjöfart har en betydande roll för godstransporter och står för drygt 60 procent av de gränsöverskridande transporterna och knappt 30 procent av de inrikes transporterna. I Sverige finns ett hundratal hamnar som hanterar gods, varav ca 80 är renodlade godshamnar. Ungefär hälften av hamnarna ägs av kommunala bolag, medan resten drivs av privata aktörer eller samägs av kommuner och privata företag. Göteborgs hamn är störst i Sverige och hanterar ca 24 procent av den totala volymen. Göteborgs hamn är också den svenska hamn som är mest integrerad i det globala sjöfartsnätverket, enligt

FN:s konferens för handel och utvecklings (Unctad) Port Liner Shipping Connectivity Index.

I regeringens nationella godstransportstrategi från 2025 framhålls att svenska hamnar har en central roll för både inhemska och internationella godstransporter. Hamnarna utvecklas i ökande grad till intermodala noder för omlastning mellan sjöfart och järnväg.

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 centrala enligt Trafikverket. Infrastrukturplaneringen behöver stödja den intermodala utvecklingen genom kapacitetsstarka trimningsåtgärder i anslutning till noderna. I inriktningsunderlaget konstateras att det för närvarande görs stora förändringar i lager- och terminalstrukturen i Sverige. 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. 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.

Utvecklingen i de svenska hamnarna

Enligt Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 präglades utvecklingen av svenska hamnar under 2010-talet av stabilitet i godsvolymer och antal anlöp, till skillnad från pandemiåret 2020. Ett skäl är att svenska hamnar i regel fyller en funktion som ”gateway” till sin lokala eller regionala omgivning. Sverige har ett femtiotal allmänna hamnar vilket möjliggör en spridd distribution av gods. Den historiska trenden visar på en utveckling där det inte har skett någon ökad koncentration av sjöfarten till färre hamnar i Sverige. Trafikverket bedömer att en sannolik utveckling framöver är att containerhanteringen fortsätter att öka. Containerhamnarna kommer därför sannolikt att spela en än mer central roll i det svenska godstransportsystemet. Ökad användning av containrar bedöms driva utvecklingen mot större centralisering och färre hamnar i det segmentet. Samtidigt är

det sannolikt med en ökad specialisering av hamnar, där vissa hamnar fokuserar mer på specifika typer av gods eller tjänster. Att vissa hamnar är viktiga för totalförsvaret och för försörjning av landet i kris kan enligt Trafikverket bidra till att bevara den diversifierade hamnstrukturen.

EU:s hamnstrategi

I juli 2025 meddelade EU-kommissionen att man har påbörjat förberedelser för en hamnstrategi och i början av mars 2026 presenterades en sådan. I ett pressmeddelande framhåller EU-kommissionen att EU:s hamnar genomgår en omfattande omvandling och utvecklas från traditionella transportnav till centrala platser för industri, innovation, energi och säkerhet. I den nya hamnstrategin betonas därför behovet av att stärka konkurrenskraften genom tydligare kriterier för EU-finansiering, vägledning kring utländskt ägande av strategiskt viktiga hamnar, ökad digitalisering och innovation samt ökad integrering med annan transportinfrastruktur. Samtidigt ska energiomställningen accelereras genom snabbare tillståndsprocesser, en särskild elektrifieringsplan och partnerskap som ska främja ren energi, inklusive vätgas. För att öka hamnarnas säkerhet avser kommissionen bl.a. att uppdatera och revidera befintliga riktlinjer, att inrätta ett nytt samverkansforum för medlemsstaterna inom cybersäkerhet och att genomföra en EU-omfattande säkerhetsriskbedömning för att identifiera de mest akuta cybersäkerhetsriskerna. Hamnstrategin kommer också att innehålla en färdplan för konkurrenskraftiga små och medelstora hamnar. Slutligen lyfts den sociala dimensionen, där EU vill säkerställa kompetensförsörjning och goda arbetsvillkor via en ny kompetenspakt och åtgärder som stärker säkerheten för hamnarbetare, bl.a. genom vägledning om hantering av alternativa bränslen och tillämpning av sjösäkerhetslagstiftning ombord på fartyg.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om hamnarna och infrastrukturen kring dem behandlades senast i utskottets betänkanden 2024/25:TU5 Infrastrukturfrågor och 2025/26:TU10 Sjöfartsfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet framhöll hamnarnas betydelse och uppmärksammade bl.a. att en viktig förutsättning för intermodala transporter är väl fungerande anslutningar till hamnar som kan binda ihop trafikslagen till en transportkedja. 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 vill inledningsvis betona betydelsen av hamnarna, särskilt för svenskt näringsliv och beredskap. Hamnarna spelar en central roll som möjliggörare i ett intermodalt transportsystem. Utskottet delar regeringens

bedömning att sjöfartens kopplingar till det övriga transportsystemet bör förbättras, liksom sjöfartens möjligheter att transportera större godsvolymer. Majoriteten av de gränsöverskridande transporterna, mätt i ton, sker med sjöfart, och det är därför viktigt med en god infrastruktur till och från hamnarna i form av både vägar och järnvägar. Utskottet välkomnar det arbete som regeringen gör inom detta område och ser bl.a. positivt på att regeringen, för att stärka sjöfartens konkurrenskraft och öka överflyttningen till sjöfart, i mars 2024 ändrade och förlängde uppdraget till Trafikverket om en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart. Utskottet välkomnar även att hamnarnas centrala roll för både inhemska och internationella godstransporter framhålls särskilt i regeringens nationella godstransportstrategi från 2025, liksom att hamnarna i ökande grad utvecklas till intermodala noder för omlastning mellan sjöfart och järnväg. Utskottet påminner i sammanhanget också om att Trafikverket i januari 2026 på uppdrag av regeringen redogjorde för behovet av bärighetshöjande åtgärder på det icke-statliga vägnätet för att uppnå sammanhängande godsstråk med BK4 från start- till målpunkter som är viktiga för näringslivet.

Vidare instämmer utskottet med regeringen i att ett robust och väl fungerande transportsystem är väsentligt för att samhället ska fungera och även ökar förmågan att stå emot olika typer av störningar. I en krissituation eller vid höjd beredskap och ytterst i krig är det väsentligt med tillgång till en fungerande transportinfrastruktur för att kunna säkerställa såväl tillgång till försörjningsviktiga varor och inhemsk industriproduktion som totalförsvarets förmåga till förflyttning, tillhandahållande av värdlandsstöd och skydd av civilbefolkningen. Det gäller inte minst hamnar och anslutningar till dessa. I sammanhanget välkomnar utskottet också att regeringen i den nationella planen har avsatt medel för en fortsatt förstärkning av den svenska isbrytarflottan, som är avgörande för att upprätthålla trafiken till alla svenska hamnar året om.

Utskottet vill avslutningsvis peka på att EU-kommissionen i början av mars 2026 presenterade en hamnstrategi som bl.a. innehåller en färdplan för konkurrenskraftiga små och medelstora hamnar. Utskottet kommer att noga följa det fortsatta arbetet på området.

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 2025/26:558 (M) yrkande 5, 2025/26:1572 (S), 2025/26:3287 (M) yrkande 7, 2025/26:3322 (M) yrkandena 1 och 2, 2025/26:3653 (S) yrkande 80, 2025/26:3728 (C) yrkande 56 och 2025/26:4164 (C) yrkandena 7 och 8.

Långsiktigt hållbara transporter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om arbetet med långsiktigt hållbara transporter. Utskottet välkomnar att regeringen i sin skrivelse betonar att den statliga transportinfrastrukturen ska utvecklas och förvaltas så att både transportsektorns klimatmål och andra mål för långsiktig hållbarhet kan nås. Utskottet framhåller betydelsen av att transportinfrastrukturen utvecklas så att den bidrar till klimatomställningen och att detta beaktas i infrastrukturplaneringen. Utskottet påminner bl.a. om att regeringen tidigare har beslutat om en klimathandlingsplan med åtgärder för att påskynda omställningen av transportsektorn, och att underlag som behövs för att nå klimatmålen tas fram kontinuerligt. Sammantaget konstaterar utskottet att det pågår ett aktivt arbete för att nå målen om en långsiktigt hållbar transportförsörjning. Utskottet anser att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det därför inte finns skäl att för närvarande vidta någon ytterligare åtgärd.

Jämför reservation 15 (S, V, C, MP), 16 (S), 17 (V), 18 (C) och 19 (MP).

Skrivelsen

Mål, åtgärder och uppföljning

Regeringen betonar i skrivelsen att den statliga transportinfrastrukturen ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet, inklusive funktions- och hänsynsmålen med därtill hörande etappmål, samt de av riksdagen beslutade klimatmålen nås. Regeringen anför att transportsektorn behöver utvecklas i syfte att bidra till klimatomställningen och infrastrukturplaneringen behöver beakta detta, t.ex. genom att möjliggöra utbyggnad av laddinfrastruktur, vägtransporter med längre och tyngre fordon och effektivare järnvägstransporter.

Regeringen anger att miljöåtgärder i den nationella planen för transportinfrastrukturen avhjälper brister i befintlig infrastruktur som ger negativ påverkan på miljön och människors hälsa. Bristerna beror ofta på att anläggningen byggdes då miljökraven var lägre än i dag eller att användningen av anläggningen har förändrats genom exempelvis ökad trafik. Regeringen ökar medlen för trimnings- och miljöåtgärder i förhållande till den förra planperioden med 13 miljarder kronor till 62,5 miljarder kronor under planperioden, vilket enligt regeringen möjliggör en ökning av buller- och vibrationsåtgärder, landskapsåtgärder, vattenåtgärder och sanering av förorenade områden som har orsakats av järnvägs-, väg- och flygplatsverksamhet. Regeringen anger att skälen till ökningen är att sådana åtgärder ofta har hög samhällsekonomisk lönsamhet och för en relativt liten kostnad och på relativt

kort sikt kan skapa stora nyttor genom att bidra till arbetet med att nå flera miljömål. Trimnings- och miljöåtgärder ska enligt planbeslutet avse åtgärder med en total kostnad på högst 150 miljoner kronor, en höjning jämfört med tidigare gräns på 100 miljoner kronor.

Regeringen anger att Trafikverket genom beslutet om nationell plan har getts i uppdrag att följa upp den nationella planen gentemot de transportpolitiska målen och återrapportera årligen i samband med årsredovisningen. Redovisningen ska bl.a. omfatta det som följer av förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag och det som anges om uppföljning i beslutet om nationell plan eller annars följer av 6 kap. miljöbalken.

Riksdagens tillkännagivande 2023

Regeringen lämnar i skrivelsen en redogörelse för hur den har omhändertagit riksdagens tillkännagivande från 2023 som handlar om åtgärder som behövs för ett långsiktigt hållbart transportsystem, såsom ökad transporteffektivitet, effektivare fordon och farkoster, elektrifiering och en övergång från fossila till hållbara, förnybara drivmedel (bet. 2022/23:TU4, rskr. 2022/23:137).

I december 2023 beslutade regeringen om skrivelsen Regeringens klimat-handlingsplan – hela vägen till nettonoll (skr. 2023/24:59). I denna klimatpolitiska handlingsplan konstaterar regeringen att transportsektorns klimat-omställning är av avgörande betydelse för att kunna nå Sveriges åtagande inom ramen för EU:s ansvarsfördelningsförordning om att minska växthusgasutsläppen med 50 procent till 2030 jämfört med 2005, liksom Sveriges långsiktiga klimatmål om nettonollutsläpp senast 2045. Målen ska enligt regeringen nås i huvudsak genom en elektrifiering av transportsektorn, men även genom ökad användning av fossilfria drivmedel som etanol och ökad transporteffektivitet.

I klimathandlingsplanen 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 tankinfrastruktur i hela landet. Regeringen konstaterar också att politiken ska fortsätta att främja utveckling och produktion av nya fossilfria bränslen men också att man fasar ut de fossila drivmedlen. Därutöver presenterar regeringen i handlingsplanen åtgärder för att effektivisera transportsystemet som kan bidra till viktiga utsläpps-minskningar samtidigt som tillgängligheten i samhället utvecklas.

Kopplat till sitt klimatpolitiska arbete inom transportsektorn hänvisar regeringen i skrivelsen till att Sverige i EU har verkat för ett långsiktigt hållbart transportsystem. Bland annat nämns att preliminära politiska överenskommelser har nåtts med Europaparlamentet om förordningar för minskade utsläpp av växthusgaser från sjöfart och flyg samt utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen.

Regeringen hänvisar vidare till att Trafikverkets riktade miljöåtgärder i statlig infrastruktur genomförs löpande inom ramen för den nationella planen för transportinfrastrukturen. En del i Trafikverkets arbete med riktade miljöåtgärder innebär att hantera förorenade områden, inklusive historiska miljöskador. Regeringen framhåller även att Trafikverket ska beakta de krav som klimatomställningen ställer på transportsektorn och att den omfattande förändring av transportsystemet som elektrifieringen innebär särskilt bör vägas in. Utöver klimatomställningen ska även infrastrukturens påverkan på den biologiska mångfalden beaktas.

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28) framhöll regeringen att den övergripande utgångspunkten för transportinfrastrukturplaneringen är att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet, inklusive funktions- och hänsynsmålen med därtill hörande etappmål, samt de av riksdagen beslutade klimatmålen nås. I propositionen angav regeringen vidare att en ökad transporteffektivitet innebär att tillgängligheten för personer och gods i hela landet åstadkoms utan ökat trafikarbete och att ökad transporteffektivitet kan uppnås på flera sätt.

Trafikverket redovisade i september 2025 ett förslag till trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037, där verket bl.a. föreslår ökade medel till trimnings- respektive miljöåtgärder i den befintliga infrastrukturen. Regeringen fastställde genom beslut den 24 april 2026 den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037.

Regeringen påminner vidare i skrivelsen om att för att påskynda omställningen av den svenska fordonsflottan har ett nytt tillfälligt stöd införts för att stimulera marknadsintroduktion av eldrivna lätta lastbilar. Regeringen införde i augusti 2024 även en skrotningspremie på 10 000 kronor till privatpersoner vid köp eller leasing av elbil. Premien höjdes senare till 25 000 kronor, och det gick att ansöka om premien till den 1 oktober 2025. Den 1 juli 2025 höjdes reduktionsplikten för bensin och diesel från 6 till 10 procent. Samtidigt ändrades reduktionsplikten så att de reduktionspliktiga kan uppfylla sina åtaganden även med utsläppsminskningar från leverans av fossilfri el från publika laddstationer. Förändringarna av reduktionsplikten beräknas enligt regeringen ackumulerat leda till ca 2,9 miljoner ton lägre utsläpp från att skärpningen införs under 2025 t.o.m. 2030. Sedan den 18 mars 2026 har utsatta transportanvändare kunnat ansöka om en premie för köp eller leasing av en ny eller begagnad elbil. Premien finansieras delvis av EU:s sociala klimatfond. Vidare har den pågående satsningen på utbyggnad av ladd- och tankinfrastruktur för tunga fordon förlängts till 2030, och i oktober 2024 beslutade regeringen att ge en särskild utredare i uppdrag att analysera om styrmedel kan utformas för att fasa ut fossila bränslen ur de sektorer som omfattas av EU:s ansvarsfördelningsförordning i den takt som krävs för att på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt nå det långsiktiga

klimatmålet till 2045 samt de EU-åtaganden som Sverige har på klimatområdet. I uppdraget ingick också att analysera vilka styrmedel som i så fall bör ingå. Uppdraget redovisades i utredningsbetänkandet Vägen mot utfasning – Styrmedel för ett fossilfritt samhälle (SOU 2026:33) den 27 maj 2026. Utredningens förslag kommer nu att analyseras i Regeringskansliet.

Regeringen betonar vidare att Trafikverkets arbete med att hantera förorenade områden har bidragit till att minska påverkan på naturmiljön och att åtgärder genomförs kontinuerligt.

Sammanfattningsvis anger regeringen att mot bakgrund av de åtgärder som redovisas i skrivelsen är riksdagens tillkännagivande tillgodosett och slutbehandlat.

Motionerna

Följdmotioner

Transportsektorns klimatmål

I kommittémotion 2025/26:4162 yrkande 1 pekar Aylin Nouri m.fl. (S) på vikten av att ha en tydlig klimatinriktning i trafikpolitiken, och att klimatmålet för transportsektorn ska ligga fast. Motionärerna understryker att ytterligare steg behöver tas för att bryta Sveriges olje- och fossilberoende så snabbt som möjligt.

I kommittémotion 2025/26:4164 yrkande 9 betonar Ulrika Heie m.fl. (C) att Sverige ska nå klimatmålet för transporter. Motionärerna menar att transportsystemet är en av nycklarna för att sänka utsläppen och klara den gröna omställningen, och de vill att regeringen förtydligar hur den uppgiften kan lösas.

I kommittémotion 2025/26:4178 yrkande 5 betonar Linus Lakso m.fl. (MP) att riksdagens beslutade klimatmål för inrikes transporter till år 2030 ska nås.

Åtgärder för långsiktig hållbarhet

I kommittémotion 2025/26:4179 framhåller Malin Östh m.fl. (V) att det bör tas fram förslag om hur användandet av sociala konsekvensbedömningar och hälsokonsekvensbedömningar kan främjas vid planering av infrastruktur och kollektivtrafik (yrkande 3). Motionärerna anför vidare att regeringen bör införa ett nytt investeringsstöd riktat mot kollektivtrafiken för att öka klimatambitionerna och säkerställa en förbättrad turtäthet, en tydlig klimatprofil och förbättrad tillgänglighet (yrkande 9).

I kommittémotion 2025/26:4164 yrkande 10 efterfrågar Ulrika Heie m.fl. (C) strategier för flygets och sjöfartens klimatomställning. Det handlar enligt motionärerna om att öka tillgången till svenskt, fossilfritt drivmedel, för att komma bort från riskerna med beroendet av importerat fossilt drivmedel, men även om att takten i elektrifieringen av luftfarten och sjöfarten måste öka.

I kommittémotion 2025/26:4178 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att regeringen bör återkomma med en redogörelse för hur utformningar av styrmedel

ska se ut för transportsektorn som helhet (yrkande 32). De betonar bl.a. att stora delar av vägtrafiken är underprissatta, vilket snedvrider konkurrensen, och att det centrala är att transportererna ska bära sina egna samhällsekonomiska kostnader och att dessa ska vara rättvisa mellan olika trafikslag. Motionärerna betonar att regeringen bör återinföra det borttagna stadsmiljöavtalet och införa ett motsvarande landsbygdsavtal, som en medfinansiering till regioner och kommuner av investeringar i gång, cykel, kollektivtrafik och hållbara gods-transportlösningar (yrkande 39). Vidare anför motionärerna att svensk transportinfrastruktur ska byggas med höga klimatkrav på den statliga upphandlingen av projektet (yrkande 45). Motionärerna menar att man därigenom kan driva på utvecklingen av material såsom stål och betong mot avsevärt mindre klimatpåverkan än i dag. Slutligen efterfrågar motionärerna en klimatöversyn av den nationella planen genom att planerade vägprojekt ska omvärderas utifrån faktiska vägtrafikminskningsmål (yrkande 49).

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

Transportsektorns klimatmål

I partimotion 2025/26:2780 yrkande 7 i denna del anför Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen skyndsamt bör återkomma till riksdagen med en tidsbestämd handlingsplan med delmål och åtgärder som garanterar målluppfyllelse av nuvarande mål till 2030.

Åtgärder för långsiktig hållbarhet

I partimotion 2025/26:2780 anför Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen bör återkomma med ett förslag på nationellt mål för minskad biltrafik till 2030 som utgår från klimatmålen och som beaktar skillnader mellan stad och landsbygd (yrkande 6). För att uppnå transporteffektivitet och klara klimatmål och EU:s bindande krav om utsläppsminskningar i närtid krävs det enligt motionärerna en sammanhållen politik för ett mer transporteffektivt samhälle, där inte bara främjande av hållbar mobilitet ingår, utan där det också finns ett nationellt trafikmål för minskad biltrafik. Vidare menar motionärerna att regeringen skyndsamt bör återkomma till riksdagen med en tidsbestämd handlingsplan med delmål och åtgärder som når fossilfria transporter senast 2035 (yrkande 7 i denna del). Motionärerna pekar bl.a. på att Sverige bör nå nollutsläpp senast 2035 i samtliga sektorer i samhället och betonar att det är särskilt viktigt att åtgärder inom transportsektorn vidtas i närtid. Dessutom framhåller motionärerna att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ålägga kommuner och regioner att minska biltrafiken vid beviljat stadsmiljöavtal (yrkande 8). Motionärerna betonar att stadsmiljöavtalen är ett viktigt styrmedel för att lyckas nå målet om att minska andelen biltrafik, och fokus bör ligga på storstadsregionerna och deras kommuner. Motionärerna anför även att regeringen senast 2026 bör återkomma med förslag på lagstiftning som gör det möjligt för kommunerna att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnationer (yrkande

13). Motionärerna påminner om att man under många år har föreslagit att kommunerna ska ges möjlighet att ställa krav på transportplaner för att få mer hållbara resor och transporter, vilket motionärerna menar skulle ge betydande vinster i form av lokala utsläppsminskningar. Slutligen anför motionärerna att regeringen bör vidta åtgärder för att social hållbarhet och inkludering alltid ska beaktas i infrastrukturplaneringen (yrkande 18). Motionärerna framhåller att en socialt hållbar och inkluderande transportinfrastruktur bl.a. handlar om jämlik tillgänglighet till platser och aktiviteter, att underlätta människors vardagsliv och lämna utrymme för rekreation och möten samt att transportinfrastrukturens anläggningar och miljöer ska vara inkluderande och tillgängliga för människor med olika förutsättningar oavsett kön, ålder, bakgrund, socioekonomisk status, etnicitet eller funktionsvariation.

I kommittémotion 2025/26:3653 anför Aylin Nouri m.fl. (S) att ett väl fungerande och starkt transportsystem är en förutsättning för bl.a. grön omställning (yrkande 2 i denna del). Motionärerna betonar att infrastrukturen utgör grunden för ett fungerande samhälle och för bl.a. klimatet. Vidare anser motionärerna 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 6). För att transportsektorn ska ställa om till i princip nollutsläpp av växthusgaser till 2045 och bidra till att Sverige når klimatmålen behövs det enligt motionärerna en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv omställning som måste ske via elektrifiering och användande av hållbart bränsle. Vidare framhåller motionärerna att de transportpolitiska målen är viktiga för genomförandet av Agenda 2030 och för att nå de globala målen för hållbar utveckling (yrkande 9). Motionärerna påminner om att det bl.a. gäller delmålen om att skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer och att transportförsörjningen måste bli samhällsekonomiskt effektiv. Slutligen betonar de att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv och att transportköparen ska betala också för de externa kostnader som uppstår (yrkande 10). Motionärerna menar att det inte minst gäller de externa kostnader som uppstår som följd av en transport, t.ex. buller, luftföroreningar, föroreningar av mark och vatten, intrång i naturmiljöer, trängsel och utsläpp av växthusgaser.

I kommittémotion 2025/26:3728 betonar Ulrika Heie m.fl. (C) att det krävs ytterligare styrmedel och resultatfokuserad politik för att nå målet om 70 procents minskning av utsläppen från transportsektorn till 2030 (yrkande 71). Motionärerna framhåller att Sveriges mål är ett ambitiöst mål som innebär en enorm möjlighet att ta ledningen i den globala omställningen när smarta lösningar skapas av innovatörer med teknikskiften till det förnybara energi- och resurseffektiva. Vidare pekar motionärerna på behovet av att fasa ut fossila bränslen i transportsektorn till 2030, med vissa undantag (yrkande 74). För att bryta beroendet av fossila bränslen och minska klimatutsläppen krävs det enligt motionärerna många olika lösningar och tekniker med mer energieffektiva fordon, en ökad biodrivmedelsanvändning, fordon med

nollutsläpp som drivs med grön el eller vätgas och bränsleceller och också nya praktiska lösningar med bilpooler och smarta digitala mobilitets- och delningstjänster. Slutligen anför motionärerna att man behöver öka introduktionen av fossilfria drivmedel för att nå våra klimatmål (yrkande 88).

I kommittémotion 2025/26:3273 yrkande 30 betonar Linus Lakso m.fl. (MP) vikten av att arbeta för ett transporteffektivt samhälle för att minska energiförbrukningen inom transportsektorn. För att ställa om transportsektorn räcker det enligt motionärerna inte med enbart elektrifiering eller övergång till hållbara biodrivmedel – det är också nödvändigt att effektivisera transporter och nå ett samhälle där trafikarbetet med energiintensiva trafikslag som personbilar, lastbilar och flyg minskar.

I kommittémotion 2025/26:3278 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att man bör införa ett vägtrafikminskningsmål som utgår från klimatmålen, där storstäder och större städer med sina bättre förutsättningar tar en huvudsaklig del av vägtrafikminskningen (yrkande 2). Motionärerna menar att det för glesbygden behövs ett mål som innebär att trafiken inte ökar jämfört med i dag. Vidare betonar de att internaliseringsgraden mellan olika trafikslag behöver öka och sträva mot att bli idealt lika (yrkande 17). Motionärerna betonar vikten av att transportköpare och resenärer fullt ut betalar ett pris som inkluderar ersättning för de externa effekter som transporten orsakar resten av samhället, t.ex. avgasutsläpp, slitage, partiklar, trafikolyckor, buller och trängsel som påverkar andra negativt både i och utanför trafiksystemet.

I kommittémotion 2025/26:3422 menar Katarina Luhr m.fl. (MP) att man bör stödja inrättandet av en regional mobilitets- och tillgänglighetssamordningsfunktion som arbetar med åtgärder som minskar bilberoendet, i enlighet med underlag inför klimatpolitisk handlingsplan 2023 (yrkandena 18 och 106). Motionärerna uppmärksammar att upphandling och transporter är stora utsläppsposter, och i syfte att understödja kommuners och regioners arbete bör man införa en regional upphandlingssamordning och en regional mobilitets- och tillgänglighetssamordningsfunktion. Dessutom anför motionärerna att regeringen bör återinföra stadsmiljöavtalen och stärka den statliga medfinansieringen av s.k. steg 1- och steg 2-åtgärder (yrkande 111). Motionärerna menar att statliga stöd till kommunala åtgärder för klimatsmart stads- och trafikplanering genom stadsmiljöavtalen och Klimatklivet bör utvecklas och stärkas. Motionärerna anför även att regeringen bör införa ett landsbygds-miljöavtal, motsvarande stadsmiljöavtalen, som riktar in sig på mobilitet i Sveriges lands- och glesbygder (yrkande 112). Motionärerna betonar att hela landet behöver ges bättre förutsättningar för energieffektiva transporter. Motionärerna menar vidare att man vid sidan av ett styrande transportmål om minskande klimatutsläpp i transportsektorn även bör ta fram mål för ökad transporteffektivitet till 2035 och 2040 (yrkande 113). Motionärerna vill se ett nationellt mål för transporteffektivitet och en rad åtgärder som leder till en minskad total mängd trafik på de platser där alternativ till bilen redan finns, och i dagsläget handlar det framför allt om de större städerna. Regeringen bör enligt motionärerna även införa ett nationellt mål om minskad bilism i större

städer (yrkande 114). Motionärerna påminner om att hälften av alla bilresor i tätorter är kortare än 5 kilometer och att en minskning av utsläppen från dessa resor till nära noll inte bara är en lågt hängande frukt i klimatarbetet utan även ger positiva sidoeffekter som minskade luftföroreningar i städerna, förbättrad folkhälsa och mer attraktiva stadsmiljöer. Slutligen menar motionärerna att regeringen bör ge en myndighet ett särskilt samordningsansvar för de stöd som ges till ladd- och tankinfrastruktur för el och vätgas till personbilar, lätta lastbilar, tunga fordon, fartyg och flyg (yrkande 136). Motionärerna framhåller att man bör underlätta för långsamladdning och utreda hur en lagstiftning som ger ”tillträde till laddning” kan utformas, och för ett effektivare genomförande bör en myndighet få ett särskilt samordningsansvar.

I kommittémotion 2025/26:3546 yrkande 4 pekar Amanda Palmstierna m.fl. (MP) på behovet av att öka transporteffektiviteten. För att man ska kunna öka transporteffektiviteten behöver den enligt motionärerna vara en självklar del i den fysiska planeringen samtidigt som tåg och buss behöver vara ett billigare alternativ än bilen, och kollektivtrafiken behöver vara pålitlig, bekväm och billigare.

I motion 2025/26:1234 yrkande 3 i denna del anför Niklas Sigvardsson m.fl. (S) att man bör prioritera investeringar i järnväg som bl.a. stärker klimatomställningen. Motionärerna betonar att Sverige behöver ett järnvägslyft som möter dagens och framtidens behov och att järnvägen är avgörande för att vi ska klara bl.a. klimatomställningen.

I motion 2025/26:2796 anför Mathias Tegnér (S) att man behöver ta ett större statligt ansvar för att öka investeringstakten i hållbar infrastruktur (yrkande 11). Vidare pekar motionären på vikten av att integrera klimat- och produktivitetsnytta i prioriteringen av nationella infrastrukturprojekt, med särskild hänsyn till flaskhalsar i Mälardalen och exportnoder (yrkande 13). Motionären betonar att den gröna omställningen är Sveriges största industri- och välfärdsschans på en generation och att Sverige med bl.a. en robust infrastruktur kan ta ledarskap och skapa jobb i hela landet och leverera klimatnytta i världsklass.

Bakgrund och pågående arbete

Sveriges miljömål och det klimatpolitiska ramverket

Det övergripande målet för miljöpolitiken i Sverige är generationsmålet, vilket innebär att förutsättningarna för att lösa miljöproblemen ska vara uppfyllda inom en generation. Generationsmålet är fastställt av riksdagen och utgör en del i miljömålssystemet som i övrigt består av 16 miljökvalitetsmål och ett antal etappmål. Begränsad klimatpåverkan är ett av de 16 miljökvalitetsmål som riksdagen har antagit och omfattar i sin tur fyra etappmål som beskriver en önskad omställning av samhället. Etappmålen ska vägleda det konkreta arbetet för att nå miljökvalitetsmålen och generationsmålet. Miljömålen är en utgångspunkt för Sveriges nationella genomförande av FN:s Agenda 2030 med dess 17 globala mål för hållbar utveckling, som vilar på de tre

samverkande dimensionerna miljömässig, ekonomisk och social hållbarhet. Miljömålen kopplar även till andra tvärsektoriella mål, som EU:s mål om klimat och energi samt EU:s energi- och klimatramverk.

År 2017 beslutade riksdagen om ett klimatpolitiskt ramverk (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17:MJU24, rskr. 2016/17:320) som består av en klimatlag, klimatmål och ett klimatpolitiskt råd. Klimatlagen (2017:720) trädde i kraft den 1 januari 2018. Det långsiktiga målet innebär att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2045. En del i riksdagens beslut om det klimatpolitiska ramverket var etappmålet för inrikes transporter. Målet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem ETS) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Etappmålet för inrikes transporter ska bidra till att det transportpolitiska hänsynsmålet uppfylls.

Enligt klimatlagen ska regeringen vart fjärde år ta fram en klimatpolitisk handlingsplan som bl.a. bör 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 i skrivelsen. Regeringens klimathandlingsplan redovisas närmare vad gäller transportsektorn under rubriken Skrivelsen (se ovan).

Enligt klimatlagen ska regeringen inför riksdagen varje år presentera en klimatredivisning 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 2026 (prop. 2025/26:1 bil. 4) finns den senaste klimatredivisningen.

Riksrevisionen har presenterat en granskning av statens arbete med underlag och utvärdering inom det klimatpolitiska ramverket i rapporten Klimatpolitiska ramverket – statens arbete med underlag och utvärdering (RiR 2025:25). I granskningen pekade Riksrevisionen på att myndigheternas underlag innehåller brister, bl.a. när det gäller arbetet med att ta fram underlag till regeringens klimatredivisningar och klimathandlingsplaner. Riksrevisionen bedömde att det finns en risk att regeringen underskattar behovet av åtgärder för att minska utsläppen. I skrivelse 2025/26:122 redovisar regeringen sin bedömning av de iakttagelser och rekommendationer som Riksrevisionen gjort. Regeringen välkomnar Riksrevisionens granskning av statens arbete

med underlag och utvärdering och instämmer i huvudsak i problembeskrivningen, men gör delvis en annan bedömning av vilka åtgärder som bör vidtas. Regeringen anger att den bedriver ett löpande arbete med utvärdering och utveckling av underlagen inom det klimatpolitiska ramverket i syfte att förbättra kvaliteten och tydligheten i klimatredovisningen och klimathandlingsplanen. För budgetåret 2026 har regeringen gett Naturvårdsverket i uppdrag att analysera hur transparensen, tydligheten och träffsäkerheten i utsläppsscenarierna på klimatområdet kan förbättras och att genomföra förbättringar, t.ex. vad gäller att redovisa antaganden och osäkerheter i underlaget.

I januari 2025 gav regeringen Miljömålsberedningen i uppdrag att utvärdera och lämna förslag på hur de nationella etappmålen kan utformas så att de bättre överensstämmer med Sveriges åtaganden inom EU och styr effektivt mot Sveriges klimatmål: nettonollutsläpp senast år 2045. I uppdraget ingick även att analysera det fortsatta behovet av ett sektorsmål för inrikes transporter till 2030. Miljömålsberedningen lämnade i sitt betänkande (SOU 2025:107) i oktober 2025 ingen bedömning av ett sådant behov, men föreslog att relevanta myndigheter ska få i uppdrag att föreslå ett mål eller indikatorer för elektrifiering och utfasning av fossila bränslen i transportsektorn, som komplement till EU-lagstiftning. Miljömålsberedningens förslag bereds för närvarande i Regeringskansliet.

Den 19 mars 2026 överlämnade Klimatpolitiska rådet sin senaste årliga rapport till regeringen. Rapporten innehåller rådets bedömning av regeringens samlade politik med avseende på klimatmålen samt rådets rekommendationer. När det gäller utsläppsmålet för inrikes transporter drar Klimatpolitiska rådet slutsatsen att utsläppsgapet har ökat under mandatperioden som direkt följd av den sänkta reduktionsplikten och sänkta skatter på bensin och diesel.

EU:s klimatpolitik och Sveriges åtaganden

I juni 2021 antog EU en klimatlag som slår fast att unionen ska nå klimatneutralitet senast 2050 och nettonegativa utsläpp därefter. Klimatlagen anger även att EU ska minska sina nettoutsläpp med minst 55 procent till 2030 jämfört med 1990 års utsläpp, ofta benämnt 55-procentspaketet (Fit for 55). EU:s gemensamma klimatmål är uttryckta i nettotermer, vilket innebär att även den sammanlagda utvecklingen av avgång och upptag av växthusgaser inom skog och mark ingår. Utsläppen ska minska genom tre åtgärder: handel med utsläppsrätter inom EU ETS, nationella åtgärder för att minska utsläppen enligt förordningen om ansvarsfördelning (Effort Sharing Regulation, ESR) och ökat upptag av växthusgaser i skog och mark.

Sverige har förbundit sig i EU att halvera sina utsläpp av växthusgaser i ESR-sektorn, där bl.a. inrikes transporter ingår, till 2030 jämfört med 2005 och att öka upptaget av växthusgaser i skog och mark.

I november 2025 beslutade både Europaparlamentet och EU:s ministerråd om sina positioner om ett klimatmål till 2040 som innebär en nettominskning

av växthusgasutsläppen med 90 procent jämfört med 1990 års nivåer, med möjlighet att uppnå upp till 5 procent av minskningen via internationella klimatkrediter. Målet ska vara bindande och en del av processen för klimatneutralitet 2050, samtidigt som det ska införas en översyn av klimatmålen vartannat år. Förhandlingar mellan rådet och Europaparlamentet om den slutliga utformningen av EU:s 2040-mål pågår för närvarande.

Som ett led i beslutsprocessen beslutade både ministerrådet och Europaparlamentet om att stödja ett förslag om att skjuta upp införandet av det nya systemet för handel med utsläppsrätter för vägtransporter och uppvärmning, det s.k. ETS2, med ett år till 2028.

Utvecklingen av växthusgasutsläpp och vägfordonsflotta

Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter svarar för en dryg tredjedel av Sveriges totala utsläpp och var den sektor som hade högst utsläpp 2024. Huvuddelen, 94 procent, av växthusgasutsläppen kommer från vägtrafiken, där utsläpp från personbilar dominerar. Enligt statistik som Naturvårdsverket publicerade på sin webbplats i december 2025 ökade utsläppen från inrikes trafiken med 21 procent 2024 jämfört med 2023. Utsläppen från vägtrafiken ökade med 24 procent samtidigt som utsläppen från inrikes flyg och sjöfart minskade. Sedan 2010 har utsläppen minskat med ca 20 procent. De ökade utsläppen 2024 härrör främst från vägtrafiken och beror framför allt på att reduktionsplikten för både bensin och diesel under en period sänktes till 6 procent, vilket medförde att den totala användningen av biodrivmedel i vägtrafiken halverades. Naturvårdsverket kommer att publicera preliminära uppgifter om växthusgasutsläppen för 2025 i mitten av juni 2026.

Under 2024 var ca 57 procent av de nyregistrerade personbilarna laddbara och ca 34 procent elbilar. Det var främst energieffektivare laddhybrider som enligt regeringen bidrog till att de genomsnittliga koldioxidutsläppen hos nya personbilar minskade under 2024 till 59 gram per kilometer, trots att andelen elbilar minskade något jämfört med 2023. Sedan 2010 har koldioxidutsläppen per kilometer för nya personbilar mer än halverats. Andelen laddbara fordon i personbilsflottan uppgick vid slutet av 2024 till 13,5 procent, jämfört med drygt 11 procent 2023. Ökningen av antalet laddbara personbilar bedöms enligt regeringen bero på bl.a. EU:s koldioxidkrav på nya lätta fordon och statliga stöd till utbyggnad av laddinfrastruktur.

I februari 2026 uppgav Transportstyrelsen att koldioxidutsläppen från den genomsnittliga nya personbilen fortsätter att minska. Under 2025 släppte genomsnittsbilen ut 54 gram per kilometer vid blandad körning, vilket är en minskning med nästan 9 procent jämfört med året före. Under 2025 registrerades 257 700 typgodkända personbilar i landet. Det är en liten minskning jämfört med föregående år och den lägsta siffran sedan 2013. En tydlig nedgång syns bland de bensindrivna personbilarna. Sedan 2020 har utsläppen från den genomsnittliga nya personbilen halverats, och avgörande för den utvecklingen är enligt Transportstyrelsen ökningen av elbilar. Under

2020 registrerades 27 700 elbilar i landet. Motsvarande siffra för 2025 var 98 300 bilar, vilket motsvarade en ökning med över 250 procent.

Uppföljning av de transportpolitiska målen

Det övergripande transportpolitiska målet i Sverige är att skapa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. De beslutsunderlag som Trafikverket tar fram syftar därför till att utforma ett transportsystem som är till största möjliga nytta för hushåll och företag i Sverige. Detta analyseras med hjälp av en samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys, 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 skattekrona. Trafikverket anger att den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen inkluderar alla relevanta effekter av en åtgärd, även de som inte går att beräkna och värdera i monetära termer.

Trafikverket kompletterar den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen med en målanalys som tar sin utgångspunkt i de transportpolitiska delmålen, funktionsmålet och hänsynsmålet, som pekar ut nyttor som Sveriges riksdag bedömt som särskilt beaktningsvärda. För att avgöra om de åtgärder som Trafikverket slutligen föreslår till regeringen bidrar till de transportpolitiska målen behövs trafikprognoser och effektsamband, som används för att beräkna vilka effekter olika åtgärder ger. Dessa utgör, tillsammans med information om hur individer och företag värderar effekterna, de huvudsakliga ingångsvärdena i en samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys.

Trafikanalys följer årligen upp utvecklingen inom de transportpolitiska målen och bedömer i Uppföljning av de transportpolitiska målen 2026 (rapport 2026:4) att samhället inte har närmat sig en långsiktigt hållbar transportförsörjning sett ur alla relevanta perspektiv. Trafikanalys konstaterar i uppföljningen från april 2026 att transportsystemets utveckling bidrar till Sveriges väg mot några av de globala hållbarhetsmål i de tre dimensioner som beskrivs i Agenda 2030. Till exempel minskar antalet omkomna i trafikolyckor över tid och växthusgasutsläppen har minskat sett över hela perioden sedan målen antogs, även om denna trend bröts under 2024, då utsläppen i stället ökade kraftigt. Samtidigt menar Trafikanalys att utvecklingen inom trafiksäkerheten och utsläppen från inrikes transporter går för långsamt, vilket innebär utmaningar för att nå nationella etappmål.

Närmare om externa kostnader

I budgetpropositionen för 2026 (utg.omr. 22) anger regeringen att en förutsättning för att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv är att transportköparen betalar för alla kostnader som transporten orsakar. Det gäller inte minst s.k. externa kostnader som uppstår som följd av en transport.

Exempel på externa kostnader är kostnader för olyckor, buller, luftföroreningar och utsläpp av växthusgaser.

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 s.k. internaliseringsgraden. I den senaste uppdateringen av de samhällsekonomiska kostnaderna för transportsektorn från mars 2026 (rapport 2026:3) anger Trafikanalys att internaliseringsgraden, dvs. hur väl ett trafikslag bär sina samhällsekonomiska kostnader, varierar kraftigt mellan olika trafikslag. För vägtrafiken har internaliseringsgraden minskat, främst till följd av en högre värdering av koldioxid och uppdaterade olyckskostnader. Elbilar är fortsatt överinternaliserade på landsbygden, medan all biltrafik i tätort är underinternaliserad. Ett tydligt mönster är enligt Trafikanalys att godståg och sjöfart ligger nära full internalisering, medan vägtrafiken – särskilt tunga fordon i tätort – har betydande icke internaliserade kostnader. Trafikanalys slutsats är att det finns ett ökande kunskapsbehov, särskilt kring externa effekter från elfordon, samt betydelsen av att analysera trängsel och kapacitetsbrist – faktorer som inte ingår i dagens beräkningar men som kan bli allt viktigare i takt med ökad trafik och teknikutveckling. Kunskap kring flygets externa effekter är också i stort behov av uppdatering i närtid.

Trafikanalys understryker i sin senaste måluppföljning från april 2026 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 inriktningsunderlaget (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 transporternas marginalkostnader i första hand läggas på transporter med låg kostnadskänslighet.

Transporteffektivitet

I den klimatpolitiska handlingsplanen anför regeringen att utsläppen från inrikes transporter utgör mer än hälften av Sveriges utsläpp inom ESR-sektorn och en tredjedel av Sveriges samlade växthusgasutsläpp. Regeringen konstaterar att transportsektorns klimatomställning därför är av avgörande

betydelse för att kunna nå Sveriges åtagande om att minska utsläppen inom ESR-sektorn med 50 procent till 2030 jämfört med 2005, liksom Sveriges långsiktiga klimatmål om nettonollutsläpp senast 2045. Målen ska enligt regeringen nås i huvudsak genom en elektrifiering av transportsektorn, men även genom ökad användning av fossilfria drivmedel som etanol och ökad transporteffektivitet.

En ökad transporteffektivitet innebär att tillgängligheten för personer och gods i hela landet åstadkoms utan fler färdade fordonskilometer (s.k. trafikarbete). Ökad transporteffektivitet kan enligt regeringen uppnås på flera sätt, exempelvis genom längre och tyngre fordon, ökad fyllnadsgrad, ruttoptimering, samordnade godstransporter, godstransportupplägg som nyttjar fler transportsätt (ökad intermodalitet) och digitalisering. Man kan också nå ökad transporteffektivitet genom transporteffektiv fysisk planering som kortar avstånden och som därmed skapar förutsättningar för enskilda och näringslivet 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 enligt regeringen 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.

Nationell plan för transportinfrastruktur 2026–2037

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 understryks 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, en laddinfrastruktur och 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, laddpooler och industrins förmåga till omställning är exempel på omständigheter som enligt Trafikverket är avgörande för en ökad elektrifiering av vägtransportsystemet. Även tankstationer för vätgas kan enligt Trafikverket spela en roll, främst för vissa tunga fordon.

Trafikverket anger i sitt förslag till en ny nationell plan för 2026–2037 som presenterades i oktober 2025 att omställningen till ett fossilfritt transportsystem måste fortsätta i snabb takt om Sveriges klimatmål ska nås. Trafikverket har tidigare presenterat analyser som visar att det går att nå klimatmålen genom en kombination av elektrifiering, ökande andel biodrivmedel och dämpad fossildriven trafik. Enligt Trafikverket bidrar planförslaget i viss mån till klimatmålen genom att investeringarna helt domineras av järnvägsinvesteringar, vilket kan underlätta överflyttning av transporter från väg till järnväg även om infrastrukturåtgärder i sig ger mycket begränsade bidrag till minskade utsläpp.

Trafikverket framhåller i sammanhanget att det är viktigt att analyserna av investeringarnas samhällsnyttor utgår från scenarier där klimatmålet 2045 uppnås. I prognoserna för framtida trafikutveckling ingår bl.a. antaganden om fortsatt snabb elektrifiering enligt EU:s fordonskrav, en ökande biodrivmedelsandel och ökande drivmedelspriser, vilket dämpar den icke-elektrifierade trafiken. Trafikverket understryker samtidigt att såväl antaganden som prognoser är osäkra i viss utsträckning, men prioriteringarna i planförslaget är i allt väsentligt robusta för dessa osäkerheter.

Stödsystem för att möjliggöra utbyggnaden av laddinfrastruktur

Regeringen redogör i sin klimathandlingsplan för de stödsystem som finns för att möjliggöra utbyggnaden av 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 anbudena i ett geografiskt

område har möjlighet att få stöd för upp till 70 procent av investeringskostnaden. Det finns även möjlighet att söka bidrag från Klimatklivet för laddinfrastruktur för bl.a. personbilar, lastbilar, bussar, flyg och fartyg. Därutöver hanterar Trafikverket större stöd för utbyggnad av publika snabbladdstationer på vissa platser i anslutning till större vägar. Syftet är att säkerställa en grundläggande tillgång till laddinfrastruktur för snabbladdning av elfordon i hela landet och att täcka s.k. vita fläckar där publika laddstationer annars inte byggs.

Trafikverket betonar att alla ska kunna köra genom hela landet med elfordon, och snabbladdning 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 snabbladdstationer. Det önskade avståndet mellan snabbladdstationer på en sträcka kan variera från 6 till 10 mil. Det kortare avståndet är en del i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel (AFIR) som anger att det ska finnas laddstationer för lätta och tunga fordon på max 60 kilometers avstånd inom TEN-T-vägnätet. 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. Energimyndigheten administrerar stödet. Under 2022–2024 bidrog Energimyndigheten genom regionala elektrifieringspiloter till att 113 publika laddstationer för tunga fordon och ca 380 laddpunkter installerades, och i slutet av 2025 planerades ytterligare 82 publika laddstationer för tunga fordon och ca 359 laddpunkter vara etablerade. Under 2025 hade Energimyndigheten tre nya utlysningar för laddinfrastruktur för tunga fordon och det fanns totalt ca 1 miljard kronor i stöd att söka. Projekt som beviljas medel kan som längst löpa till den 30 september 2028.

För att underlätta för hushåll och företag att elektrifiera sina fordon finns det olika typer av investeringsstöd för icke-publika laddstationer. För privatpersoner som installerar en laddpunkt i anslutning till en bostad som de 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. Stöd kan även sökas på EU-nivå för utbyggnad av publik laddinfrastruktur.

I budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1 utg.omr. 21) anger regeringen att befintliga laddstationer och beviljade laddstationer sammantaget bidrar till en täckning av 97 procent av TEN-T-vägnätet inom Sverige. Därmed är Sverige nära att uppfylla de avståndsbaseade kraven i AFIR.

Energimyndigheten är ansvarig myndighet för att främja utbyggnaden av laddinfrastruktur i Sverige. Arbetet sker genom ett samordningskansli som driver utvecklingen. Samordningskansliet för laddinfrastruktur driver utvecklingen mot en samordnad, ändamålsenlig och kostnadseffektiv laddinfrastruktur som möter framtidens transportbehov. Energimyndigheten har

även samordningsansvar för arbetet med vätgas och är utsedd till statistikansvarig myndighet för infrastruktur inom energiområdet enligt förordningen (2001:100) om den officiella statistiken.

Energimyndigheten fick i augusti 2024 ett uppdrag från regeringen om effektivare stöd för laddinfrastruktur (KN2024/01680). Energimyndigheten överlämnade i december 2025 slutrapporten (ER 2025:36) och anger i den bl.a. att stöd till laddinfrastruktur för tunga fordon bör samlas hos Energimyndigheten för att kunna följa utvecklingen och rikta stöden till de segment där det finns marknadsmässiga förutsättningar för nya etableringar inom rimlig tid. I övrigt anser myndigheten att huvuddelen av statliga stöd till företag som bygger laddinfrastruktur bör samlas hos Energimyndigheten och att kommunernas roll bör stärkas.

Handlingsplan för hållbara drivmedel för sjöfart och luftfart

Regeringen beslutade i maj 2025 om att en bokstavsutredare ska ta fram en handlingsplan för fossilfria drivmedel för luftfart och sjöfart (LI2025/01033). Utredaren ska analysera och föreslå hur tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för sjöfarten och luftfarten i Sverige kan främjas. Tillgången kan tillgodoses genom produktion i Sverige och genom import. Utifrån utredningens analys och kartläggning ska utredaren ta fram en handlingsplan med konkreta åtgärder för att främja tillgången till hållbara och fossilfria drivmedel för sjö- och luftfart. Utredningen överlämnades till regeringen i maj 2026 (Ds 2026:11).

Utredningens förslag till handlingsplan bygger på att staten behöver ta en mer aktiv roll för att öka produktionen av och tillgången på hållbara drivmedel för luftfart och sjöfart. Utredningens förslag bereds vidare inom Regeringskansliet.

Klimatkrav på Trafikverkets leverantörer

Trafikverket ställer krav på leverantörer i investerings- och underhållsprojekt att minska infrastrukturens klimatpåverkan. Kraven gäller klimatpåverkan vid byggnation, de material som används och framtida underhåll. Klimatkraven omfattar procentuell reduktion av klimatpåverkan i investeringsprojekt på över 150 miljoner kronor samt armeringsstål, betong, cement, konstruktionsstål och drivmedel i investeringsprojekt på mindre än 150 miljoner kronor och i alla underhållsentreprenader. Trafikverkets långsiktiga mål är att infrastrukturen ska vara klimatneutral senast 2040 med delmål vart femte år sedan 2020 enligt följande:

- 2020 – 15 procent
- 2025 – 30 procent
- 2030 – 60 procent, biodrivmedel eller eldrift i alla entreprenader
- 2035 – 80 procent.

Jämförelseår för målen är 2015, vilket definieras av verktyget Klimatkalkyl som används för att göra klimatberäkningar. Trafikverket omsätter delmålen succesivt i upphandlingskrav på konsulter, entreprenörer och materialleverantörer.

Trafikverket har under lång tid ställt klimatkrav i enskilda projekt, och anger att eftersom kraven gäller vad som ska göras, men inte hur det ska gå till, skapas utrymme för innovation. Kraven utvecklas kontinuerligt utifrån erfarenheter av användning av kraven, utveckling på marknaden och samverkan i branschen.

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. Regeringen har beslutat att stadsmiljöavtalen ska fasas ut genom att inga nya ansökningar beviljas för att därigenom kunna finansiera andra satsningar. 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, i vissa fall till 2029. I planrevideringen för 2026–2037 redovisade Trafikverket en utvärdering av genomförda satsningar genom stadsmiljöavtalen. Utvärderingen visar att avtalen har möjliggjort en snabbare utbyggnadstakt av kommunal och regional infrastruktur för cykel och kollektivtrafik. Totalt har Trafikverket beviljat stöd för 7,6 miljarder kronor till de ansökningar som kom in under perioden 2018–2023. Den geografiska spridningen är stor och både storstadskommuner och landsbygdskommuner har beviljats stöd. Hittills har endast en liten andel av de beviljade åtgärderna fullföljts. Det gäller främst avtal som beviljades i den tillfälliga satsningen för cykelåtgärder 2021–2022.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagens tillkännagivande 2023

Riksdagen har beslutat om ett tillkännagivande där bl.a. vikten av att etappmålet för inrikes transporter inom miljömålssystemet ligger fast betonas (bet. 2022/23:TU4, rskr. 2022/23:137). Regeringens redogörelse med avseende på riksdagens tillkännagivande finns under rubriken Skrivelsen (se ovan). Enligt regeringen är tillkännagivandet därmed slutbehandlat.

Motionsyrkanden om långsiktigt hållbara transporter

Motionsyrkanden om långsiktigt hållbara transporter behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU5 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet konstaterade att det pågår ett aktivt arbete för att nå målen om en

långsiktigt hållbar transportförsörjning och välkomnade de initiativ som tas av regeringen. Utskottet välkomnade särskilt regeringens satsning på förbättrad tillgänglighet till laddinfrastruktur och ökad laddkapacitet i hela landet. Utskottet framhöll att regeringens politik är inriktad på att bidra till att nå målen och lyfte fram betydelsen av att infrastrukturen utvecklas för att bidra till klimatomställningen. Utskottet såg inget behov av att införa nya mål särskilt för vägtrafiken och konstaterade att Sverige ligger långt framme i genomförandet av Agenda 2030 och de globala målen. Utskottet lyfte fram betydelsen av en ökad transporteffektivitet och delade regeringens bedömning att stadsmiljöavtalen har liten klimatnytta. 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

Transportsektorns klimatmål

Klimatmålet för transportsektorn innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Vidare är det långsiktiga målet att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2045, och utsläppen av växthusgaser för inrikes transporter bör nå i princip noll senast 2045 för att Sverige ska kunna nå det långsiktiga målet. Utskottet vill framhålla att regeringens politik inom transportområdet är inriktad på att bidra till att nå dessa mål. Regeringen betonar också i sin skrivelse att den statliga transportinfrastrukturen ska utvecklas och förvaltas så att dessa mål nås. Utskottet välkomnar detta. Utskottet påminner samtidigt om att Miljömålsberedningen har fått i uppdrag att analysera det fortsatta behovet av ett sektorsmål för inrikes transporter till 2030. Deras förslag bereds för närvarande i Regeringskansliet och utskottet ser fram emot resultatet av detta med stort intresse.

Mot bakgrund av det som anförs ovan avstyrks motionerna 2025/26:2780 (V) yrkande 7 i denna del, 2025/26:4162 (S) yrkande 1, 2025/26:4164 (C) yrkande 9 och 2025/26:4178 (MP) yrkande 5.

Åtgärder för långsiktig hållbarhet

Utskottet vill inledningsvis framhålla att en del av de transportpolitiska målen är att uppnå en långsiktigt hållbar transportförsörjning. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås. Utskottet vill peka på att regeringens politik inom transportområdet är inriktad på att bidra till att nå dessa mål. Utskottet konstaterar vidare att Sverige ligger långt framme i genomförandet av Agenda 2030 och FN:s globala mål 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 vill, liksom regeringen, även lyfta fram betydelsen av att transportinfrastrukturen utvecklas i syfte att bidra till klimatomställningen och att infrastrukturplaneringen beaktar detta. En väl fungerande transportinfrastruktur är en viktig del i Sveriges klimatomställning, hållbara tillväxt och konkurrenskraft. Utskottet vill här bl.a. lyfta fram fyrstegsprincipen, vars syfte är att nå en god hushållning med både ekonomiska medel och naturresurser samt en hållbar samhällsutveckling. Utskottet ser också mycket positivt på det som regeringen anför i skrivelsen om infrastrukturplaneringens bidrag till klimatomställningen genom att t.ex. möjliggöra utbyggnad av laddinfrastruktur, vägtransporter med längre och tyngre fordon och effektivare järnvägstransporter.

När det gäller motionsförslagen om såväl mål för vägtrafiken som insatser för att nå målen om långsiktigt hållbara transporter 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. Utskottet ser inget behov av att införa nya mål särskilt för vägtrafiken. När det gäller motionsförslagen om ytterligare åtgärder och styrmedel för att påskynda klimatomställningen kan utskottet konstatera att regeringen i infrastrukturpropositionen betonade att takten i omställningen behöver öka under de närmaste åren. Utskottet påminner även om att regeringen i december 2023 fattade beslut om en klimathandlingsplan som innehåller åtgärder för att bl.a. påskynda elektrifieringen av både lätta och tunga fordon. Utskottet välkomnar att regeringen lyfter fram olika åtgärder för att effektivisera transportsystemet, vilka kan bidra till utsläppsminskningar samtidigt som tillgängligheten i samhället utvecklas. En ökad transporteffektivitet innebär att tillgängligheten för personer och gods i hela landet kan åstadkommas utan ökat trafikarbete. Utskottet delar regeringens bedömning att en ökad transporteffektivitet kan uppnås på flera sätt, t.ex. genom längre och tyngre fordon, ökad fyllnadsgrad, ruttoptimering, intermodalitet, digitalisering och transporteffektiv fysisk planering. Utskottet vill liksom tidigare år lyfta fram 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. Det är enligt utskottets bedömning också viktigt att uppnå klimatmålen för transportsektorn på ett effektivt sätt och att det görs med en bred förankring hos befolkningen. Utskottet påminner även om att regeringen kontinuerligt inhämtar underlag som behövs för att vidta åtgärder för att minska utsläppen och nå Sveriges klimatmål. En del i detta arbete är den s.k. Styrmedelsutredningen som har haft i uppdrag att analysera förslag på styrmedel för att på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt kunna nå Sveriges ESR-åtagande och det långsiktiga klimatmålet till 2045. Utskottet ser fram emot att ta del av utredningsbetänkandet nu när det har presenterats.

Utskottet vill i sammanhanget även framhålla de angelägna satsningar på bl.a. klimatpremier som regeringen har gjort under de senaste åren. Stora resurser tillförs för att tunga eldrivna lastbilar och andra miljövänliga lastbilar

och arbetsmaskiner ska kunna introduceras på marknaden samt för att bygga ut laddinfrastruktur i hela landet. Därutöver är det sedan den 18 mars 2026 möjligt för utsatta transportanvändare att ansöka om en premie för köp eller leasing av en ny eller begagnad elbil.

När det gäller motionsförslagen om organiseringen av arbetet med långsiktigt hållbara transporter kan utskottet konstatera att frågor som rör transportsektorns klimatomställning berör ett stort antal myndigheters och övriga aktörers ansvarsområden, bl.a. fordon, drivmedel, transportinfrastruktur, samhällsplanering, fartyg och flyg samt forskning och innovation. Detta arbete sker både på nationell, regional och lokal nivå. Utskottet välkomnar att regeringen i januari 2024 gav Trafikverket i uppdrag att samordna statliga myndigheters arbete med transportsektorns klimatomställning för att påskynda omställningen. På motsvarande sätt fick Energimyndigheten 2024 ett utökat ansvar för att arbeta mer övergripande med samordning av frågor som rör laddinfrastruktur, med syftet att främja en ändamålsenlig och effektiv utbyggnad. Utskottet välkomnar även detta.

När det gäller motionsförslagen om att bl.a. fasa ut fossila bränslen och främja en ökad användning av fossilfria transportmedel håller utskottet med motionärerna om att produktionen av biodrivmedel behöver öka för att vi ska klara omställningen av transportsektorn. Utskottet pekar samtidigt framför allt på behovet av ökad elektrifiering för att klara vägtransporternas klimatomställning, eftersom biodrivmedel då kan frigöras och användas inom andra trafikslag som har svårare att ställa om genom elektrifiering, inte minst flyget.

När det gäller motionsförslaget om strategier för flygets och sjöfartens klimatomställning pekar utskottet på att en utredning med en handlingsplan med konkreta åtgärder för att främja tillgången till hållbara och fossilfria drivmedel för sjö- och luftfart överlämnades till regeringen i maj 2026. I utredningens förslag ingår att staten behöver ta en mer aktiv roll för att öka produktionen av och tillgången på hållbara drivmedel för luftfart och sjöfart.

När det gäller motionsförslagen om hur social hållbarhet och inkludering ska beaktas i infrastrukturplanering och om hur användandet av sociala konsekvensbedömningar och hälsokonsekvensbedömningar kan främjas vid planering, vill utskottet påminna om att social hållbarhet är en dimension av både FN:s Agenda 2030 och de svenska transportmålen. Som en del av beslutsunderlaget till den nationella planen tar Trafikverket fram en samlad effektbedömning som beskriver hur en åtgärd bidrar till det övergripande transportpolitiska målet, vilket innebär att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Ett syfte med effektbedömningen är att ge en beskrivning av planförslagets fördelningseffekter, vilket enligt utskottet är betydelsefullt eftersom åtgärder i den nationella planen och regionala planer påverkar olika delar av landet och olika befolkningskategorier i olika hög grad. Utskottet noterar vidare att den sociala dimensionen är inkluderad även i Trafikanalys årliga uppföljning av de transportpolitiska målen.

När det gäller motionsförslaget om lagstiftning som gör det möjligt för kommunerna att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnationer påminner utskottet om att det i vissa fall redan i dag är möjligt för kommunerna att begära in motsvarande planer med stöd av bl.a. plan- och bygglagen och miljöbalken. Det gäller t.ex. om verksamheten antas få större påverkan på trafiken i området och vid detaljplanering.

När det gäller motionsförslaget om att svensk transportinfrastruktur ska byggas med höga klimatkrav på den statliga upphandlingen av projekt, vill utskottet påminna om att Trafikverket ställer krav på leverantörer i både investerings- och underhållsprojekt att minska infrastrukturens klimatpåverkan med det långsiktiga målet att infrastrukturen ska vara klimatneutral senast 2040.

När det slutligen gäller motionsförslagen om stadsmiljöavtalen vill utskottet påminna om att regeringen har beslutat att stadsmiljöavtalen ska fasas ut genom att inga nya ansökningar beviljas. Utskottet har i likhet med tidigare inget att invända mot utfasningen av stadsmiljöavtalen och konstaterar att stödet för att främja hållbara stadsmiljöer har en begränsad klimatnytta.

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 2025/26:1234 (S) yrkande 3 i denna del, 2025/26:2780 (V) yrkandena 6, 7 i denna del, 8, 13 och 18, 2025/26:2796 (S) yrkandena 11 och 13, 2025/26:3273 (MP) yrkande 30, 2025/26:3278 (MP) yrkandena 2 och 17, 2025/26:3422 (MP) yrkandena 18, 106, 111–114 och 136, 2025/26:3546 (MP) yrkande 4, 2025/26:3653 (S) yrkandena 2 i denna del, 6, 9 och 10, 2025/26:3728 (C) yrkandena 71, 74 och 88, 2025/26:4164 (C) yrkande 10, 2025/26:4178 (MP) yrkandena 32, 39, 45 och 49 samt 2025/26:4179 (V) yrkandena 3 och 9.

Riksdagens tillkännagivande om ett långsiktigt hållbart transportsystem

Regeringen redovisar i skrivelsen ett stort antal åtgärder som den har vidtagit under de senaste åren för att främja ett långsiktigt hållbart transportsystem. Regeringen anser mot bakgrund av dessa att riksdagens tillkännagivande på området (rskr. 2022/23:137) är tillgodosett och slutbehandlat. Utskottet ser positivt på de redovisade insatserna och har inga invändningar mot regeringens bedömning.

Klimatanpassning av infrastrukturen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om arbetet med klimatanpassning av infrastrukturen. Utskottet bedömer att behovet av klimatanpassningsåtgärder för att upprätthålla samhällsviktiga funktioner ökar och välkomnar därför bl.a. regeringens satsningar i den nationella planen på trimningsåtgärder och underhåll. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det därför inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 20 (S, V, C, MP).

Skrivelsen

Regeringen betonar att en väl underhållen och robust transportinfrastruktur på ett bättre sätt kan stå emot påfrestningar och minska sårbarheten i transportsystemet i olika krissituationer och vid yttre påverkan som t.ex. klimatförändringar och extremväder. Regeringens satsning i den nationella planen på trimningsåtgärder möjliggör mer klimatanpassning i järnvägssystemet. Åtgärder syftar till att göra järnvägsinfrastrukturen robustare så att den bättre kan stå emot effekter av klimatförändringar. Klimatanpassning på vägnätet hanteras inom anslagsposten för vidmakthållande. I den nationella planen genomförs klimatanpassningsåtgärder på vägnätet för att öka robustheten mot bl.a. högre vattenflöden och ökade ras- och skredrisker. Regeringen pekar på att tjälsäkringsåtgärder är en viktig del i bärighetssatsningen för att bidra till en förbättrad framkomlighet året runt för tung trafik.

Motionerna

Följdmotioner

I kommittémotion 2025/26:4164 yrkande 11 betonar Ulrika Heie m.fl. (C) behovet av att i den nationella planen lägga större fokus på klimatåtgärder och hur staten kan bistå exempelvis vägföreningar som drabbas av kraftiga skyfall och liknande naturkatastrofer.

I kommittémotion 2025/26:4178 yrkande 47 framhåller Linus Lakso m.fl. (MP) att ytterligare medel bör tillföras för klimatanpassningsåtgärder av transportinfrastruktur. Motionärerna menar att klimatförändringar kommer att öka behoven av åtgärder på och i anslutning till transportinfrastrukturen, och de anser därför att det krävs en riktad satsning.

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 101 pekar Ulrika Heie m.fl. (C) på vikten av att klimatanpassa infrastrukturen. Motionärerna menar att det behövs initiativ för att förebygga samhällets sårbarheter och att t.ex. höja befintlig

infrastruktur, reducera klimatrelaterade risker och planera för omledningsmöjligheter både när man bygger ny och bygger om infrastruktur.

I kommittémotion 2025/26:3274 yrkande 16 tar Linus Lakso m.fl. (MP) upp behovet av att säkerställa en klimatanpassning av järnvägsnätet. Motionärerna påminner om att med stora regn kommer underminering av mark, och de understryker att med klimatförändringarna kommer behovet av att klimatanpassa såväl järnvägen som annan infrastruktur.

I kommittémotion 2025/26:3278 yrkande 6 tar Linus Lakso m.fl. (MP) upp behovet av att klimatanpassa transportinfrastrukturen. Motionärerna påpekar att klimatförändringen innebär att en sådan anpassning måste göras för att säkerställa ett robust transportsystem i hela landet.

I kommittémotion 2025/26:3427 yrkande 1 anför Emma Nohrén m.fl. (MP) att staten måste ta ett större ansvar för att samordna klimatanpassningen och finansiera de investeringar som krävs, inte minst i transportinfrastrukturen där skogen spelar en central roll. Motionärerna påminner om att Trafikverket har konstaterat att skogsbruksåtgärder årligen utlöser incidenter med ras eller erosion som skadar vägar och järnvägar, och de betonar att Sverige behöver ett skogsbruk som gör skogen mer motståndskraftig mot klimatförändringar.

I motion 2025/26:1947 pekar Mikael Dahlqvist och Lars Mejern Larsson (båda S) på vikten av att säkerställa att livsviktig infrastruktur kan underhållas och skyddas även inom Natura 2000-områden (yrkande 1). Motionärerna anför att Trafikverket därför bör ges möjlighet att vidta nödvändiga säkerhetsåtgärder mot erosion och rasrisker med hänsyn till både miljö och människors säkerhet. Vidare anför motionärerna att det behövs en översyn av hur miljölagstiftningen kan kombineras med behovet av robust, livsnödvändig infrastruktur (yrkande 2). Motionärerna menar att det finns en konflikt mellan naturintressen och livsnödvändig infrastruktur och att det är viktigt att reflektera över hur miljölagstiftning och praktisk samhällssäkerhet kan förenas.

I motion 2025/26:2873 anför Marlène Lund Kopparklint (M) att regeringen bör överväga att säkerställa snabba beslutsvägar och tydliga undantagsrutiner vid akuta hot mot vägar och annan infrastruktur i Natura 2000-områden, med riksväg 62 i Värmland som exempel. Motionären betonar att Trafikverket och kommunerna måste kunna agera snabbt när vägar hotas av ras, utan att långdragna processer sätter käppar i hjulen, samtidigt som det bör säkerställas att tillfälliga lösningar kombineras med långsiktiga och hållbara metoder för att värna både miljön och infrastrukturen.

Även i motion 2025/26:2902 anför Marlène Lund Kopparklint och Magnus Resare (båda M) att regeringen bör överväga att säkerställa att Trafikverket kan vidta nödvändiga åtgärder för att förebygga ras längs riksväg 62 i Värmland, även om detta kräver undantag från Natura 2000-bestämmelserna.

I motion 2025/26:2058 tar Mona Smedman och Anders Ådahl (båda C) upp riksväg 62 och Natura 2000. Motionärerna menar att regeringen bör se över Natura 2000-regelverket för att möjliggöra snabbare och mer flexibla prövningsprocesser vid akuta åtgärder, se till att kompensationsåtgärder vid infrastrukturprojekt i Natura 2000-områden riktas till åtgärder som stärker

både miljön och lokalsamhället, ge Trafikverket mandat och resurser att omgående rusta upp och säkra riksväg 62 och att regeringen säkerställer att infrastrukturen i glesbygden och på landsbygden prioriteras i samma utsträckning som i mer tätbefolkade delar av landet.

Bakgrund och pågående arbete

Klimatanpassning

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), förkortad 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.

Genom riksdagens beslut med anledning av propositionen Nationell strategi för klimatanpassning (prop. 2017/18:163, bet. 2017/18:MJU22, rskr. 2017/18:440) 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 vilka kan försämra markens genomsläpplighet och som inte vidtas för att anlägga en gata, väg eller järnväg som är förenlig med detaljplanen.

I mars 2024 presenterade regeringen en reviderad nationell strategi för klimatanpassning och regeringens handlingsplan för de kommande fem åren (skr. 2023/24:97). I skrivelsen anger regeringen att inriktningen för transportinfrastrukturen ska vara att klimatrelaterade risker fortsatt ska integreras och hanteras i arbetet med att skapa en robust och tillförlitlig transportinfrastruktur. Regeringen fattade i januari 2026 som ett led i klimatanpassningsarbetet beslut om att ge Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI), Boverket och Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag på nationella riktlinjer om val av klimatscenarier och vägledning om hur olika klimatrelaterade risker kan bedömas (KN2026/00181). Myndigheterna ska inom ramen för uppdraget föreslå hur riktlinjerna bör regleras. Uppdraget ska delrapporteras den 31 oktober 2026 och slutrapporteras den 15 december 2027. Enligt regeringsuppdraget ska Trafikverket ansvara för att bedöma hur ett eller flera utpekade scenarier bör tillämpas inom sitt ansvarsområde och hur det påverkar befintliga vägledning om hantering av klimatrelaterade risker. Vidare ska myndigheten bedöma om det finns behov av mer detaljerad vägledning eller

annat stöd för bedömning av klimatrelaterade risker för andra områden inom myndighetens sektorsansvar samt vilka nyttor, kostnader och risker riktlinjerna kan medföra för planering, byggande och förvaltning av infrastruktur.

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 2024 (2025:083) och Trafikverkets myndighetsmål och handlingsplan för klimatanpassning 2020–2022 (2020:075). Sedan 2014 är Trafikverket också med i Myndighetsnätverket för klimatanpassning. Nätverket leds av SMHI. I Trafikverkets planförslag för 2026–2037 är 5 miljarder kronor öronmärkta för att klimatanpassa vägarna genom exempelvis trädsäkring, erosionsskydd samt rensning och byten av trummor för avvattning. När det gäller järnvägen avsätts 1,4 miljarder kronor till klimatanpassning genom bl.a. erosionsskydd och byte till nya trummor med större radie.

Klimatanpassning inom transportsystemet handlar om att anpassa infrastrukturen till dagens och framtidens klimat. Trafikverket uppger att man successivt 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 framöver. 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 földeffekter för samhället. Anpassningen kan t.ex. vara att höja befintlig infrastruktur, minska skredrisker och ta höjd för havsnivåförändringar i planeringsarbetet. Trafikverket betonar att verket är en av många aktörer i arbetet med klimatanpassning och att detta arbete genomförs med transparens och i samverkan mellan olika delar av Trafikverket, kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter.

Regeringen presenterade i juli 2024 en ny nationell säkerhetsstrategi (skr. 2023/24:163) som ska utgöra ramverket för regeringens arbete med nationell säkerhet fram till 2030. I strategin pekar regeringen ut tre fokusområden för arbetet med nationell säkerhet. Ett av områdena – Ett motstånds- och konkurrenskraftigt Sverige – behandlar åtgärder för att stärka det svenska samhällets motståndskraft. Området omfattar också åtgärder för att säkra och stärka svensk konkurrenskraft och försörjningsberedskap, vilket enligt regeringen är grunden för vår förmåga att värna vår säkerhet, för snabb

anpassning till förändrade förhållanden samt för arbetet med klimatanpassning. I strategin anges att klimatanpassning är centralt för att skydda människors liv, egendom, samhällets funktion, infrastruktur och ekonomiska intressen. Regeringen avser att i arbetet med krisberedskap anlägga ett klimatanpassningsperspektiv och verka för samordning och stärkande av arbetet med klimatanpassning och katastrofriskreducering både nationellt och internationellt. I strategin anges att arbetet särskilt kommer att beakta behov som har samband med bl.a. en robust infrastruktur för telekommunikationer och transporter.

Svenskt Näringsliv tog i oktober 2024 fram rapporten Klimatanpassning av transportinfrastruktur. Rapporten identifierar områden med kritisk infrastruktur, vilket innebär vägar och järnvägar som är av särskild betydelse för näringslivets logistikkedjor och som samtidigt är utsatta för risker som översvämningar, ras, skred och erosion. Rapportens syfte var även att tillgängliggöra kunskap om klimatanpassning av existerande statlig transportinfrastruktur, att medvetandegöra näringslivet om de risker som hotar viktiga transportvägar samt att peka på viktiga åtgärder för att minska transportrelaterade konsekvenser av ett förändrat klimat.

Klimatanpassning inom Natura 2000-områden

EU:s art- och habitatdirektiv (92/43/EEG) har som syfte att bevara den biologiska mångfalden. Enligt direktivet ska EU-länderna utse särskilda områden, s.k. Natura 2000-områden, där det finns särskilt skyddsvärda arter och naturtyper och som tillsammans bildar ett ekologiskt nätverk av livsmiljöer. Det krävs tillstånd från länsstyrelsen för verksamhet eller åtgärder, som t.ex. vägunderhåll, som kan påverka naturmiljön i, eller nära, ett Natura 2000-område på ett betydande sätt.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) framhöll i december 2025 i sitt svar på fråga 2025/26:322 om riksväg 62, som går delvis i ett Natura 2000-område, att regeringen verkar för en effektiv lagstiftning och för att långdragna eller svårförutsägbara tillståndsprövningsprocesser begränsas. Ministern angav som exempel att en ny miljöprövningsmyndighet kommer att bildas under 2027 efter förslag från Miljötillståndsutredningen som presenterades i delbetänkandet En ny samordnad miljöbedömnings- och tillståndsprövningsprocess (SOU 2024:98). Ministern menade vidare att satsningarna på underhåll av vägar har ökat kraftigt efter regeringens förslag i den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28) och att med de föreslagna satsningarna kan allt eftersatt underhåll på vägsidan tas igen under planperioden. Ministern pekade på att regeringen sammantaget arbetar på flera fronter för att säkerställa att nödvändiga säkerhetsåtgärder på våra vägar ska kunna genomföras snabbare och mer effektivt, samtidigt som viktiga naturvärden värnas. Detta arbete uppges vara långsiktigt men ministern menar att det kommer att få effekt på hela Sveriges statliga vägnät.

Ny förordning om statsbidrag till enskild väghållning

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) angav i mars 2026 i sitt svar på två frågor (fr. 2025/26:534 respektive fr. 2025/26:535) om skyfallsdrabbade enskilda vägar i Västernorrlands län att många enskilda vägar i Västernorrlands län drabbades svårt av skyfallen i september 2025, och att Trafikverket uppmanade väghållare att dokumentera skadorna och ansöka om statsbidrag. Prövningen av ansökningarna gjordes dock enligt det då gällande regelverket, vilket innebär att inte alla ansökningar kunde beviljas. Ministern framhöll vidare att regeringen redan har vidtagit åtgärder i form av en översyn av regelverket för statsbidrag för att bättre möta framtida extremväder, och i juni 2025 beslutade regeringen om en ny förordning (2025:753) om statsbidrag till enskild väghållning. Förordningen trädde i kraft den 1 januari 2026 och innebär utökade möjligheter att ge bidrag vid särskilda skäl, exempelvis när vägar förstörts av naturkatastrofer, och ska göra vägsystemet mer motståndskraftigt mot framtida klimatrelaterade skador.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om klimatanpassning av infrastrukturen behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU5 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet bedömde bl.a. att behovet av klimatanpassningsåtgärder ökar för att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner och betonade att klimatrelaterade risker även i fortsättningen måste integreras och hanteras i arbetet med att skapa en robust och tillförlitlig transportinfrastruktur. 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 vill inledningsvis understryka att transportsektorn behöver utvecklas i syfte att bidra till klimatomställningen. Det bör i huvudsak ske genom en elektrifiering av transporterna, men även genom ökad användning av fossilfria drivmedel och ökad transporteffektivitet. Infrastrukturplaneringen behöver beakta denna övergripande omställning, t.ex. genom att möjliggöra utbyggnad av laddinfrastruktur, vägtransporter med längre och tyngre fordon och effektivare järnvägstransporter.

Utskottet delar regeringens bedömning att en väl underhållen och robust transportinfrastruktur på ett bättre sätt kan stå emot påfrestningar och minska sårbarheten i transportsystemet i olika krissituationer och vid yttre påverkan som t.ex. klimatförändringar och extremväder. Utskottet välkomnar regeringens satsning i den nationella planen på trimningsåtgärder som syftar till att göra järnvägsinfrastrukturen mer robust så att den bättre kan stå emot effekter av klimatförändringar. Utskottet är likaså positivt till att det inom ramen för den nationella planen genomförs klimatanpassningsåtgärder på vägnätet för att

öka robustheten mot bl.a. högre vattenflöden och ökade ras- och skredrisker. Målet är att Sverige ska vara klimatanpassat och motståndskraftigt, och utskottet betonar att i arbetet med att skapa en robust och tillförlitlig transportinfrastruktur ska klimatrelaterade risker även i fortsättningen integreras och hanteras. Utskottet kan konstatera att myndigheter och kommuner ska beakta klimataspekter och att ökad nederbörd, förändrade vattenflöden och ökade vattennivåer också ställer ökade krav på transportsystemets robusthet. Utskottet välkomnar Trafikverkets arbete med att successivt anpassa transportinfrastrukturen till klimatförändringarna. Utskottet konstaterar i sammanhanget 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 klimatanpassning inom Natura 2000-områden välkomnar utskottet att regeringen verkar för en effektiv lagstiftning på området och för att långdragna eller svårförutsägbara tillståndprocesser begränsas. Utskottet påminner även om att satsningarna på underhåll av vägar har ökat kraftigt efter regeringens förslag i den senaste infrastrukturpropositionen och att allt eftersatt underhåll på vägsidan ska tas igen helt under planperioden, samtidigt som viktiga naturvärden värnas.

När det gäller motionsförslaget om hur staten kan bistå enskilda vägar som drabbas av klimatrelaterade kostnader, vill utskottet påminna om att regeringen redan har vidtagit åtgärder i form en ny förordning om statsbidrag till enskilda väghållare som trädde i kraft i januari 2026 och innebär utökade möjligheter att ge bidrag vid särskilda skäl för att bättre möta framtida extremväder och kunna stötta olika aktörer som drabbas till följd av t.ex. naturkatastrofer.

Utskottet välkomnar avslutningsvis att regeringen tillmäter klimatanpassningsfrågor stor betydelse, inte minst i den nya nationella säkerhetsstrategin. Utskottet utgår från att regeringen och de berörda myndigheterna fortsätter att arbeta aktivt med dessa frågor.

Utskottet konstaterar sammanfattningsvis 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 2025/26:1947 (S) yrkandena 1 och 2, 2025/26:2058 (C), 2025/26:2873 (M), 2025/26:2902 (M), 2025/26:3274 (MP) yrkande 16, 2025/26:3278 (MP) yrkande 6, 2025/26:3427 (MP) yrkande 1, 2025/26:3728 (C) yrkande 101, 2025/26:4164 (C) yrkande 11 och 2025/26:4178 (MP) yrkande 47.

Infrastrukturen i kris och beredskap

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om arbetet med infrastrukturen i kris och beredskap. Utskottet välkomnar att det pågår ett aktivt arbete för att göra transportsystemet mer robust och understryker betydelsen av att infrastrukturen och transportererna fungerar även i tider av kris och beredskap. Utskottet betonar bl.a. vikten av att upprätthålla förbindelser till de nordiska grannländerna och uppmärksammar att det finns stora behov av att stärka infrastrukturen i öst-västlig riktning. Utskottet välkomnar därför den aviserade särskilda satsningen på transportinfrastruktur som är prioriterad för det militära försvaret. Utskottet framhåller också att regeringen tillmäter infrastrukturfrågor stor betydelse i såväl den nationella säkerhetsstrategin och totalförsvarspropositionen som den nationella strategin för motståndskraft i samhällsviktig verksamhet. 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 21 (S), 22 (V), 23 (C) och 24 (MP).

Skrivelsen

Regeringen anför i skrivelsen att den i olika sammanhang har betonat att det försämrade säkerhetspolitiska läget är en faktor som ställer nya krav på transportinfrastrukturen och att transportsektorn behöver utveckla och stärka sin förmåga att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner, både vid olika typer av fredstida kriser och vid höjd beredskap och ytterst i krig. Regeringen lyfter fram Trafikverkets arbete med transportinfrastrukturen vid höjd beredskap och ytterst i krig som centralt. Medlemskapet i Nato medför också bl.a. krav på transportinfrastrukturen eftersom Sverige, givet landets militärgeografiska läge, behöver säkerställa goda förutsättningar för militär rörlighet genom att möjliggöra transitering av militära förband och genom förhandslagring av materiel. Trafikverket har, i enlighet med regeringens uppdrag, i sitt planförslag beaktat totalförsvarets behov av transportinfrastruktur. Där ingår exempelvis behovet av att upprätthålla samhällsviktiga funktioner inför och under höjd beredskap och ytterst i krig samt att möjliggöra militär rörlighet och Natos militära operationer, inklusive världlandsstöd. Trafikverket har även under arbetet med planförslaget inhämtat synpunkter om totalförsvarets behov från Försvarsmakten samt övriga berörda myndigheter i Sverige och i grannländerna.

Ett robust och väl fungerande transportsystem är enligt regeringen väsentligt för att samhället ska fungera, och det ökar även förmågan att stå emot olika typer av störningar. I en krissituation, eller vid höjd beredskap och

ytterst i krig, är det väsentligt med tillgång till en fungerande transportinfrastruktur för att kunna säkerställa tillgång till försörjningsviktiga varor, inhemsk industriproduktion och totalförsvarets förmåga till förflyttning och tillhandahållande av värdlandsstöd samt skydd av civilbefolkningen. Det gäller inte minst statlig transportinfrastruktur och kan handla om bl.a. väl fungerande och väl underhållna vägar, järnvägar, gränsnära infrastruktur och anslutningar till hamnar och flygplatser.

Regeringen anger i skrivelsen att det under planperioden kommer att vara viktigt att fortsätta arbeta med att stärka Sveriges krisberedskap och totalförsvaret. Ett väl underhållet och utbyggt transportinfrastruktursystem är värdefullt ur flera perspektiv och ökar robustheten i systemet och förmågan att stå emot olika typer av störningar oavsett orsak. Regeringens kraftiga satsningar på vidmakthållande av transportinfrastrukturen och arbetet med att återta eftersatt underhåll på såväl väg som järnväg är angelägna för totalförsvaret och för robustheten i hela transportsystemet.

Om störningar ändå uppstår är det enligt regeringen viktigt med redundans i systemet men också att Trafikverket har en god förmåga att reparera och återställa infrastrukturens funktion. Även utvecklingsåtgärder, och då särskilt trimningsåtgärder som på ett effektivt sätt kan öka robusthet och flexibilitet i systemet genom att t.ex. bygga bort flaskhalsar, klimatsäkra anläggningar och öka bärighet, kommer att bidra till krisberedskap och totalförsvarets behov. Trafikverket anger i sitt planförslag bl.a. att totalförsvarets behov är en prioriteringsfaktor vid planering av underhålls- och bärighetsåtgärder samt att hänsyn ska tas till totalförsvarets behov av förbättrad tillförlitlighet och resiliens när trimningsåtgärderna ska beslutas och genomföras. Regeringen bedömer, i likhet med Trafikverket, att totalförsvaret är en viktig faktor att ta hänsyn till i Trafikverkets planering under planperioden. Även större namngivna objekt i länsplaner och i den nationella planen bidrar med ökad kapacitet och förbättrad redundans, vilket är av betydelse för totalförsvaret. Regeringens ambition är att transportsystemet ska bli robustare, för en bättre fungerande trafik och för att möta människors och näringslivets behov i deras vardag, även i en krissituation, vid höjd beredskap och ytterst i krig.

Regeringen framhåller avslutningsvis att man i uppdraget till Trafikverket att ta fram ett förslag till nationell plan angav att objekt som inte är transportpolitiskt motiverade utan i huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar måste bedömas och finansieras i särskild ordning och att sådana objekt därför inte skulle ingå i förslaget utan hanteras i andra processer. I juni 2025 träffade samtliga riksdagspartier en blocköverskridande överenskommelse om att lånefinansiera 300 miljarder kronor för totalförsvaret under perioden 2026–2034. Av dessa får högst 50 miljarder kronor användas för investeringar i fysisk infrastruktur och lagerhållning av livsmedel, läkemedel och drivmedel som en del av det civila försvaret. Regeringen betonar att en välfungerande och ändamålsenlig infrastruktur är central för att upprätthålla samhällets funktionalitet vid höjd beredskap och ytterst i krig, och regeringen bedömer i 2026 års ekonomiska vårproposition – Förslag till riktlinjer (prop.

2025/26:100) att ca 30 miljarder kronor bör avsättas under perioden 2026–2034 för investeringar i transportinfrastruktur som är prioriterade för det militära försvaret, vilket också kan öka totalförsvarsförmågan.

Motionerna

Följdmotion

I kommittémotion 2025/26:4162 yrkande 9 betonar Aylin Nouri m.fl. (S) behovet av en stark infrastruktur för Sveriges förmåga att upprätthålla försörjningen av kritiska varor och tjänster för såväl det civila samhället som totalförsvaret. Motionärerna menar att kapacitet är beredskap, och att i det allvarliga säkerhetspolitiska läge som Sverige befinner sig i behöver järnvägens kapacitet byggas ut, takten i underhållet öka och ett transportsystem som fungerar i hela landet säkerställas.

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

I partimotion 2025/26:2780 yrkande 50 anför Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen skyndsamt bör inkludera de svenska hamnarnas och totalförsvarets arbete i den civila beredskapen.

I kommittémotion 2025/26:3556 pekar Peter Hultqvist m.fl. (S) på vikten av att värna transportmöjligheter till Finland, Baltikum och Polen i händelse av kris eller krig (yrkande 36). Motionärerna betonar att dessa transportförbindelser utgör en strategisk länk som bidrar till att stärka den gemensamma beredskapen, säkerheten och motståndskraften, och genom att säkerställa robusta och tillförlitliga transportlösningar kan Sverige öka förmågan att upprätthålla nödvändiga flöden av resurser och stöd mellan länderna. Vidare framhåller motionärerna vikten av att bygga rätt logistiska förutsättningar för Sveriges särskilda roll som transitland för trupp och materiel (yrkande 61). De betonar att Sverige har en särskild roll som transitland för trupp och materiel, vilket gör skyddet av järnvägar, vägar och logistiknoder till en strategisk uppgift av högsta prioritet. Dessutom betonar motionärerna betydelsen av en ökad beredskap i transportsektorn (yrkande 68). De pekar på att det pågående kriget i Ukraina och den allmänna säkerhetspolitiska utvecklingen i vår del av världen visar att bl.a. infrastrukturen kan utgöra aktiva mål för en antagonist som vill skapa oro och oreda, och utan ett fungerande transportsystem blir störningar i samhällets funktionalitet snabbt mycket omfattande. Slutligen anför motionärerna att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att planera för nationell försörjning och prioritering av transporter (yrkande 71). De menar att det i detta även bör ingå att, tillsammans med de civilområdesansvariga länsstyrelserna, utveckla regionala transportplaner som säkerställer en effektiv logistik och mobilitet under kris- och beredskapssituationer.

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 12 anför Aylin Nouri m.fl. (S) att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att säkerställa den gränsöver-

skridande järnvägstrafikens fulla potential i ljuset av det förändrade geopolitiska läget. Motionärerna konstaterar att Natomedlemskapet innebär ytterligare krav på svensk infrastruktur, inte minst på järnvägen, och att regeringen därför tydligare bör markera den gränsöverskridande järnvägstrafikens betydelse för att bl.a. kunna genomföra omfattande truppförflyttningar.

I kommittémotion 2025/26:3728 framhåller Ulrika Heie m.fl. (C) vikten av att säkerställa att systemkritiska trafik- och säkerhetssystem fungerar även i en kris (yrkande 53). Motionärerna pekar bl.a. på vikten av att säkerställa att systemen för flygtrafikledning och säkerhetsverksamhet underhålls och driftas även om flygtrafiken är svag, och de anser att staten borde ta ett större ansvar för detta. Vidare pekar motionärerna på behovet av att analysera och utreda om regeringens transportpolitiska mål klarar kriser som slår hårt mot mobilitet och transporter (yrkande 65). Motionärerna konstaterar att det i dag saknas en plan för hur en miniminivå för transporter inom de olika trafikslagen ska se ut, och det gör både allmänhet och näringsliv osäkra. Dessutom tar de upp frågan om att säkerställa en lägsta nivå för transporter även under en kris (yrkande 66). Motionärerna vill se att det blir tydligt vilken typ av miniminivå inom transportsystemen som garanteras vid en kris. Slutligen betonar motionärerna vikten av en robust infrastruktur som klarar såväl civil som militär rörlighet (yrkande 69). Motionärerna vill att regeringen både tydlig- och tillgängliggör en plan för hur man från statligt håll avser att – tillsammans med myndigheter och näringsliv – säkerställa miniminivåer för transporter inom flyg, sjöfart och järnväg under en allvarlig störning.

I kommittémotion 2025/26:3405 anser Emma Berginger m.fl. (MP) att regeringen bör ge Trafikverket ett förtydligat uppdrag att ta ett helhetsgrepp om transportfrågan för att såväl infrastruktur som utförandet av transporter ska fungera på alla beredskapsnivåer, på samma sätt som Energimyndigheten i dag tar ett helhetsgrepp om energisystemet (yrkande 45). Motionärerna konstaterar att Trafikverket är beredskapsmyndighet med sektorsansvar och därmed har ett bredare ansvar att verka för stärkt samordning mellan myndigheter och andra aktörer samt för att driva på beredskapsutvecklingen inom transportområdet för en stärkt förmåga vid fredstida krissituationer och höjd beredskap. Vidare menar motionärerna att Trafikverket ska ta fram ett system för ansvarsfördelning och fortsatt drift av transportsystemet som fungerar i både kris och krig (yrkande 46). Motionärerna konstaterar att det är svårt för en enskild myndighet att göra prioriteringen av transporter eftersom logistikplaneringen och själva transporterna utförs av tiotusentals privata aktörer samtidigt som ett stort antal myndigheter och företag ansvarar för samhällskritisk verksamhet som är beroende av transporter. Slutligen betonar motionärerna vikten av att rusta upp och bygga ut järnvägsnätet så att det klarar nödvändiga transporter i såväl fredstid som i händelse av kris eller i värsta fall krig (yrkande 47). Motionärerna pekar på att järnvägsnätet har en särskilt viktig roll för att snabbt kunna förflytta många människor vid kris eller krig, vilket inte minst erfarenheterna från Ukraina visar.

I motion 2025/26:544 yrkande 2 efterlyser Isak From m.fl. (S) förbättrade öst-västliga kommunikationer. För att möjliggöra samverkan och transporter av såväl militär som civilt gods och personal från norska Atlantkusten till finska Lappland är enligt motionärerna en uppgradering av öst-västliga kommunikationer av största vikt, och en särskilt viktig transportkorridor är Malmbanan från Luleå via Kiruna till Narvik.

I motion 2025/26:1945 yrkande 4 betonar Mikael Dahlqvist och Lars Mejern Larsson (båda S) vikten av att beakta den försvars- och beredskapsmässiga betydelsen av robust infrastruktur i planeringen. Motionärerna framhåller att en välfungerande infrastruktur är särskilt viktig sedan Sverige gick med i Nato, och ur ett försvars- och beredskapsmässigt perspektiv är en robust infrastrukturplanering central.

I motion 2025/26:1777 tar Jan Ericson m.fl. (M) upp frågan om strategisk infrastruktur i Västsverige. Motionärerna betonar att västra Sverige får en alltmer betydelsefull roll i den framtida försvars- och säkerhetsplaneringen genom att hamnarna ska kunna ta emot militärt stöd från allierade länder och att trupper sedan ska kunna förflyttas österut för uppmarsch och organisering.

I motion 2025/26:3443 yrkande 2 uppmärksammar Ludvig Ceimertz m.fl. (M) betydelsen av kritisk infrastruktur och världlandsstöd. Motionärerna påminner om att Sverige med Natomedlemskapet har åtagit sig att kunna ta emot och stödja allierade styrkor, vilket ställer krav på att hamnar, flygplatser, järnvägar och vägar fungerar även i kris eller krig och att infrastruktur som är kritisk för samhället måste skyddas.

Bakgrund och pågående arbete

Krisberedskap

Krisberedskap och civilt försvar handlar om att stärka samhällets förmåga att förebygga och hantera kriser och krig. Ansvar 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.

Den 1 oktober 2022 genomfördes en myndighetsreform för civilt försvar och krisberedskap. Den ska stärka landets motståndskraft under fredstida krissituationer, 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. En av dessa sektorer är transporter.

Närmare om krisberedskap inom transportsektorn

Enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket är verket beredskapsmyndighet och sektorsansvarig myndighet enligt förordningen om statliga myndigheters beredskap. Sedan 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 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. Trafikverket samverkar med samtliga transportmyndigheter, andra sektorsansvariga myndigheter och näringslivet. Beredskapssektorsarbetet utvecklas också på regional nivå. I Trafikverkets årsredovisning för 2025 framhålls att myndigheten verkar i ett alltmer instabilt omvärldsläge där kraven ökar på förmågan att hantera samhällsstörningar och att upprätthålla samhällsviktiga transporter. Trafikverket betonar att ett starkt fokus ligger på totalförsvaret och myndighetens ansvar inom beredskapssektorn Transporter. I krislägen är ett helhetsansvar för transportsystemet avgörande för att kunna prioritera, planera om trafik och säkerställa effektiv informationsgivning, vilket myndigheten också har erfarit vid flera väderrelaterade händelser under året. Samtidigt utvecklar Trafikverket nya arbetssätt och effektiviserar verksamheten för att stärka robustheten och möta dessa ökade krav.

Trafikanalys konstaterar i Uppföljning av de transportpolitiska målen 2026 (rapport 2026:4) att världshandeln och transportsystemet även under 2025 har påverkats av krigen i Ukraina och Mellanöstern. Krig och den geopolitiska oron i omvärlden har haft stor inverkan också på transporterna under det senaste året och bl.a. påverkat transportflöden och drivmedelspriser.

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 efter hand. 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. Trafikverket uppger att dess förmåga att hantera oönskade händelser handlar om att ta tillvara den ordinarie organisationens kunskap och förmåga i krishanteringen. 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. Från och med oktober 2023 finns det enligt Trafikverkets årsredovisning en samverkansstruktur, Beredskapssektor Transporter privat-offentlig samverkan (BT POS), som leds av Trafikverket. Samverkan inom ramen för BT POS består av nationellt utpekade transportmyndigheter i beredskapssektorn Transporter, sektorsansvariga myndigheter och näringslivet. Trafikverket har även inrättat ett samordningskansli med en nationell samordnare och kanslifunktion för arbetet.

Vidare kan nämnas att regeringen i juli 2023 gav 15 myndigheter i uppdrag att utveckla och intensifiera arbetet mot terrorism för att stärka Sveriges säkerhet. Mot bl.a. den bakgrunden gav regeringen i augusti 2023 Trafikverket och Transportstyrelsen i uppdrag att gemensamt utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet. De båda myndigheterna redovisade uppdraget i januari 2024 genom rapporten Uppdrag att utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet. I rapporten redovisade myndigheterna bl.a. ett förslag till utformning och process för framtagande av ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd. I juni 2024 gav regeringen Trafikverket och Transportstyrelsen i uppdrag att arbeta vidare med detta genom att utarbeta förslag på vidareutvecklade strategiska förutsättningar för, och genomförande av, ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd. Syftet med ett nationellt program är att tydliggöra ansvarsfördelningen och skapa förutsättningar för att på ett strukturerat och samordnat sätt säkerställa att det finns väl avvägda skyddsåtgärder. Uppdraget redovisades i juni 2025. I januari 2025 fick en bokstavsutredare i uppdrag att ta fram förslag till en ny lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd för att förbättra skyddet för resenärer. Utredaren redovisade den första delen av sitt uppdrag i juni 2025. Slutsatserna från bokstavsutredaren respektive transportmyndigheterna bereds samlat inom Regeringskansliet.

Vissa pågående uppdrag till Trafikverket inom beredskapsområdet

I regleringsbrevet för 2025 gav regeringen 53 beredskapsmyndigheter, däribland Trafikverket, i uppdrag att säkerställa att de har förmåga att agera proaktivt och handlingskraftigt i hanteringen av såväl fredstida krissituationer som vid krig och krigsfara. Uppdraget återfinns även i Trafikverkets regleringsbrev för 2026. Trafikverket redovisade i februari 2026 hur myndigheten under 2025 har stärkt förmågan att agera proaktivt och handlingskraftigt i såväl fredstida krissituationer som vid krig och krigsfara (TRV 2025/13819). Exempel på åtgärder som Trafikverket har vidtagit är förbättrade arbetssätt kopplade till vädervarningar, bättre samverkan nationellt, regionalt och lokalt, mer proaktiv resursplacering (som tungbärgare

och bandvagnar), stabsutbildning och tydligare samverkan med blåljusmyndigheter. Nästa redovisning av uppdraget ska göras till Regeringskansliet senast den 22 februari 2027.

Trafikverket har sedan november 2025 på uppdrag av regeringen utrett hur civilplikt kan användas för att stärka personalförsörjningen inom beredskapssektorn Transporter vid höjd beredskap (LI2025/01930). Uppdraget delredovisades i mars 2026 (rapport 2026:066) och resultaten visar på att transportsystemet rymmer flera funktioner som är särskilt kritiska från beredskapssynpunkt, bl.a. drift, underhåll och reparation av transportinfrastruktur, tågtrafikledning samt sjö- och luftfartens nyckelfunktioner. Samtidigt finns betydande osäkerheter kring personalförsörjningen vid höjd beredskap, inte minst till följd av ett omfattande beroende av privata aktörer, internationell arbetskraft och komplexa entreprenadkedjor. Enligt Trafikverkets delredovisning har berörda aktörer kommit olika långt i sin förberedande planering och i sitt arbete med bl.a. försörjningsanalys, vilket i sin tur begränsat möjligheten till att redan i delredovisningen kunna redovisa en fullständig fördjupad analys över beräknade kostnader för genomförande av väsentliga förslag. Delrapporten redovisar en inledande analys över beräknade kostnader för genomförande av åtgärdsförslag inom de kompetensområden som Trafikverket har rådighet över såsom tåg- och vägtrafikledning och reservbroverksamhet. Trafikverket avser att till slutredovisningen i oktober 2026 närmare redovisa vilka konkreta befattningar eller kompetenser som bör omfattas av civilplikt, och om det finns andra åtgärder än civilplikt som kan vara bättre lämpade för att tillgodose personalförsörjningsbehovet inom transportsektorn vid höjd beredskap.

I mars 2026 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att redovisa hur myndighetens förmåga till motståndskraft i tågtrafikledningen kan stärkas (LI2026/00612). Med motståndskraft avses förmågan till redundans, kontinuitetsplanering och skydd av anläggningen i syfte att kunna utföra tågtrafikledning i alla situationer, där ytterst krig är den dimensionerande nivån. Trafikverket ska redovisa vilka åtgärder som bedöms vara nödvändiga för att bidra till att stärka verksamhetens förmåga till kontinuitet under såväl fredstida krissituationer som höjd beredskap och ytterst krig. Trafikverket ska också redovisa när åtgärderna tidsmässigt bedöms kunna vara genomförda och även beakta regeringsuppdraget om civilplikt inom beredskapssektorn Transporter. Uppdraget ska redovisas senast den 19 februari 2027.

Samarbete i Norden för transportberedskap

Sverige och Finland har länge jobbat nära för att vara redo vid kriser som påverkar transportområdet. Sedan 2024 samarbetar Trafikverket med myndigheter från Finland, Norge och Danmark i forumet Nordic Transport Preparedness Cooperation (NTPC). Målet är att stärka och koordinera transportberedskapen i Norden så att länderna kan hjälpa varandra när det

behövs. Samarbetet är en del av det civila beredskapsarbetet, som också är kopplat till EU:s och Natos insatser och behov.

Nordiska rådet riktade sig till de nordiska regeringarna i en rekommendation om infrastruktur för kristider (REK 38/2024) och uppmanade dem att begära en redogörelse för de infrastrukturåtgärder som finns och som är viktiga mellan de nordiska länderna, att redogöra för om man, efter Sveriges och Finlands inträde i Nato, kommer att stärka samarbetet kring utvecklingen av gemensam nordisk civil infrastruktur för möjliga krissituationer samt att redogöra för hur samarbetet kommer att stärkas och göras mer systematiskt, både på myndighetsnivå och politisk nivå.

I mars 2026 enades nordiska transportministrar inom ramen för NTPC om en gemensam strategi för ett nordiskt transportsystem som ska kunna fungera i samtliga samhällstillstånd, inklusive krig. Strategin Joint Nordic Strategy for Transport System Preparedness togs fram av de nordiska transportmyndigheterna inom NTPC på uppdrag av transportministrarna. Strategin fokuserar på flaskhalsar inom infrastrukturen, utrustning, tjänster, regelverk och fungerande, effektiva gränspassager – men även ett antal gemensamt prioriterade transportkorridorer för transporter med dubbla användningsområden (folkförsörjning, strategisk import och export samt militär rörlighet inklusive värdlandsstöd för Nato). Strategin tar tillvara arbeten inom TEN-T, det nordiska försvarssamarbetet Nordefco, Nato och EU, samt bygger på en gemensam faktagrund från NTPC:s medlemsländer i fråga om strategiska scenarier, korridorer, utmaningar och identifierade flaskhalsar. I nästa steg kommer näringslivet mer fördjupat att involveras i arbetet för att omsätta strategin i praktiken.

Närmare om Nato, svensk infrastruktur och militär rörlighet

Sedan den 7 mars 2024 är Sverige medlem i Nato och deltar därmed 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 civilt försvar (MCF) 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 MCF 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. 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 både i fred och vid kriser, höjd beredskap och ytterst 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. 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. Det kommer enligt beredningen 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.

I juni 2024 anförde infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) i sitt svar på fråga 2023/24:957 att den enda kvarvarande tågfarjeförbindelsen till kontinenten – den mellan Trelleborg och Rostock – i dagsläget utgör det mest redundanta alternativet till den fasta förbindelsen över Öresund för gränsöverskridande järnvägsburet gods. Regeringen gav i juni 2023 Trafikverket i uppdrag att föreslå åtgärder för att säkerställa upprätthållandet av tågfarjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland. Trafikverket redovisade uppdraget i slutet av februari 2024. Ministern betonade att det är av stor vikt för både den svenska försörjningsberedskapen och för förmågan att snabbt kunna flytta militära förband, både allierade och egna, samt stora mängder militärt gods för att säkerställa alternativa förbindelser mellan övriga delar av Europa och Sverige. I juni 2025 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att vidta åtgärder som syftar till att upprätthålla fortsatt tågfarjetrafik mellan Sverige och Tyskland t.o.m. 2031 med utgångspunkt i Försvarsmaktens behov av militär rörlighet och Sveriges förmåga att lämna och ta emot värdlandsstöd inom ramen för sitt åtagande som Natomedlem. I sin delredovisning av uppdraget (rapport 2025:174) i december 2025 föreslog Trafikverket åtgärder som syftar till att upprätthålla fortsatt tågfarjetrafik mellan Sverige och Tyskland. Trafikverket anger bl.a. att för att säkerställa fortsatt kapacitet kommer Trafikverket att upphandla ett avtal med en operatör för att tillhandahålla tågfarjetrafik. Den upphandlade kapaciteten ska vidmakthållas så att Försvarsmakten och dess allierade kan genomföra de transporter som krävs i alla beredskapslägen. Riksdagen avsatte medel för ändamålet i statens budget för 2026. En mer ingående beskrivning av

tåg färjeförbindelsen mellan Sverige och Tyskland och Trafikverkets uppdrag med bäring på den finns i avsnittet Gränsöverskridande infrastruktur.

Nationell säkerhetsstrategi och totalförsvarspropositionen

Regeringen presenterade i juli 2024 en ny nationell säkerhetsstrategi (skr. 2023/24:163). Strategin ska utgöra ramverket för regeringens arbete med nationell säkerhet fram till 2030, och i strategin pekar regeringen ut tre fokusområden för arbetet. Ett av områdena – Ett motstånd- och konkurrenskraftigt Sverige – behandlar åtgärder för att stärka det svenska samhällets motståndskraft både mot en ständigt pågående hybrid påverkan och mot de extraordinära prövningar som kriser och krig medför. Området omfattar också åtgärder för att säkra och stärka svensk konkurrenskraft och försörjningsberedskap. Samhällets motståndskraft beskrivs som ett brett begrepp som handlar om förberedelser för de många typer av störningar som kan drabba ett modernt samhälle. Enligt strategin upprätthåller samhällsviktiga verksamheter funktioner som är nödvändiga för samhällets grundläggande behov, värden och säkerhet, vilket exempelvis kan handla om kritisk infrastruktur för transporter. Strategin beskriver att den generella hotbilden mot Sverige har breddats och fördjupats, och omfattar även transportsektorn. Trafikverket tog utifrån detta i oktober 2024 fram en sektorshotbild, och i rapporten Öppen antagonistisk hotbild mot transportsektorn (TRV 2024/25605) beskrivs de komplexa hoten mot transportsektorn och transportinfrastrukturen övergripande. Sektorshotbilden innehåller även information om antagonister och möjliga intresseområden som dessa kan använda. Syftet är att beskrivningen av hotbilden ska stötta sektorns aktörer att öka motståndskraften. Trafikverket gav ut en uppdaterad version av hotbilden (rapport 2025:168) i november 2025.

I proposition 2024/25:34 Totalförsvaret 2025–2030 lyfter regeringen fram betydelsen av transporter för samhällets beredskap att upprätthålla samhällsviktiga funktioner inför och under höjd beredskap och ytterst krig. Regeringen betonar att transportinfrastruktur och transporter är viktiga för Sveriges handel och försörjningsförmåga och därmed för samhällets beredskap att upprätthålla samhällsviktiga funktioner inför och under höjd beredskap och ytterst krig. Transporter av personal, materiel och förnödenheter är enligt regeringen också en förutsättning för Försvarsmaktens mobilisering, försörjningssäkerhet och förmåga att verka. Sveriges geografiska läge, omgivet av andra allierade, gör att svensk transportinfrastruktur och transporter, såväl på land som till sjöss och i luften, är en central del för att möjliggöra Natos militära operationer. Mot bakgrund av det allvarliga säkerhetspolitiska läget i Sveriges närområde och i Europa och Sveriges medlemskap i Nato anser regeringen att förmågehöjande åtgärder och utvecklingsbehov inom beredskapssektorn Transporter bör ges hög prioritet i en balanserad utveckling av den samlade förmågan inom totalförsvaret. Likaså

är det enligt regeringen av stor vikt med en väl underhållen transportinfrastruktur av god kvalitet. I november 2024 framhöll trafikutskottet i sitt yttrande (2024/25:TU4y) till försvarsutskottets betänkande över propositionen (2024/25:FöU2) att det är genom att använda varje trafikslags speciella fördelar som Sverige får en transportinfrastruktur och transporter som kan motsvara de behov som finns både i fredstid och hos det militära och civila försvaret i kris och krig.

Nationell strategi för motståndskraft i samhällsviktig verksamhet 2026–2030

Regeringen presenterade i februari 2026 en ny nationell strategi för motståndskraft i samhällsviktig verksamhet 2026–2030. Det övergripande syftet med strategin med tillhörande handlingsplan är att ge en tydlig riktning för det arbete som krävs för att stärka motståndskraften i samhällsviktig verksamhet i Sverige och i Europa. Den nya strategin är ett svar på EU:s direktiv om kritiska entiteters motståndskraft, det s.k. CER-direktivet, från 2022, som ställer krav på att privata och offentliga organisationer som tillhandahåller samhällsviktig verksamhet vidtar säkerhetsåtgärder för att stärka sin motståndskraft. Med samhällsviktig verksamhet avses verksamheter, tjänster eller infrastruktur som upprätthåller eller säkerställer samhällsfunktioner som är nödvändiga för samhällets grundläggande behov, värden eller säkerhet. Sverige har i den nya strategin antagit en bredare ansats än direktivet och inkluderar fler sektorer och aktörer. Syftet är att ge stöd till både offentliga och privata aktörer i deras arbete för stärkt motståndskraft.

Regeringen har även beslutat om en handlingsplan med aktiviteter för de mål som pekas ut i strategin. Aktiviteterna fokuserar på att arbeta systematiskt med säkerhet och beredskap för att kunna förebygga, förbereda för, stå emot och hantera oönskade händelser. Regeringen kommer att följa upp, utvärdera och justera innehållet i handlingsplanen vid behov.

I ett pressmeddelande om strategin angav infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) att robust infrastruktur och fungerande transporter är viktiga för samhällets försörjning av varor och tjänster och därmed för att upprätthålla motståndskraft i såväl fredstid som kris och ytterst i höjd beredskap och krig. Han betonade vidare att ett viktigt arbete nu följer för myndigheterna, bl.a. för att stärka den privat-offentliga samverkan.

2026 års ekonomiska vårproposition

I 2026 års ekonomiska vårproposition (prop. 2025/26:100) anger regeringen att en välfungerande och ändamålsenlig infrastruktur är central för att upprätthålla samhällets funktionalitet vid höjd beredskap och ytterst krig. Därför bedömer regeringen att ca 30 miljarder kronor bör avsättas under perioden 2026–2034 för investeringar i transportinfrastruktur som är prioriterade för det militära försvaret, vilket också kan öka totalförsvarsförmågan. Prioriterade områden är bl.a. åtgärder i järnvägsnätet och uppbyggnad av en reservhamn

på Gotland. I propositionen Vårändringsbudget för 2026 (prop. 2025/26:99 utg.omr. 22) föreslår regeringen att det ska avsättas medel för att påbörja ett förberedande arbete för dessa objekt. För det militära försvaret är det särskilt angeläget att påbörja förberedande åtgärder för att stärka järnvägsstråk i såväl nord-sydlig riktning som öst-västlig riktning. En ny reservhamn kan öka motståndskraften inom sjöfarten och bedöms utgöra en viktig del av totalförsvaret.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om infrastrukturen i kris och beredskap behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU5 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet välkomnade att det pågår ett aktivt arbete för att göra transportsystemet mer robust och underströk betydelsen av att infrastrukturen och transporterna fungerar även i tider av kris och beredskap. 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 vill inledningsvis starkt understryka betydelsen av att transportinfrastrukturen och transporterna fungerar även i tider av kris och beredskap. Utskottet är väl införstått med att det säkerhetspolitiska läget ställer nya krav på infrastrukturen och att transportsektorn behöver utveckla och stärka sin förmåga att upprätthålla samhällsviktiga funktioner. 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 ytterst krig.

När det gäller motionsförslagen om beredskapsaspekter i infrastrukturplaneringen, möjligheter till militär mobilitet och förbindelser med de övriga nordiska länderna konstaterar utskottet att Sverige som medlem i Nato och i likhet med övriga Natomedlemmar bidrar med både militära och civila resurser i samarbetet. I världlandsstödet 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 framhåller att transportsektorn är avgörande för Sveriges samlade motståndskraft och för såväl det civila som det militära försvaret. Utskottet vill starkt betona vikten av att upprätthålla förbindelser till de nordiska grannländerna för att kunna förflytta både soldater och materiel 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 och att det numera finns en gemensam nordisk strategi för ett nordiskt transportsystem som ska kunna fungera i samtliga samhällstillstånd, inklusive krig. Utskottet är mycket väl införstått med att det

allvarliga säkerhetspolitiska läget i Sveriges närområde och i Europa samt Sveriges medlemskap i Nato medför att det finns behov av förmågehöjande åtgärder och utvecklingsbehov på transportområdet utifrån ett totalförsvarsperspektiv. Utskottet vill liksom tidigare år uppmärksamma att det finns stora behov av att stärka infrastrukturen i bl.a. öst-västlig riktning och välkomnar att regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att bl.a. vidta åtgärder för att säkerställa fortsatt tåg-färjetrafik mellan Sverige och Tyskland med utgångspunkt i Försvarsmaktens behov. Utskottet vill peka på att regeringen i sitt arbete med den nu fastställda nationella planen tydligt lyft fram transportinfrastrukturens betydelse för totalförsvaret. Utskottet välkomnar regeringens kraftfulla satsningar på vidmakthållande av transportinfrastrukturen och anser att arbetet med att återta eftersatt underhåll på såväl väg som järnväg är angelägna för totalförsvaret och för robustheten i hela transportsystemet. Utskottet delar vidare regeringens bedömning att även utvecklingsåtgärder kommer att bidra till krisberedskap och totalförsvarets behov, och då särskilt trimningsåtgärder som på ett effektivt sätt kan öka robusthet och flexibilitet i systemet genom att t.ex. bygga bort flaskhalsar, klimatsäkra anläggningar och öka bärighet. Utskottet välkomnar även den aviserade särskilda fleråriga satsningen på investeringar i transportinfrastrukturen som är prioriterade för det militära försvaret. Därutöver vill utskottet också framhålla att regeringen tillmäter infrastrukturfrågor stor betydelse i både den nationella säkerhetsstrategin, totalförsvarspropositionen och nu senast i den nationella strategin för motståndskraft i samhällsviktig verksamhet.

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 fått stor uppmärksamhet under senare år, inte minst till följd av coronapandemin och Rysslands krig mot Ukraina men även på grund av inträffade väderhändelser som har fått stora konsekvenser för samhället. Utskottet vill betona att alla trafikslag behövs och att det är genom att använda varje trafikslags speciella fördelar som Sverige får robusta transporter. 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.

Mot bakgrund av motionsförslaget om svenska hamnar och ägarfrågor vill utskottet påminna om att en bolagisering i sig inte försämrar möjligheterna för en kommun att påverka hamnverksamhetens inriktning och att göra prioriteringar utifrån lokala behov och politiska mål.

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 uppmärksammade. Det finns därför inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:544 (S) yrkande 2, 2025/26:1777 (M), 2025/26:1945 (S) yrkande 4, 2025/26:2780 (V) yrkande 50, 2025/26:3405 (MP) yrkandena 45–47, 2025/26:3443 (M) yrkande 2, 2025/26:3556 (S) yrkandena 36, 61, 68 och 71, 2025/26:3653 (S)

yrkande 12, 2025/26:3728 (C) yrkandena 53, 65, 66 och 69 samt 2025/26:4162 (S) yrkande 9.

Finansiering av infrastruktur

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om finansiering av infrastruktur. Utskottet bedömer att alternativa finansieringsformer bör prövas under förutsättning att de kan leda till ett snabbare eller mer kostnadseffektivt genomförande eller att fler objekt kan genomföras. Utskottet ser positivt på att regeringen har utrett alternativa former för organisering och genomförande av statlig infrastruktur. Utskottet ser även positivt på frivillig medfinansiering men betonar samtidigt att statliga infrastruktursatsningar bör styras utifrån nationella behov. Utskottet bedömer också att tillkommande åtgärder kan vara ett bra sätt att använda ett framtida överskott från Öresundsbron och välkomnar att regeringen avser att arbeta vidare med frågan. 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 25 (V), 26 (C) och 27 (MP).

Skrivelsen

Regeringen anger i skrivelsen att den tidigare, som en del i arbetet med att effektivisera planering, byggande och förvaltning av transportinfrastruktur, har aviserat avsikten att pröva alternativa former för att bl.a. finansiera utvecklingen av transportinfrastrukturen (se avsnittet ovan om myndighetsstrukturen inom transportområdet). Regeringen angav i den senaste infrastrukturpropositionen att test bör genomföras med investeringsobjekt som projekteras och byggs av en annan aktör än Trafikverket under kommande planperiod, t.ex. genom upphandling genom offentlig-privat samverkan (OPS) eller genomförande i bolagsform. Mot den bakgrunden tillsatte regeringen i juni 2025 en särskild utredare med uppdrag att föreslå en ny struktur och ramar för alternativa former för organisering och genomförande av infrastrukturinvesteringar. Utredaren redovisade uppdraget i december 2025 och regeringen en meddelar att frågan bereds vidare i Regeringskansliet.

Regeringen redovisar i skrivelsen att Trafikverket i sitt planförslag har beskrivit nio tänkbara objekt som skulle kunna genomföras i OPS-form. Utredaren bedömer att tillgängligt underlag ännu inte medger ett avgörande av vilka av de nio objekten som är lämpliga att genomföra som OPS och att fortsatta analyser behövs. Regeringen menar att det fortfarande är angeläget att kunna pröva alternativa former för att finansiera och organisera

utvecklingen av transportinfrastrukturen. Regeringen avser därför att återkomma till Trafikverket med ett uppdrag om att fördjupa analyserna i syfte att skapa förutsättningar för OPS, bl.a. i förhållande till det ekonomiska administrativa regelverket. Regeringen bedömer i nuläget att följande åtgärder skulle kunna prövas för OPS:

- E4 Kongberget–Gnarp
- E4 Förbifart Skellefteå
- Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro
- paket av utvalda vägåtgärder, exempelvis bärighetsåtgärder, med geografisk koppling.

Innan regeringen tar slutgiltig ställning bör det enligt regeringen dock ha klargjorts att OPS förväntas leda till ett snabbare och mer kostnadseffektivt genomförande för åtgärden inklusive att nödvändiga marknadsförutsättningar föreligger. Därutöver krävs riksdagens godkännande.

Regeringen konstaterar vidare att Trafikverket har utrett möjligheter till en finansieringslösning via höjda banavgifter för åtgärder på järnvägen mellan Riksgränsen och Luleå samt för att pröva en lämplig utbyggnad av Malmbanan med medverkan från privata aktörer. Trafikverket ser att sådana avgifter skulle kunna prövas som ett sätt att bidra till finansieringen. Den samlade bedömningen i Trafikverkets planförslag är att myndigheten ser behov av statligt engagemang i Malmbanan även framöver, även om verksamhetsformen och ägarandelen skulle kunna omprövas jämfört med nuvarande situation. Regeringen anger att Trafikverkets avsikt är att fortsätta dialogen med de berörda aktörerna, både med industrin och de externa parter som har uttryckt intresse för olika finansieringslösningar. Regeringen ser positivt på att Trafikverket arbetar vidare med frågan och att verket fortsätter dialogen med berörda aktörer.

Trafikverket har vidare i sitt planförslag redogjort för hur framtida svenska intäkter från Öresundsbron, dvs. Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB:s (Svedab) utdelningsbara medel, skulle kunna användas för att stärka infrastrukturen i regionen, och då särskilt åtgärder som funktionsmässigt knyter an till Öresundsbron. Sju förslag utöver de som ingår i planförslaget listas av Trafikverket som möjliga åtgärder. Därmed skulle intäkter från Öresundspassager återföras till åtgärder som kommer dessa resenärer och transportörer till gagn även om Trafikverket föreslår en viss flexibilitet i definitionen av Öresundsregionen. Trafikverket redogör i sitt förslag för en överslagsmässig beräkning som Svedab har redovisat och som tyder på att det för åren 2032–2050 kan komma att genereras en årlig genomsnittlig utdelning på ca 1,2–1,4 miljarder kronor i 2024 års prisnivå, eller summerat ca 25 miljarder kronor till 2050. Regeringen anser att tillkommande åtgärder, med utgångspunkt i Trafikverkets förslag, kan vara ett bra sätt att använda ett framtida överskott som skulle vara värdeskapande för Öresundsregionen. Regeringen anser i likhet med Trafikverket att analyserna av lämpliga åtgärder och kostnader i flera fall behöver fördjupas. Det kan även finnas behov av att

närmare analysera de juridiska förutsättningarna. Regeringen avser att arbeta vidare med frågan om möjligheten att använda dessa medel för infrastruktur-satsningar. Regeringen avser även att tillsätta en förhandlingsperson gällande vilka åtgärder som bör genomföras med en sådan finansiering, åtgärder som är både kostnadseffektiva i sin helhet och ger bästa möjliga värdeskapande för Öresundsregionen.

I skrivelsen anger regeringen vidare att det är viktigt att svenska aktörer även i fortsättningen aktivt söker medfinansiering från Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) och att Trafikverkets strategiska arbete med detta bör utvecklas.

Motionerna

Följdmotioner

I kommittémotion 2025/26:4164 yrkande 1 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen behöver återkomma till riksdagen med fler förslag på projekt som kan genomföras med alternativ finansiering. Motionärerna konstaterar att det finns viktiga projekt där intresset redan är stort för att bygga inte minst järnväg i samverkan med näringslivet och framhåller att regeringen behöver lämna besked om den utredning som har genomförts och att inspiration kan hämtas från våra grannländer.

I kommittémotion 2025/26:4178 menar Linus Lakso m.fl. (MP) att man bör initiera samfinansieringsavtal med kommuner och regioner (yrkande 42). Motionärerna vill tillsätta en statlig förhandlare med syfte att möjliggöra ytterligare angelägna kollektivtrafikprojekt i större städer och regioner där vägavgifter och trängselskatt utgör en del av en större samlad finansiering, och de konstaterar att det redan i dag finns olika projekt som skulle kunna bli aktuella i samband med sådana förhandlingar. Vidare pekar motionärerna på vikten av att göra det möjligt att till en del finansiera framtidens infrastruktur genom lånefinansiering (yrkande 43). Det skulle kunna ge ytterligare medel för utveckling av transportsystemet och utgöra ett komplement till traditionell anslagsfinansiering, samtidigt som en avvägd lånefinansiering kan göra ett mer samordnat och effektivt genomförande av projekt möjligt och ökad kapacitet och framkomlighet kan realiseras tidigare än vid anslagsfinansiering. Slutligen pekar motionärerna på vikten av att skyndsamt arbeta för att olika järnvägsprojekt ska kunna genomföras i bolagsform (yrkande 44).

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

I partimotion 2025/26:2780 anför Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen bör införa en investeringsbudget (yrkande 36). Motionärerna menar att det skulle innebära att kostnaden för investeringar fördelas över deras livslängd och påminner om att det är ett system som används av bl.a. företag, kommuner och regioner. Dessutom anför motionärerna att regeringen bör se till att nya stambanor byggs som lånefinansierade projekt i egen projektorganisation

(yrkande 37). De anser att byggandet av nya stambanor är särskilt lämpligt som lånefinansierat projekt, och genom att stambanorna lyfts ut ur innevarande infrastrukturplan kan de byggas som ett sammanhängande projekt som inte konkurrerar med anslag till andra viktiga investeringar. Vidare anser motionärerna att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda och förtydliga principerna för medfinansiering och deras effekter, inte minst vad gäller fördelningen av infrastrukturmedel mellan olika delar av landet (yrkande 38). Motionärerna uppmärksammar att risken är att mer resurssvaga kommuner och regioner inte får ta del av statliga investeringsmedel i samma utsträckning som de med stora resurser och betonar att medfinansiering inte får bli ett sätt att ”köpa sig före i kön”.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 2 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att identifiera ett antal objekt från kommande nationell infrastrukturplan som är lämpliga att hantera med extern medfinansiering samt att privat kapital och pensionsfonder bör ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige. För att genomföra nödvändiga investeringar i Sveriges infrastruktur och beta av den upparbetade underhållsskulden är det enligt motionärerna nödvändigt att hitta nya finansieringsvägar för infrastruktur.

I kommittémotion 2025/26:3274 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att det inom Trafikverket även ska vara möjligt att driva järnvägsprojekt i bolagsform (yrkande 8). Motionärerna menar att dagens system innebär att effektiviteten och snabbheten i projekten blir lidande och pekar på att det finns goda exempel på alternativa lösningar med projekt som har drivits i bolagsform; bl.a. har man uppnått ett samarbetsklimat och en vi-känsla inom bolaget som har inneburit att problem har kunnat lösas successivt och projektförskjutningar såväl framåt som bakåt enkelt har kunnat hanteras ekonomiskt utan att projektet har stannat upp. Vidare tar motionärerna upp frågan om att projektfinansiera stora järnvägsprojekt (yrkande 9). Motionärerna hänvisar till positiva erfarenheter och konstaterar att genom projektfinansiering i stället för årliga anslag kunde t.ex. arbetet med Botniabanan gå ovanligt fort. Vidare menar de att man bör pröva utbyggnaden av nya landanslutningar för järnväg från Öresundsbron genom att låta Svedab bygga och äga infrastrukturen (yrkande 23). Motionärerna menar att finansieringen bör ske via Öresundsbron. Slutligen menar motionärerna att man bör utreda om det danska nationella infrastrukturbolaget Sund & Bælts konstruktion kan utgöra en lösning på framdriften av järnvägsprojekt i Sverige (yrkande 24). Motionärerna konstaterar att stora delar av ny infrastruktur i Danmark sköts inom ramen för ett nationellt bolag, och denna konstruktion anses göra framdriften och underhållet av järnvägarna rationellare och effektivare.

I motion 2025/26:791 anför Dennis Dioukarev m.fl. (SD) att man bör utreda möjligheten att nyttja brukaravgifter i stället för trängselskatt. Motionärerna lyfter fram positiva exempel där infrastrukturavgifter används för att bygga nya broar som förbättrar trafiken och förkortar restiden och där avgiften tas bort när broarna är betalda.

I motion 2025/26:2549 anför Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) att regeringen bör överväga att införa ett system för att adoptera en motorväg. Motionärerna menar att det skulle vara ett sätt att få fler engagerade i samhällets upprustning av vägar och för staten att få in ytterligare resurser, vilket i sin tur kan användas för att rusta upp vägsystemet.

I motion 2025/26:409 yrkande 2 lyfter Niels Paarup-Petersen (C) fram frågan om gemensam finansiering av förbindelser över Öresund. Motionären anser att Öresundsbron, förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör (HH-förbindelsen) och Öresundsmetron bör finansieras gemensamt, och med statsgaranterade lån som grund skulle ett sådant infrastrukturpaket över sundet få fart på Öresundsregionen utan att det skulle kosta den svenska staten något.

I motion 2025/26:984 yrkande 2 pekar Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) på att Öresundsbrons överskott bör kunna användas till regionala infrastrukturinvesteringar.

I motion 2025/26:3672 anför Cecilia Engström (KD) att man bör analysera hur intäkter från Öresundsbron kan användas på ett strategiskt sätt för att stärka transportinfrastrukturen i Skåne. Motionären påminner om att Öresundsbron snart är återbetald och att fokus nu behöver ligga på att strategiskt planera och förstärka infrastrukturen i Skåne.

I motion 2025/26:959 anför Louise Eklund (L) att man bör komplettera den utredning som har tillsatts kring möjliga framtida Öresundsförbindelser med en utredning kring hur Sverige kan finansiera infrastruktur på ett liknande sätt som Danmark. Motionären framhåller att det är angeläget att regeringen i den fortsatta beredningen beaktar hur Sverige kan dra lärdom av det danska sättet att finansiera och bygga infrastruktur genom bolaget Sund & Bælt.

Bakgrund och pågående arbete

Gällande rätt

Enligt budgetlagen (2011:203) är anslagsfinansiering huvudregeln för investeringar i transportinfrastrukturen. Anslagsfinansiering innebär att hela investeringsutgiften belastar statsbudgetens utgiftssida vid investerings- tillfället och betalas med statens löpande inkomster. Huvudskälet för detta, vilket framförs i förarbetena till budgetlagen, är att investeringarna i infrastruktur då underkastas samma budgetprövning som andra utgifter.

Enligt budgetlagen får riksdagen fatta ett särskilt beslut som godkänner att en viss investering finansieras på annat sätt än via anslagsfinansiering. Finansiering i form av trängselskatt, infrastrukturavgift, farledsavgift, medfinansiering och bidrag från EU-budgeten får därför förekomma efter riksdagens medgivande. Dessa finansieringsformer tillämpas i den nationella planen och regeringen har i den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28) bedömt att de är aktuella även under perioden 2026–2037. Luftfartens och sjöfartens infrastruktur finansieras främst genom avgifter från användarna av infrastrukturen. För regionala icke-statliga flygplatser ansvarar

ägarna för finansieringen, men det finns möjligheter till statlig medfinansiering i viss omfattning.

Trängselskatt tas i dag ut i Stockholms och Göteborgs kommuner med stöd av lagen (2004:629) om trängselskatt. Överskottet från trängselskatten kommer de berörda länen till godo i form av statliga investeringar i infrastruktur samt medfinansiering av regional kollektivtrafik.

Lagen (2024:172) om infrastrukturavgifter på väg gör det möjligt att finansiera nya väginvesteringar med brukaravgifter. Avgifterna kan finansiera återbetalning av lån och direkta kostnader i enlighet med de bestämmelser som anges i lagen.

Trafikverket ska enligt järnvägsmarknadslagen (2022:365) ta ut banavgifter från järnvägsföretag motsvarande den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon. Banavgifterna utgör ett komplement till den finansiering av kostnader för drift, underhåll och re-investering av järnvägsinfrastruktur som i övrigt finansieras via anslag. I vissa fall kan högre avgifter tas ut för att täcka kapitalkostnader och avskrivningar i särskilda infrastrukturprojekt.

Enligt budgetlagen kan regeringen, med bemyndigande från riksdagen, finansiera investeringar i statlig transportinfrastruktur genom medfinansiering eller förskotteringar (räntefria lån) från regioner, kommuner eller företag.

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.

Anslag, infrastrukturavgifter, trängselskatter och banavgifter

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 konstaterar i inriktningsunderlaget 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.

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.

Infrastrukturavgift är en typ av avgift som tas ut för att finansiera bygget av en ny bro, väg eller tunnel. Det innebär att den som använder infrastrukturen ska vara med och betala för den. Infrastrukturavgift tas för närvarande, efter

beslut av riksdagen, ut för passage på broar på allmän väg över Motalaviken på riksväg 50, Sundsvallsfjärden på E4 och Skurusundet på väg 222. Infrastrukturaavgifter tas även ut på Öresundsförbindelsen (se nedan).

Trängselskatteintäkter i Stockholm finansierar delar av Förbifart Stockholm och ytterligare ett tjugotal investeringar i Stockholms län. Intäkterna finansierar även delar av tunnelbaneutbyggnaderna i Stockholm. Enligt en överenskommelse för västsvenska paketet ska trängselskatter i Göteborg användas för finansiering av infrastrukturåtgärder under 25 år, dvs. fram till 2037. Västsvenska paketet består av åtgärder i väg- och järnvägssystem samt gatu- och kollektivtrafikanläggningar. I den gällande överenskommelsen 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.

I Trafikverkets förslag till nationell plan för 2026–2037 betonas att planeringsramen om 1 171 miljarder kronor finansieras med anslag. Utöver detta tillkommer vissa medel, huvudsakligen trängselskatter, lån, infrastrukturaavgifter, banavgifter och olika former av medfinansiering. Bland annat trängselskatt och infrastrukturaavgifter är kopplade till investeringar som har en särskild finansieringslösning och kan därför inte in-tecknas för andra behov och brister i den nationella planen om inte riksdagen och regeringen särskilt beslutar om det. På motsvarande sätt kan banavgifterna endast användas för att finansiera drift, underhåll och reinvesteringar inom järnväg.

Av Trafikverkets årsredovisning för 2025 (rapport 2026:012) framgår att Trafikverkets verksamhet huvudsakligen finansieras av anslag. Övrig finansiering består av lån, bidrag, intäkter av avgifter och övriga intäkter. Avräkning mot anslagen görs för den löpande verksamheten med redovisade kostnader efter avdrag av intäkter i den anslagsfinansierade verksamheten. Investering i väg- och järnvägsanläggningar anslagsavräknas normalt kostnadsmässigt 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.

Alternativ finansiering

Regeringens syn på alternativa finansieringsformer

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28) bedömde regeringen att alternativa finansieringsformer för transportinfrastruktur, dvs. finansiering på andra sätt än genom anslag och avgifter, bör prövas under förutsättning att de kan leda till ett snabbare eller mer kostnadseffektivt genomförande eller att fler objekt kan genomföras inom en viss tidsram än vad som annars hade varit fallet. Regeringen bedömde också att det under

kommande planperiod bör genomföras investeringsobjekt som projekteras och byggs av någon annan aktör än Trafikverket, t.ex. genom offentlig-privat samverkan (OPS) eller genomförande i bolagsform. Regeringen bedömde vidare att test bör genomföras under den kommande planperioden med investeringsobjekt som projekteras och byggs av någon annan aktör än Trafikverket. Vidare bör man pröva förutsättningarna för en utbyggnad av Malmbanan med medverkan från privata aktörer och utreda förutsättningarna för genomförande och finansiering av Östlig förbindelse. I propositionen angav regeringen att finansiering genom avgifter är en form av tillkommande finansiering som regeringen avser att arbeta vidare med under den kommande planperioden.

Ett annat exempel på en finansieringslösning som angavs är höjda banavgifter. Trafikverket redovisade i januari 2025 ett regeringsuppdrag om ett alternativ till delfinansiering av dubbelspår på järnvägssträckan Luleå–Boden genom höjda banavgifter. Trafikverket har tidigare redovisat ett alternativ till finansiering genom direkt extern medfinansiering från t.ex. en kommun eller ett företag. I redovisningen analyserar Trafikverket relevanta marknadssegment och deras betalningsförmåga och redovisar ett förslag till modell för höjda banavgifter och vilka intäkter en sådan modell kan medföra på sträckan. I maj 2026 fastställde Trafikverket nya nivåer på banavgifterna. Ändringarna innebär lägre avgifter för godstrafiken och planeras träda i kraft i samband med tågplanen 2028. Det som ligger till grund för de förändrade banavgifterna är en studie från Trafikverket som bottnar i det tidigare regeringsuppdraget om nivåerna på banavgifter.

Utredning om alternativa former för organisering och genomförande

Regeringen gav i juni 2025 en särskild utredare i uppdrag att undersöka alternativa former för organisering och genomförande av statlig transportinfrastruktur. Syftet med uppdraget var att utreda hur alternativa former av organisering och genomförande av infrastrukturinvesteringar kan genomföras i Sverige för att skapa förutsättningar för ökade effektivitetsvinster och ett snabbare genomförande av infrastrukturinvesteringar. Utredaren skulle bl.a. analysera legala förutsättningar för att genomföra delar av infrastrukturprojekt i bolagsform, analysera organisation, ersättningsmodell och lämpliga objekt för OPS, analysera genomförande av investeringsobjekt i bolagsform och lämna förslag om uppföljning och utvärdering. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) anförde i en kommentar att regeringen bedömer att det finns skäl att undersöka alternativa former för hur infrastrukturprojekt kan organiseras och genomföras.

Uppdraget redovisades i december 2025 i utredningsbetänkandet Effektivare organisering och genomförande av statlig väg och järnväg (SOU 2025:120). I utredningen analyseras alternativa former för organisering och genomförande av statlig transportinfrastruktur. I utredningen föreslås bl.a. att ett statligt ägt bolag bildas med uppdrag att genomföra väg- och järnvägsobjekt. Utredningen föreslår även att infrastrukturprojekt ska kunna

genomföras som OPS om analyser visar att det är lämpligt för det enskilda objektet. I utredningsbetänkandet konstateras att det finns möjligheter att med alternativa genomförandeformer höja effektiviteten både i tidiga planerings-skeden, under produktion och i förvaltning. En effektiv konkurrens mellan anbudsgivare är väsentlig, liksom relationen mellan byggherre och marknad. Utredningens förslag analyseras och bereds vidare i Regeringskansliet.

Omförhandling av infrastrukturprojekt i Stockholm

Regeringen gav i mars 2025 en förhandlingsperson i uppdrag att omförhandla avtal som rör infrastrukturprojekt i Stockholm. I uppdraget ingick också att klargöra förutsättningarna för genomförande och finansiering av Östlig förbindelse. Förhandlingsuppdraget rörde de projekt som förhandlades fram inom 2013 års Stockholmsförhandling och de avtal inom Sverigeförhandlingen som rör Stockholms län, t.ex. Stockholms tunnelbana och Spårväg Syd. I den del av uppdraget som omfattade Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen ingick att förhandla med Region Stockholm och berörda kommuner med målsättningen att kunna ingå överenskommelser om en hantering av kostnaderna. När det gäller Östlig förbindelse i Stockholm var målsättningen att en avsiktsförklaring som klargör förutsättningarna för genomförande och finansiering skulle tecknas mellan staten, regionen och berörda kommuner. Uppdraget skulle redovisas i juni 2025. Förhandlingarna ledde inte till några nya avtal.

I september 2025 beslutade därför regeringen att ge en ny förhandlingsperson i uppdrag att fortsätta arbetet med att omförhandla avtal som rör infrastrukturprojekt i Stockholm. I uppdraget från regeringen ingick även att teckna en avsiktsförklaring som klargör förutsättningarna för genomförande och finansiering av projektet Östlig förbindelse. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) konstaterade att de tidigare förhandlingarna inte ledde till nya avtal eftersom man inte kunde komma överens om alla delar inom uppdragets tidsram. Det nya uppdraget redovisades i november 2025. De avtal som förhandlingarna resulterade i innebär att tunnelbaneutbyggnaderna i Stockholmsförhandlingen och utbyggnaden av Spårväg syd, etappen Flemingsberg–Skärholmen, nu är finansierade. Redovisningen innehöll också en avsiktsförklaring om Östlig förbindelse, underskriven av den förhandlingsperson som regeringen hade utsett, Region Stockholm, Stockholms stad och Nacka kommun. Respektive undertecknande parts beslutande församling har godkänt tilläggsavtalen. Vidare har Region Stockholm, Stockholms stad och Nacka kommun godkänt avsiktsförklaringen. Regeringen godkände i december 2025 tilläggsavtalen och avsiktsförklaringen.

Tre objekt som har utretts av Trafikverket

Regeringen har i direktivet till Trafikverket om att ta fram ett förslag till en nationell plan för transportinfrastrukturen särskilt pekat ut följande objekt där ytterligare underlag för alternativ finansiering och genomförande ska utarbetas:

- Malmbanan
- Östlig förbindelse i Stockholms län
- den svenska sidan av Öresundsregionen.

I förslaget redovisar Trafikverket sin syn på dessa objekt. Trafikverket menar att OPS kan vara lämpligt på Malmbanan och anför att ett fortsatt statligt engagemang i Malmbanan även framöver förefaller vara det mest sannolika, även om verksamhetsformen och ägarandelen skulle kunna omprövas jämfört med nuvarande situation. När det gäller Östlig förbindelse har Trafikverket tagit fram underlag till den förhandlingsperson som hade regeringens uppdrag att genomföra en förhandling som innefattar att klargöra förutsättningarna för genomförande och finansiering av Östlig förbindelse i Stockholms län (se ovan). När det gäller åtgärder i Öresundsregionen som kan finansieras av intäkter från Öresundsbron föreslår Trafikverket åtgärder som kan finansieras med hjälp av Svedabs utdelningsbara medel och framhåller att analyserna av lämpliga åtgärder och deras kostnader i flera fall behöver fördjupas (se nedan). Trafikverket konstaterar att det finns ett antal andra objekt där kompletterande finansiering, exempelvis med banavgifter eller infrastrukturavgifter, har föreslagits av andra aktörer. För några av dessa har aktörerna tagit fram utredningar som beskriver möjliga OPS-upplägg med alternativ finansiering.

Finansiering genom EU

Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE), på engelska Connecting Europe Facility (CEF), är ett finansieringsinstrument som bl.a. ska ge ekonomiskt stöd för att genomföra projekt inom det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Projekt i medlemsstaterna kan efter ansökan beviljas medfinansiering från EU om projektet syftar till att genomföra färdigställandet av nätet. Trafikverket ansöker om medel, och dessa medel betalas ut till Riksgälden och tillförs sedan Trafikverket genom ett särskilt anslag. EU anordnar bidragsutlysningar, och om Trafikverket har lämpliga projekt som uppfyller utlysningarnas kriterier kan man få bidrag. Trafikverket pekar i sitt förslag till nationell plan på att det är svårt att bedöma storleken på dessa bidrag, eftersom Trafikverket upprättar ansökningar i konkurrens med andra medlemsländers infrastrukturförvaltare.

Regeringen konstaterar i sin senaste infrastrukturproposition att bidrag ur EU-budgeten kan medfinansiera vissa infrastrukturinvesteringar. Regeringen bedömer att Sverige bör fortsätta att arbeta aktivt för att söka medfinansiering från EU för infrastrukturprojekt. Det strategiska arbete som pågår ska enligt regeringen utvecklas, och de ansökningar som skickas in bör hålla hög kvalitet samt bedömas ha god sannolikhet att bli beviljade medel. I propositionen pekar regeringen på att Sverige har haft ett positivt utfall med en ökande trend när det gäller bidrag för infrastrukturprojekt ur EU-budgeten och att medfinansieringen från EU under de senaste tre åren har uppgått till ca 300–800 miljoner kronor per år. Regeringen ser positivt på Trafikverkets arbete för att få medfinansiering från EU och tydliggör vikten av att det fortsätter utvecklas strategiskt framöver.

Finansiering genom Nato

Sverige kan också ansöka om finansiering av infrastruktur från Nato Security Investment Program (NSIP). Det finansierar uppbyggnad av militär infrastruktur och de förmågor som behövs för att Natos försvarsplaner ska kunna genomföras. Medlemsländerna kan ansöka om finansiering för investeringar som bidrar till alliansen som helhet. Investeringarna måste överstiga det nationella behovet och vad som kan förväntas bekostas av ett enskilt medlemsland. Trafikverket uppger i sitt förslag till nationell plan att man har kunskap om behov och brister utifrån militär rörlighet. Objekt som inte är transportpolitiskt motiverade utan i huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar ska dock bedömas och finansieras i särskild ordning. Dessa objekt ingår därför inte i Trafikverkets förslag till den nationella planen. Regeringen uppgav i sin senaste infrastrukturproposition att det är osäkert hur stora möjligheter det kommer att finnas till finansiering från Nato. Sverige ska dock enligt propositionen arbeta aktivt för att om möjligt få sådana bidrag.

Medfinansiering av statlig infrastruktur

Medfinansiering innebär att kommuner, regioner och företag bidrar till att finansiera eller delfinansiera statlig infrastruktur. Trafikverket uppger i sitt förslag till nationell plan att medfinansiering genom bidrag ska utgå från bidragsgivarens nytta och i första hand avse tillägg eller förbättringar i projekt som Trafikverket ändå planerar att genomföra. Möjligheten till medfinansiering och samverkan (inklusive annan parts finansiering av egen infrastruktur) skapas företrädesvis i de fall då staten å ena sidan och kommuner och kommersiella intressen å andra sidan möts vad avser utveckling av noderna i transportsystemet och i tätbebyggda områden. Medfinansieringens syfte är att få ut ett högre värde av den samlade åtgärden än om var och en av finansiärerna agerar självständigt.

Regeringen pekar i den senaste infrastrukturpropositionen på att frivillig medfinansiering från kommuner, regioner och företag kan vara ett sätt att åstadkomma effektiva lösningar i transportsystemet. Det är enligt regeringen viktigt att understryka att förekomsten av medfinansiering inte ändrar den grundläggande ansvarsfördelningen mellan statliga och kommunala aktörer för transportinfrastrukturen. Som huvudregel bör initiativet komma från den medfinansierande parten. Regeringen betonar att infrastrukturpolitiken behöver ett nationellt perspektiv som bidrar till utvecklingen av sammanhängande stråk och en tydlig systemsyn i bedömningen av åtgärder för att öka samhällsnyttan av transportinfrastrukturen. I propositionen betonas att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen. I propositionen betonar regeringen att de transportpolitiska målen bör vara utgångspunkt för prioritering av objekt oberoende av om det förekommer medfinansiering eller inte. Trafikverket ska enligt regeringen alltid undersöka förutsättningarna för medfinansiering för åtgärder i den nationella planen och kan ingå avtal om medfinansiering eller

förskottering. Förskotteringar ska vara räntefria lån och betalas tillbaka när det finns utrymme inom de anslag som Trafikverket disponerar. Även för objekt med alternativ finansiering ska enligt regeringen samhällsekonomisk lönsamhet vara vägledande och skattebetalarnas långsiktiga intresse värnas.

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.

Av Trafikverkets inriktningsunderlag för 2026–2037 framgår 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 man också få en klarare bild av vad som är åtgärder som ingår direkt i statligt ansvar och som kommuner och regioner inte ska behöva medfinansiera.

I sitt förslag till nationell plan uppger Trafikverket att genom förskottering (lån) från kommuner, regioner eller företag kan byggandet av statlig infrastruktur tidigareläggas, om åtgärderna genomförs enligt den nationella planen för transportinfrastruktur eller länsplanerna.

Trafikverket har redovisat medfinansiering och förskottering av statlig infrastruktur från avtalsparter för 2024–2027 (rapport 2025:059) och för 2025–2028 (rapport TRV 2026/11430). Av rapporterna framgår att Trafikverket för 2024 fick 1 187 miljoner kronor från avtalsparter för medfinansiering av statlig infrastruktur. För 2025 erhöll Trafikverket 1 741 miljoner kronor. Dessa summor innefattar alla åtgärder som ingår i den nationella planen och i länsplanerna för perioden 2022–2033. Trafikverket erhöll varken 2024 eller 2025 någon finansiering i form av förskottering.

Närmare om Öresundsbron

Svenska staten är via det statliga bolaget Svedab hälftenägare i Öresundsbrokonsortiet. Riksdagen beslutade 1997 om ett bemyndigande till regeringen att låta 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).

Öresundsbrokonsortiet är ansvarig förvaltare av Öresundsbron, och konsortiet är ett dansk-svenskt företag som ägs till lika delar av Svedab och A/S Øresund. 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.

Svedab ska enligt sin årsredovisning genom Öresundsbrokonsortiet äga, driva och förvalta Öresundsbron samt äga och förvalta de svenska landanslutningarna så att arbetskraft, studerande, turister och näringsliv på ett enkelt, pålitligt och prisvärt sätt säkert kan färdas över Öresund. Svedabs utdelningspolicy anger att överskott av likvida medel används till att återbetala skulderna i Riksgälden. När skulderna är fullt återbetalda kommer Svedab att lämna kontanta utdelningar till ägaren. Svedab och A/S Øresund beslutar om ägarnas uttag från Öresundsbrokonsortiet, och villkoren regleras i konsortialavtalet.

A/S Øresund ägs till 100 procent av Sund & Bælt Holding A/S som i sin tur ägs av den danska staten. Sund & Bælt arbetar med stora investeringar i transportinfrastruktur och är en av de stora aktörerna inom infrastruktur i Danmark. Bolaget uppger att man arbetar långsiktigt och bl.a. tillhandahåller analyser av möjliga framtida transportlänkar, tar fram finansiering av politiskt beslutade lösningar och är ansvarig för design, konstruktion, drift och underhåll. Bolaget arbetar med broar, tunnlar, vägsystem och andra komplexa projekt, t.ex. bron över Stora Bält.

Öresundsbrokonsortiets främsta uppgift är att äga och driva den fasta förbindelsen över Öresund, inklusive att upprätthålla en hög nivå av tillgänglighet och säkerhet för förbindelsen, och att se till att de lån som tagits för att bygga Öresundsbron återbetalas inom en rimlig tidsperiod. Sedan 2012 redovisar konsortiet vinst. Av konsortiets årsredovisning för 2025 framgår att konsortiets resultat före värdeförändring blev 1 736 miljoner danska kronor, vilket var en ökning med 100 miljoner danska kronor jämfört med 2024. Med intäkter från den affärsmässiga verksamheten, dvs. intäkter från väg- och järnvägstrafiken, ska konsortiet betala tillbaka lånen som bron byggdes för. Den räntebärande nettoskulden (exklusive värdeförändring) minskade 2025 med 1 578 miljoner till 3 736 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. Den största osäkerheten i beräkningarna är enligt årsredovisningen den långsiktiga utvecklingen av trafiken och realräntan.

I den senaste infrastrukturpropositionen uppger regeringen att Svedab bedömer att de avgifter som betalas för att trafikera Öresundsbron fr.o.m. 2029

kommer att generera intäkter till staten. På samma sätt som intäkter från trängselskatterna används för att utveckla transportinfrastrukturen i respektive region anser regeringen att intäkterna från Öresundsbron bör användas till investeringar i transportinfrastruktur i Öresundsregionen.

Trafikverket har i sitt förslag till nationell plan konstaterat att när det gäller åtgärder i Öresundsregionen som kan finansieras av intäkter från Öresundsbron (dvs. Svedabs utdelningsbara medel) tyder en överslagsmässig beräkning, som Svedab har redovisat, på att det för 2032–2050 kan komma att genereras en årlig genomsnittlig utdelning på ca 1,2–1,4 miljarder kronor i 2024 års penningvärde. Samlat kan det för denna period om 18 år enligt Trafikverket kalkylmässigt finnas omkring 25 miljarder kronor som skulle kunna disponeras för tillkommande åtgärder i transportinfrastrukturen i Öresundsregionen om ägaren staten så beslutar. Trafikverket föreslår åtgärder som kan finansieras med hjälp av Svedabs utdelningsbara medel och framhåller att analyserna av lämpliga åtgärder och dess kostnader i flera fall behöver fördjupas.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om finansiering av infrastruktur behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU5 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet konstaterade bl.a. att huvudprincipen är att statliga infrastrukturinvesteringar ska finansieras med anslag men att riksdagen kan besluta att de får finansieras på något annat sätt. Utskottet välkomnade att regeringen avsåg att aktivt pröva möjligheten till finansiering på andra sätt än genom anslag och avgifter. 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 vill inledningsvis påminna om 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 OPS. Utskottet har inget att invända mot den nuvarande ordningen. När det gäller t.ex. lånefinansiering kan utskottet konstatera att Trafikverket i inriktningsunderlaget har anfört att lånefinansiering i särskilda fall kan vara ett alternativ till anslag för finansiering av infrastrukturprojekt. Utskottet välkomnar att regeringen avser att aktivt pröva möjligheten till finansiering på andra sätt än genom anslag och avgifter. Utskottet delar regeringens bedömning att alternativa finansieringsformer för transportinfrastruktur, dvs. finansiering på andra sätt än genom anslag och avgifter, bör prövas under förutsättning att de kan leda till ett snabbare eller mer kostnadseffektivt genomförande eller att fler objekt kan genomföras inom

en viss tidsram än vad som annars hade varit fallet. Utskottet välkomnar att regeringen anser att det är angeläget att kunna pröva alternativa former för att finansiera och organisera utvecklingen av transportinfrastrukturen och att regeringen avser att ge Trafikverket i uppdrag att fördjupa analyserna för att skapa förutsättningar för OPS. Utskottet ser även positivt på att regeringen har låtit omförhandla förutsättningarna för genomförande och finansiering av Östlig förbindelse och att Trafikverket har utrett alternativ finansiering och genomförande av bl.a. Malmbanan och insatser i Öresundsregionen. När det gäller motionsförslaget om samfinansieringsavtal med kommuner och regioner vill utskottet bl.a. peka på att en förhandlingsperson har haft i uppdrag att omförhandla avtal som rör infrastrukturprojekt i Stockholm. Regeringen har också tidigare gett en förhandlingsperson i uppgift att rätta ut kvarstående frågetecken när det gäller finansieringen av sträckan Göteborg–Borås, vilket gjordes genom ett samfinansieringsavtal med kommuner, regionen och Trafikverket.

När det gäller motionsförslagen om att låta bolag bygga och äga infrastruktur och om att järnvägsprojekt bör drivas i bolagsform och projektfinansieras påminner utskottet om att regeringen har angett att den avser att under den kommande planperioden testa investeringsobjekt som projekteras och byggs av någon annan aktör än Trafikverket. Detta kan göras t.ex. genom upphandling genom OPS eller genomförande i bolagsform för att få jämförelseobjekt till Trafikverkets produktionsupplägg och driftsformer. Regeringen har konstaterat att OPS-projekt ofta organiseras i ett projektbolag, men de kan också handlas upp av en myndighet. Utskottet ser positivt på att regeringen nyligen har låtit utreda alternativa former för organisering och genomförande av statlig infrastruktur. Som framgår av tidigare avsnitt i detta betänkande har utredaren bl.a. föreslagit att ett statligt ägt bolag med uppdrag att genomföra väg- och järnvägsobjekt ska bildas. Utredaren har även föreslagit bl.a. att infrastrukturprojekt ska kunna genomföras som OPS om analyser visar att det är lämpligt för det enskilda objektet. Utskottet välkomnar att utredningsförslaget analyseras och bereds vidare i Regeringskansliet.

När det gäller motionsförslagen 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. Utskottet ser positivt på frivillig medfinansiering från kommuner, regioner eller företag och menar att det kan vara ett sätt att åstadkomma effektiva lösningar i transportsystemet.

När det gäller motionsförslagen om att intäkterna från Öresundsbron ska finansiera regionala infrastrukturinvesteringar kan utskottet konstatera att de avgifter som betalas för att trafikera Öresundsbron så småningom kommer att generera intäkter till staten. Utskottet vill påminna om att regeringen redan i oktober 2024 fattade beslut om att eventuella överskott fr.o.m. 2029 ska kunna användas till regionala infrastruktursatsningar. Utskottet delar regeringens be-

dömning att tillkommande åtgärder kan vara ett bra sätt att använda ett framtida överskott som skulle vara värdeskapande för Öresundsregionen. Utskottet anser i likhet med regeringen att analyserna av lämpliga åtgärder och kostnader i flera fall behöver fördjupas, och det kan även finnas behov av att närmare analysera de juridiska förutsättningarna. Utskottet välkomnar att regeringen avser att arbeta vidare med frågan om möjligheten att använda dessa medel för infrastruktursatsningar.

Utskottet konstaterar sammanfattningsvis att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2025/26:409 (C) yrkande 2, 2025/26:791 (SD), 2025/26:959 (L), 2025/26:984 (C) yrkande 2, 2025/26:2549 (SD), 2025/26:2780 (V) yrkandena 36–38, 2025/26:3274 (MP) yrkandena 8, 9, 23 och 24, 2025/26:3672 (KD), 2025/26:3728 (C) yrkande 2, 2025/26:4164 (C) yrkande 1 och 2025/26:4178 (MP) yrkandena 42–44.

Samhällsekonomiska analyser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om samhällsekonomiska analyser. Utskottet konstaterar att det finns en lång tradition av att använda samhällsekonomiska analyser och understryker att det är viktigt att analyserna är väl underbyggda och har en god kvalitet. Utskottet framhåller vikten av att medel för infrastruktur används på ett effektivt sätt och betonar att det är viktigt att fokusera på insatser som är samhällsekonomiskt lönsamma. Vidare välkomnar utskottet det arbete som görs för att säkerställa kvaliteten på de samhällsekonomiska analyserna. Utskottet anser att det för närvarande inte finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen.

Jämför reservation 28 (S, V, C, MP).

Skrivelsen

Regeringen anger i skrivelsen att det samtidigt som ett utökat underhåll är prioriterat krävs investeringar i ny och samhällsekonomiskt effektiv infrastruktur. Regeringen uppger att man har lagt stor vikt vid att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioriteringen av nya investeringar och att Trafikverket i enlighet med det har föreslagit att objekt med ökade kostnader eller försämrade nyttor ska utgå eller bli föremål för omtag. Regeringen har därtill valt att göra ett antal förändringar jämfört med Trafikverkets planförslag.

Motionerna

Följdmotioner

I kommittémotion 2025/26:4162 yrkande 13 anför Aylin Nouri m.fl. (S) att modellerna för samhällsekonomiska lönsamhetsbedömningar bör ses över och utvecklas för att bättre spegla verkliga samhällsekonomiska värden. Motionärerna betonar att modellerna för samhällsekonomiska lönsamhetsbedömningar utgör ett viktigt underlag i infrastrukturplaneringen, men de anför samtidigt att det är uppenbart att modellerna innehåller systematiska snedvridningar och att det därför finns en betydande risk att modellernas begränsningar leder till felaktiga prioriteringar och beslut.

I kommittémotion 2025/26:4179 yrkande 6 anför Malin Östh m.fl. (V) att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utveckla samhällsekonomiska beräkningsmodeller för infrastrukturinvesteringar som tar bättre hänsyn till järnvägens samhällsnyttiga egenskaper och långsiktiga hållbarhet. Motionärerna menar att de beräkningsmodeller som används i dag missgynnar järnvägen; att stycka upp järnvägen och bygga enskilda sträckor och sedan räkna på dem i stället för effekter av hela stråket gör att helhetsperspektivet och därmed samhällsnyttan riskerar att försvinna i beräkningarna.

I kommittémotion 2025/26:4178 yrkande 48 menar Linus Lakso m.fl. (MP) att man behöver genomföra en större översyn av de samhällsekonomiska analyserna som ligger till grund för bedömningen av samhällsekonomisk nytta. Motionärerna framhåller att det behövs ett omtag och menar att en översyn behövs om man på allvar ska prioritera järnvägen och klimatet.

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 107 anför Aylin Nouri m.fl. (S) att regeringen behöver låta granska och förändra den modell för samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning som Trafikverket använder. Motionärerna uppmärksammar den kritik som har riktats mot modellen, bl.a. att den innehåller systematiska snedvridningar, att järnvägsprojekt i allmänhet missgynnas, att den underskattar nyttan av delsträckor och att den värderar långsiktiga samhällsekonomiska vinster för lågt.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 19 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att man bör göra en genomlysning och omarbetning av värderingen av gods-transporter i de samhällsekonomiska kalkylerna för att värdera industrins och godsflödets betydelse rätt. Motionärerna konstaterar att godset är konstant undervärderat och att nyttan av tillförlitliga godstransporter inte framgår av dagens kalkylmodeller, och de menar att med en felaktig eller ofullständig kalkyl kommer felaktiga samhälleliga investeringsbeslut att fattas.

I motion 2025/26:33 anför Josef Fransson (SD) att det inom regeringsdepartementen bör inrättas en oberoende expertkommitté för infrastrukturfrågor (yrkande 1). Motionären menar att en sådan expertkommitté bör besluta om hur samhällsekonomiska analyser ska göras och vilka ingångsvärden som ska användas samt också löpande granska Trafikverkets samhällsekonomiska

kalkyler. Vidare anför motionären att Trafikverket bör ges nya uppdrag gällande samhällsekonomiska kalkyler och återrapporering (yrkande 2). Han menar att Trafikverket bör få i uppdrag att identifiera de samhällsekonomiskt mest lönsamma investeringarna inom en viss budgetram och att löpande rapportera resultatet av gjorda investeringar och andra åtgärder.

I motion 2025/26:2628 yrkande 2 anför Martina Johansson och Elisabeth Thand Ringqvist (båda C) att Trafikverket ska ta med besöksnäringen i sin nyttoutvärderingskalkyl. Motionärerna framhåller att det för att få möjlighet till utveckling i olika delar av landet krävs att Trafikverket lägger större vikt vid besöksnäringen i sin planering.

Bakgrund och pågående arbete

Samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser

Samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser är en metod som används för att bedöma infrastrukturinvesteringars samhällsekonomiska lönsamhet. Med denna metod kan man rangordna objekt och därigenom göra det möjligt att prioritera i enlighet med det övergripande transportpolitiska målet om samhällsekonomisk effektivitet. En samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys beskriver och väger samman alla konsekvenser som en åtgärd medför, både positiva och negativa. Så långt det är möjligt kvantifieras olika effekter, men ofta måste man enligt Trafikverket även göra kvalitativa bedömningar som också vägs in i den samlade analysen. I en samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys ska alla effekter vägas in, såväl kvantifierade som ej kvantifierade. Det innebär att analysen oftast innehåller både beräkningar (t.ex. av effekter på tillgänglighet, trafiksäkerhet och utsläpp) och bedömningar (t.ex. av effekter på natur- och kulturmiljö). De beräknade effekterna sammanfattas ofta i en s.k. nettonuvärdeskvot, som är kvoten mellan nuvärdet av alla effekter och de offentliga utgifterna för åtgärden. Den visar därmed hur mycket nettosamhällsnytta som skapas per krona som satsas av de offentliga medlen. Om de samlade positiva effekterna av en åtgärd är större än de samlade negativa effekterna bedömer Trafikverket att åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam.

Trafikverket konstaterar i sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 (rapport 2025:111) att det länge har pågått en diskussion om huruvida alla nyttoeffekter av en åtgärd verkligen fångas i de samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyserna eller om det kan finnas stora indirekta effekter som inte fångas. Indirekta effekter är sådana som uppstår på andra marknader än transportmarknaden; det kan exempelvis vara stordriftsfördelar eller handla om att frigöra mark som möjliggör en exploatering. Trafikverket menar att indirekta effekter i allmänhet sannolikt är försumbara, men när det gäller t.ex. stora infrastrukturåtgärder som ger stora och värdefulla direkta effekter kan det uppstå betydande effekter på andra marknader såsom arbetsmarknader med betydande andel arbetspendlare eller inom varu- och tjänsteproduktion som i mycket hög grad är transportberoende. Trafikverket

uppmärksammar att det dock finns risk för dubbelräkning eftersom indirekta effekter helt eller delvis redan ingår i de resenärseffekter som verket tar fram. Exempelvis kan restidsvinster som ligger i resenärseffekterna bytas mot ett bättre och billigare boende eller ett jobb med högre lön och längre restid. I dessa fall handlar det om att effekten av en åtgärd tas ut av hushållet på ett annat sätt än vad effektrubriken i den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen antyder men att den samlade nyttan är densamma. Trafikverket menar därför att åtgärders huvudsakliga effekter i allt väsentligt fångas i de samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyserna.

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. 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. 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 nå 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 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. I ASEK-rapporten anges exempelvis hur en inbesparad restidstimme eller 1 kilo minskade koldioxidutsläpp ska översättas till kronor så att olika effekter kan vägas samman och åtgärder jämföras på ett konsekvent sätt. ASEK-rekommendationerna ska enligt Trafikverket utgå från allmänt etablerad kunskap, baserad på vetenskap och beprövad erfarenhet och praxis, inom området samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys. ASEK-rekommendationerna ska bl.a. beakta EU-kommissionens rekommenderade principer för analyser inom transportsektorn och andra internationella vägledningar. ASEK-rekommendationerna ses över vartannat år och revideras mer omfattande vart fjärde år. Den senaste rapporten, ASEK 8.0, publicerades i april 2024. ASEK 8.0 var resultatet av en omfattande översyn som medförde flera revideringar av både principer och kalkylvärden.

ASEK-rekommendationerna beslutas av Trafikverket, som även fattar beslut om att tillämpa dessa i de analyser som genomförs av eller åt Trafikverket. ASEK-arbetet är kopplat till en myndighetsövergripande samrådsgrupp som består av representanter för Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Naturvårdsverket, Energimyndigheten, Boverket, Region Stockholm och Trafikanalys (adjungerad). Dessutom finns det ett vetenskapligt råd kopplat till framtagande av ASEK-rapporten.

I rapporten Tio frågor om Trafikverkets användning av prognoser och kalkyler (rapport 2024:163) betonar Trafikverket att man använder samhälls-ekonomiska kalkyler som ett hjälpmedel för att göra avvägningar transparenta och konsekventa, och så långt som möjligt i linje med medborgarnas egna värderingar. De relativa vikterna som läggs vid t.ex. trafiksäkerhet eller restid utgår från medborgarnas egna värderingar, så som de uttrycks i deras val och handlingar, t.ex. hur de väljer mellan alternativ med olika risk, kostnad och restid.

Trafikanalys har enligt sin instruktion (2010:186) i uppdrag att kontinuerligt följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhälls-ekonomiska analyser och följa den internationella modellutvecklingen på området, och man ska årligen redovisa sitt arbete inom området till regeringen. Som framgår av tidigare avsnitt ska Trafikanalys samtliga uppgifter inordnas i Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys) den 1 januari 2027.

Samhällsekonomiska analyser, näringslivet och godstransporter

I Trafikverkets rapport Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg (2019:144) från september 2019 anför verket att dess 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 som är kopplade till järnvägsunderhåll har blivit alltmer frekventa på senare år. Trafikverket anför 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 inte heller är självklart att överflyttningseffekterna alltid är samhällsekonomiskt lönsamma. Trafikverket konstaterar i Promemoria till inriktningsunderlaget för 2018–2029 – Utvecklingsbehov trafikprognoser och samhällsekonomiska kalkyler (pm 2015:227) 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. Trafikverket betonar bl.a. att exempelvis näringslivsnyttor redan ingår i kalkylerna.

Trafikanalys konstaterar i sin rapport Trafikverkets arbete med modeller för samhällsekonomiska analyser 2020 (rapport 2021:3) att Trafikverkets

modeller har utvecklats men att stora lanseringar har försenats. Trafikanalys uppmärksammar att Trafikverkets modeller generellt anses vara bra på att analysera stora infrastrukturinvesteringar inom väg- och järnvägsområdena och att det t.ex. är 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 refereras bl.a. till Samgods, som är ett nationellt modellsystem för trafikslags-övergripande 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 att värdera förseningar och osäkra transporttider för gods.

Trafikutskottets studie våren 2026

Trafikutskottets uppföljnings- och forskningsgrupp inledde i januari 2026 ett projekt om samhällsekonomiska analyser för planering av infrastrukturinvesteringar. Syftet med projektet har varit att ge trafikutskottet ett kunskapsunderlag om samhällsekonomiska analyser inför framtida beredningar av riksdagsärenden som är kopplade till transportinfrastrukturen. Fokus i studien ligger på väg- och järnvägstransporter. Följande frågeställningar ska belysas:

- Hur ser Trafikverkets övergripande modell för samhällsekonomiska analyser ut, dvs. hur gör Trafikverket sin samlade bedömning?
- Hur beräknar Trafikverket i sina nyttokostnadsanalyser de samhällsekonomiska nyttorna av vägars och järnvägars livslängd, kortare restider, godstransporter i förhållande till persontransporter och bättre infrastruktur för boende och näringslivet, s.k. exploateringseffekter?
- Vad säger forskningen om nyttoberäkningar i samhällsekonomiska analyser?

En rapport ska i juni 2026 publiceras i serien Rapporter från riksdagen (RFR).

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om samhällsekonomiska analyser behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU5 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet framhöll vikten av att säkerställa att de medel som investeras i infrastruktur används på ett effektivt sätt och att det därför är viktigt att fokusera på infrastrukturinsatser som är samhällsekonomiskt lönsamma.

Utskottet underströk vikten av att samhällsekonomiska analyser är väl underbyggda och av god kvalitet. Utskottet ansåg inte att det fanns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen.

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, och 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 att det är mycket viktigt att dessa analyser är väl underbyggda och har en god kvalitet och att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioriteringen av åtgärder i transportinfrastrukturen.

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 och att Trafikanalys kontinuerligt följer detta arbete och årligen redovisar resultatet av sitt arbete inom området till regeringen. Utskottet har inget att invända mot denna ansvarsfördelning. Vidare vill utskottet särskilt lyfta fram 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 förfinar arbetet i syfte att uppnå största möjliga effektivitet. När det gäller motionsförslagen om värderingen av godstransporter och betydelsen av bl.a. besöksnäringen konstaterar utskottet att Trafikverket har utrett dessa frågor.

Avslutningsvis vill utskottet uppmärksamma att utskottet under våren 2026 har genomfört en studie om samhällsekonomiska analyser för planering av infrastrukturinvesteringar. En rapport med resultaten av studien kommer att publiceras i juni 2026 i serien Rapporter från riksdagen.

Sammanfattningsvis anser utskottet att det för närvarande inte finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2025/26:33 (SD) yrkandena 1 och 2, 2025/26:2628 (C) yrkande 2, 2025/26:3653 (S) yrkande 107, 2025/26:3728 (C) yrkande 19, 2025/26:4162 (S) yrkande 13, 2025/26:4178 (MP) yrkande 48 och 2025/26:4179 (V) yrkande 6.

Kostnadskontroll, produktivitet och effektivitet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om kostnadskontroll, produktivitet och effektivitet. Utskottet betonar vikten av en god kostnadskontroll och kostnadseffektivitet. Utskottet understryker vikten av att komma till rätta med de ökande kostnaderna och pekar på behovet av kostnadsreducerande åtgärder och kostnadskontroll. Utskottet välkomnar att regeringen anför att objekt med bl.a. stora kostnadsökningar eller samhällsekonomisk olönsamhet behöver analyseras särskilt och att de kan omprövas av regeringen. Utskottet framhåller även bl.a. systemet med byggstartsbeslut och vikten av att upphandlingar blir effektivare och mer ändamålsenliga. 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 29 (S) och 30 (C).

Skrivelsen

Regeringen betonar i skrivelsen att underhåll av och investeringar i transportinfrastruktur behöver göras på ett kostnadseffektivt sätt där så stor samhällsnytta som möjligt skapas inom en given ekonomisk ram, och en bättre kostnadskontroll behöver uppnås. Det är enligt regeringen av största vikt att tidiga kostnadskalkyler är så välunderbyggda som möjligt och att de löpande förbättras, samt att projekten vid genomförande präglas av god budgetdisciplin så att kostnadskalkylerna inte överskrids. Regeringen konstaterar att systematiska kostnadsökningar i infrastrukturplaneringen är ett väl dokumenterat problem för såväl drift och underhåll som investeringar. Om investeringar genomförs trots att de kostar mer än förutsett riskerar det enligt regeringen bl.a. att snedvrida urvalet och utformningen av investeringar. Detsamma gäller om kostnader underskattas i tidiga skeden när investeringar först bedöms.

Regeringen anför att Trafikverket även i fortsättningen ska verka för stärkt kostnadskontroll och hög effektivitet så att anslagna resurser fullt ut kan omsättas i effektiv verksamhet. Regeringen har tagit ett antal initiativ för att öka kostnadskontrollen, men bedömer att det krävs ytterligare åtgärder för att komma till rätta med att kostnader underskattas och för att motverka att projektens kostnader blir högre än nödvändigt. Effektivare projektgenomförande och säkrare kostnadsbedömningar är enligt regeringen nödvändiga delar, men det är inte tillräckligt. Regeringen gav därför Trafikverket i uppdrag att vid framtagandet av förslaget till nationell plan tydligare än tidigare redovisa vilka kriterier för prioritering, utformning och omprövning av objekt som myndigheten har använt, samt tydligare motivera varför en namngiven investering har valts framför en annan, i synnerhet när större avvikelser görs från hur en prioritering utifrån beräknad samhällsekonomisk lönsamhet skulle

se ut. Av uppdraget framgår också att objekt med stora kostnadsökningar, samhällsekonomisk olönsamhet eller andra förutsättningar för genomförande som har försämrats väsentligt behöver analyseras särskilt och kan komma att omprövas.

Vidare betonar regeringen att ett viktigt verktyg för kostnadskontroll är systemet med byggstartsbeslut. Eftersom det är av största vikt att kostnads-kalkyler är så välunderbyggda som möjligt har regeringens tillämpning av detta verktyg skärpts. När systemet med byggstartsrapportering infördes angav regeringen att syftet bl.a. var att skapa bättre möjligheter för att successivt ompröva enskilda åtgärders prioritet baserat på ändamål och kvalitet, i takt med att kunskaper om åtgärdernas faktiska förutsättningar och konsekvenser utvecklas och tiden för genomförande närmar sig (prop. 2011/12:118). Regeringen anger i skrivelsen att den kommer att fortsätta att aktivt använda sig av processen med byggstartsbeslut för att motverka stora kostnadsökningar i projekt.

Eftersom det finns en stor osäkerhet i tidiga planeringsskeden anser regeringen, i likhet med Trafikverket, att objekt i den senare halvan av planperioden ska ses som utredningsobjekt, eller projekt under planering, och att definitiva beslut om genomförandet ska fattas först i samband med att regeringen beslutar om byte av byggstartsgrupp. Regeringen konstaterar att det pågår ett utvecklingsarbete inom Trafikverket med målet att etablera ytterligare verktyg för att skapa mer robusta kostnadsbedömningar, men även med förbättrade metoder kan inte alla kostnadsavvikelser förutses. Trafikverket har redovisat hur regeringens förslag om en central riskreserv för att hantera oväntade kostnadsfördyringar i namngivna objekt utan att det ska påverka andra objekt i planen kan införas. Syftet är att förbättra planens generella motståndskraft mot fördyringar och därmed möjliggöra en mer stabil och förutsägbar planeringsprocess.

Regeringen anser att Trafikverket i kommande planrevideringar ska utforma objekt så att de åtgärder som ingår i objekten har ett mycket tydligt samband med varandra både planerings- och innehållsmässigt. I annat fall ska åtgärderna enligt regeringen utgöra separata objekt och prövas var för sig.

Vid planeringen av såväl namngivna objekt i den nationella planen och länsplanerna som trimnings- och miljöåtgärder samt vidmakthållandeåtgärder ska Trafikverket tidigt identifiera vad som ska utgöra det grundutförande som faller inom statens kostnadsansvar, och vad som därmed ska anses utgöra tillägg som i så fall ska bekostas av annan part. Staten finansierar enklast möjliga lösning som löser kapacitetsbehov. Om kommuner eller regioner har andra önskemål är de enligt regeringen möjliga att få genomförda i samarbete med Trafikverket om de betalar för såväl planering som merkostnad för tillkommande önskemål. I detta sammanhang bör Trafikverket också klargöra vad som är det övergripande syftet med respektive objekt. Regeringen bedömer att det är särskilt viktigt att Trafikverket tillser att ändamål och projekt-mål sätts så att de inte går utöver vad som krävs för att uppfylla ett objekts grundläggande syfte. Trafikverket ska senast den 30 oktober 2026 delredovisa

hur myndigheten avser att implementera detta förtydligade arbetssätt och senast den 31 mars 2027 slutredovisa hur arbetssättet har implementerats.

En förutsättning för att regeringen ska kunna ta ställning till kostnadsförändringar i objekt är att orsakerna till dem är väl beskrivna. Att kunna följa hur objekten utvecklas är också viktigt för lärande och kunskapsöverföring inom Trafikverket. Regeringen har därför genom beslutet om den nationella planen gett Trafikverket i uppdrag att införa ändringsloggar för kostnads- och innehållsförändringar för alla namngivna objekt i den nationella planen och länsplanerna. Ändringsloggarna ska uppdateras löpande under objektens gång och finnas tillgängliga hos Trafikverket. Loggarna ska bl.a. kunna redovisas i samband med att Trafikverket lämnar förslag till byggstartsbeslut. Objekt som består av flera åtgärder eller delar ska i ändringsloggen redovisas på ett sådant sätt att de enskilda åtgärderna kan följas upp separat vad gäller kostnads- och innehållsförändringar. Trafikverket ska senast den 30 oktober 2026 delredovisa hur myndigheten avser att implementera arbetssättet med införande av ändringsloggar och senast den 31 mars 2027 slutredovisa hur arbetssättet har implementerats.

Regeringen pekar vidare på att Trafikanalys har regeringens uppdrag att granska och följa upp Trafikverkets arbete med kostnadskontroll och att man årligen t.o.m. 2028 ska redovisa en beskrivning av problembilden med kostnadsökningar, en utvärdering av Trafikverkets arbete och en redogörelse för förbättringsområden (I2022/01644). Regeringen avser att fortsätta att noga följa detta och vid behov vidta ytterligare åtgärder kring Trafikverkets arbete med kostnadskontroll.

Dessutom kan nämnas att genom planbeslutet har en central riskreserv införts i syfte att förbättra den nationella planens förmåga att hantera oförutsedda kostnadsökningar och därmed möjliggöra en mer stabil och förutsägbar planeringsprocess. För riskreserven har knappt 38 miljarder kronor avsatts, vilket motsvarar drygt 9 procent av de namngivna investeringarna i planen. Riskreserven ska fungera som ett verktyg för att hantera oväntade kostnadsökningar i enskilda objekt utan att detta tränger undan andra objekt i planen. Sammantaget bedömer regeringen att detta ökar kostnadseffektiviteten i genomförandet och bidrar till att minska förseningar. Riskreserven är enligt regeringen inte beräknad att finansiera alla kostnadsökningar som uppstår, utan det ska även fortsättningsvis finnas incitament för Trafikverket att göra omprioriteringar och att revidera objekt där fördyringar bedöms uppstå. Grundprincipen är att riskreserven inte får användas till innehållsförändringar i objekt. Regeringen avser att ge Trafikverket ett uppdrag med närmare anvisningar om hur riskreserven ska hanteras, samt hur uppföljning och redovisning av arbetet med riskreserven ska gå till.

Avslutningsvis anför regeringen att som ett led i arbetet för ökad transparens och bättre budgetdisciplin ingår förvaltningskostnader inte längre i de ekonomiska ramarna för den nationella planen. Finansieringen av dessa kostnader har fr.o.m. 2026 flyttats till Trafikverkets förvaltningsanslag (prop. 2025/26:1 utg.omr. 22, bet. 2025/26:TU1, rskr. 2025/26:127).

Motionerna

Följdmotion

I kommittémotion 2025/26:4162 yrkande 11 uppmärksammar Aylin Nouri m.fl. (S) behovet av stärkt kostnadskontroll inom infrastrukturuområdet. Motionärerna lyfter fram behovet av bättre kontroll över kostnader och genomförande samt förbättrad konkurrens och ökad effektivitet.

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 33 betonar Aylin Nouri m.fl. (S) att kostnadskontrollen vid infrastrukturinvesteringar kraftigt måste skärpas och att det pågående arbetet med ökad kostnadskontroll behöver följas upp med förslag på åtgärder som sedan noga följs upp för att se om de ger avsedd effekt. Motionärerna betonar att det är viktigt att resurserna för underhåll och investeringar i infrastruktur inte bara ökar utan att de också används på ett så effektivt sätt som möjligt, och då är en noggrann kostnadskontroll och transparens kring orsakerna till bristande kostnadskontroll avgörande.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 3 understryker 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.

I motion 2025/26:661 yrkande 2 pekar Kristoffer Lindberg (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 och att de infrastrukturprioriteringar som regionerna gör i sina länsplaner faktiskt får genomslag. Motionären menar att det finns en stor diskrepans mellan Trafikverkets kostnadskalkyler som ligger till grund för länsplanerna och de faktiska kostnaderna när projekten väl inleds och att det är uppenbart att Trafikverkets beräkningsmodeller inte stämmer överens med verkligheten.

I motion 2025/26:1940 menar Mattias Jonsson och Johan Büser (båda S) att man bör se över Trafikverkets ansvar när det gäller finansiering av statliga infrastrukturprojekt där förseningar och fördyringar uppstår. Motionärerna menar att storskaliga infrastrukturprojekt är en riksangelägenhet och ytterst statens ansvar.

I motion 2025/26:33 yrkande 3 anför Josef Fransson (SD) att eventuella avvikelser från den samhällsekonomiska prioriteringsordningen bör motiveras när beslut tas om en nationell investeringsplan. Motionären menar att man t.ex. ur perspektivet att hela Sverige ska leva inte alltid kan stirra sig blind på prioriteringsordningen men att man däremot bör ange motiv, kostnader och konsekvenser för andra projekt som trängs ut från planen.

I motion 2025/26:3631 anser Magnus Jacobsson (KD) att kommuner ska ha möjlighet att utmana en upphandling som har gjorts av Trafikverket där kommuner medfinansierar projekt. Motionären menar att många upplever att Trafikverkets lösningar blir dyrare än om kommunen genomför motsvarande investering, och ett sätt att bemöta detta problem skulle vara att kommunen

vid en Trafikverksupphandling av en sträcka får möjlighet att göra en motsvarande upphandling för att se om kommunen får fram ett lägre pris.

Bakgrund och pågående arbete

Gällande rätt

I statens verksamhet ska enligt budgetlagen (2011:203) hög effektivitet eftersträvas och god hushållning iakttas. Enligt myndighetsförordningen (2007:515) ansvarar en myndighets ledning inför regeringen för verksamheten, och den 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 redovisa produktiviteten för drifts-, underhålls- och byggåtgärder inom det egna ansvarsområdet till regeringen och se till att de regelverk och rutiner som verket disponerar över är kostnadseffektiva och enkla för medborgare och företag.

Trafikverkets arbete med kostnadskontroll

Regeringen beslutar om investeringsobjekt som är över en viss storlek i samband med att den fastställer den nationella planen. Dessa s.k. namngivna objekt följs upp regelbundet inom ramen för det s.k. byggstartssystemet.

Beslut om infrastrukturinvesteringar fattas i flera steg, och kostnadsbedömningar görs vid flera tillfällen i planerings- och beslutsprocessen. Det första beslutet är om 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 eller 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 mer 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.

Gränsen för när ett objekt ska vara namngivet höjs i den nya planen från 100 miljoner kronor till 150 miljoner kronor. Trafikverket ska även fortsättningsvis ta fram samlade effektbedömningar och välunderbyggda kostnads-kalkyler för åtgärder över 75 miljoner kronor. I detta ligger också att utvärdera och redovisa kostnadsutveckling och i vilken grad dessa åtgärder har genomförts i förhållande till det som har planerats. Trimnings- och miljöåtgärder är i

den gällande nationella planen sådana åtgärder som kostar mindre än 100 miljoner kronor. Regeringen bedömer i den senaste infrastrukturpropositionen att trimnings- och miljöåtgärder i den befintliga transportinfrastrukturen är ett effektivt sätt att bidra till uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. Gränsen för trimnings- och miljöåtgärder höjs i den nya planen till 150 miljoner kronor. Trafikverket ska dock även fortsättningsvis ta fram samlade effektbedömningar och välunderbyggda kostnadskalkyler för åtgärder över 75 miljoner kronor.

I regeringens uppdrag till Trafikverket om byggstartsrapportering 2023 (dnr LI2023/02221) angav regeringen att Trafikverket skulle redovisa kronologisk information om bedömd objektskostnad och eventuella innehållsförändringar i de planeringssteg som objektet passerat. Detta gällde 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. Utgångspunkten skulle vara när det namngivna objektet för första gången ingick i en nationell plan som regeringen beslutat. Trafikanalys redovisade i september 2023 (LI2023/01526) en delrapport om Trafikverkets redovisning till regeringen av kostnadsutveckling i investeringsverksamheten. Trafikanalys beskriver att kostnadsutvecklingen i avslutade objekt som funnits med i flera planer före beslut om byggstart inte syns i årsredovisningen samt att en konsekvens av detta är att den långsiktiga kostnadsutvecklingen i investeringsverksamheten inte förmedlas på något samlat och strukturerat sätt till regeringen. Trafikanalys redovisade vidare att det i 2023 års byggstartsrapport, till skillnad från tidigare år, ges en kompletterande beskrivning av kostnadsförändringar fr.o.m. den plan där respektive objekt för första gången ingick samt att det ger en bild av kostnadsutvecklingen som underlättar förståelsen för omfattningen av problemet med kostnadsökningar.

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. Trafikverket uppger i sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 (rapport 2025:111) att man sedan några år bedriver ett systematiskt arbete för bättre kostnadskontroll. Trafikverkets analyser av samtliga investeringar i de nationella planerna sedan 2010 visar att det oftast är under utredningsskedet som det visar sig att vissa investeringar kommer att bli dyrare än förväntat, medan kostnadsbedömningarna vid byggstartsbeslut däremot ligger i genomsnitt ganska nära de verkliga kostnaderna, även om det förekommer variationer. Analyserna visar också att det bara är vissa investeringar som visar sig vara mycket dyrare än förväntat, medan majoriteten av investeringarna visar sig kosta ungefär som förväntat. Trafikverket betonar att det är ofrånkomligt att kostnadsbedömningar är osäkra i tidiga skeden, eftersom utformning och omfattning ännu inte är bestämda och data för kostnads- och effektberäkningar ännu inte är insamlade. Det är först

efter utredningsskedet som det är möjligt att göra välgrundade bedömningar av nyttor och kostnader. I enlighet med hur planeringsprocessen är tänkt att fungera föreslår Trafikverket i förslaget till nationell plan att ett tiotal objekt ska utgå ur den nationella planen. Orsaken är att kostnaderna under utredningsskedet har bedömts bli alltför höga i förhållande till deras samhällsnyttor. I de flesta fall handlar det om investeringar vars kostnader visat sig mer än dubbelt så höga som bedömningen var när de först togs med i den nationella planen. I några fall har nyttorna visat sig vara lägre än förväntat.

Av budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1 utg.omr. 22) framgår att 9 av de 21 namngivna objekt som öppnades för trafik under perioden oktober 2023 till september 2024 bedömdes vara samhällsekonomiskt lönsamma, medan 7 objekt bedömdes vara olönsamma. Av de objekt som öppnades för trafik under 2023 ökade 16 av 21 objekt i kostnad jämfört med den ursprungliga plankostnaden. Sammantaget ökade kostnaden för de objekt som öppnades för trafik 2023 med 40 procent (motsvarande 4,4 miljarder kronor) jämfört med den beräknade kostnaden då objekten togs med i planen, omräknat med konsumentprisindex med konstant skatt (KPI-KS). Om hänsyn tas till den snabba prisutveckling som har ägt rum har 14 objekt fått ökade kostnader, och den sammantagna kostnadsökningen jämfört med kostnaden i den nationella planen för 2022–2033 är 25 procent (3,1 miljarder kronor). Regeringen uppger vidare att Trafikverket följer upp lönsamheten för objekten fem år efter att de har öppnats för trafik. Uppföljningen av 18 namngivna objekt som öppnades för trafik 2019 visar att 11 objekt hade uppnått den nytta som beskrevs när den dåvarande planen fastställdes. För två objekt kunde en jämförelse inte göras och för fem objekt bedömdes de planerade nyttorna inte vara uppnådda. Orsaken till de icke uppnådda effekterna handlar om att kostnaderna för objekten hade ökat och lönsamheten därmed minskat. För elva av objekten bedömdes den samhällsekonomiska lönsamheten ha varit positiv, för tre negativ och för fem saknades uppgifter.

Trafikanalys uppföljning av arbetet med kostnadskontroll

Trafikanalys har regeringens uppdrag att granska och följa upp Trafikverkets arbete med kostnadskontroll (I2022/01644). Varje år, fr.o.m. 2024 t.o.m. 2028, ska Trafikanalys redovisa en beskrivning av problembilden med kostnadsökningar, en utvärdering av Trafikverkets arbete och en redogörelse för förbättringsområden. I den första delredovisningen, Granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll (rapport 2024:5), konstaterar Trafikanalys att kostnadsökningar i infrastrukturplaneringen är ett väldokumenterat problem. Trafikanalys bedömer att problembilden på ett generellt plan ser likadan ut för såväl drifts- och underhållssidan som investeringssidan, t.ex. att det sker kostnadsökningar i kontrakt och att de beräknade kostnaderna för verksamheten över tid ökar mer än den generella prisökningen i ekonomin. Trafikanalys bedömer bl.a. att Trafikverket har ett

genomgående behov av att utveckla förmågan att göra kostnadsprognoser och bedöma framtida risker för kostnadsförändringar.

I den andra delredovisningen (rapport 2025:3) analyserar Trafikanalys kostnadsutvecklingen i investeringsverksamheten genom att studera ett större urval av de namngivna objekten i den nationella planen. Trafikanalys konstaterar att kostnaderna tenderar att öka oftare än inte och att de största ökningarna sker i projektens tidiga skeden. Trafikanalys ser ett fortsatt behov av att utveckla kalkylförmågan och bedömer att förståelsen för vilka orsaker som är mest avgörande för kostnadsökningarna, i synnerhet de som Trafikverket självt kan påverka, behöver öka. Trafikanalys konstaterar vidare bl.a. att kalkylmetoderna för att uppskatta kostnaderna för underhåll i tillkommande anläggning är osäkra och bör kunna kvalitetssäkras. I rapporten lämnar Trafikanalys åtta förslag på förbättringsområden som handlar om underlag för beslut om investeringar, beslutsunderlag om vidmakthållande, regeringens uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll och Trafikverksintern verksamhetsutveckling för förbättrad kostnadskontroll.

I den tredje och senaste rapporten från april 2026 (rapport 2026:5) pekar Trafikanalys på behov av bl.a. en utvecklad styrning och ett ökat kollegialt lärande. Flera förslag lämnas till Trafikverket och regeringen för att stärka kostnadskontrollen. Rapporten visar att interna krav är en av de viktigaste orsakerna till kostnadsökningar i investeringsprojekt. För många styrsignaler, med ibland motstridiga budskap, försvårar också kostnadskontrollen och gör det enligt Trafikanalys svårt för projektorganisationerna att göra ändamåls-enliga avvägningar. Myndigheten menar att det därför finns behov av att systematiskt se över och rensa i den samlade styrningen och genomföra konsekvensanalyser innan nya krav införs. Det är också viktigt att tydliggöra och skapa en samsyn i organisationen om hur interna krav ska tolkas och tillämpas. En central slutsats i rapporten är att Trafikverkets styrning i dag är omfattande och svåröverskådlig. Rapporten lyfter även behovet av att bättre ta tillvara erfarenheter i organisationen, och Trafikanalys ser ett behov av en stärkt styrning när det gäller hur livscykelkostnader ska beaktas. Otydliga mål och svaga incitament för att beakta livscykelkostnader riskerar att leda till beslut som är kostnadseffektiva på kort sikt, men dyrare över anläggningens livslängd.

I Utveckling av de ekonomiska behoven för att vidmakthålla väg- och järnvägsinfrastrukturen (pm 2025:11) analyserar Trafikanalys kostnader för vidmakthållande som har redovisats av Trafikverket i inriktningsplaneringen för 2026–2037. I inriktningsunderlaget redovisar Trafikverket ökade behov med totalt 70 miljarder kronor, varav 39 miljarder kronor för vägar och 31 miljarder kronor för järnvägar. Två huvudsakliga förklaringar till de ökade behoven är prisökningar på marknaden och att tidigare medel inte har motsvarat behoven i transportinfrastrukturen. Trafikanalys konstaterar dock att stora delar av kostnadsökningarna inte enbart kan förklaras av prisökningar. Bland andra orsaker nämns åldrande anläggningar, ökat slitage från mer trafik samt ny teknik och nya krav.

Vidare har Trafikanalys bl.a. granskat underlaget för de större infrastrukturprojekt som Trafikverket föreslår ska få börja byggas de närmaste åren (rapport 2024:8). Trafikanalys publicerade i oktober 2024 sin granskning av Trafikverkets underlag för dessa totalt 24 objekt. Syftet med granskningen var att informera regeringen om risker och osäkerheter i redovisningen som kan vara värda att undersöka mer specifikt. Trafikanalys konstaterade att flera av de brister som Trafikanalys tidigare hade påpekat kvarstod.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) redovisade i september 2024, på uppdrag av Trafikanalys, en kartläggning av förutsättningarna för att sammanställa information av relevans för Trafikverkets kostnadskontroll (VTI rapport 1219). Syftet var att ge en samlad bild och bedömning av Trafikverkets förbättringsarbete för denna informationshantering och därigenom identifiera förbättringar som är eller snart är på plats respektive begränsningar som kvarstår. Av kartläggningen framgår att Trafikverket upprepade gånger har fått kritik för brister i förutsättningarna för att följa upp verksamhetens kostnader och produktivitet. VTI menar att dessa brister begränsar dels riksdagens och regeringens möjlighet att fatta välgrundade beslut om Trafikverket och den nationella transportinfrastrukturen, dels myndighetens interna styrning och verksamhetsutveckling. För att åtgärda dessa brister har Trafikverket initierat flera stora och kostsamma utvecklingsprojekt för nya systemstöd och förbättrad informationshantering.

På uppdrag av Trafikanalys har VTI i rapporten Institutionella trögheter som påverkar Trafikverkets kostnadskontroll (VTI rapport 1236) studerat strukturella hinder som påverkar Trafikverkets kostnadskontroll. Studien visar att problemet med kostnadsöverskridanden och bristande kostnadskontroll är både komplext och mångfasetterat. Studien visar att det finns ett antal betydande trögheter av institutionell karaktär, som har att göra med såväl explicita regler och instruktioner som värden och normer samt med kultur och grundläggande synsätt inom organisationen. Dessutom indikerar studien att det finns starka beroenderelationer mellan flera delar av den nationella planeringen och dess långa process, vilket gör det svårt att påverka kostnadskontrollen utan att också ta hänsyn till och styra även dessa delar.

Trafikanalys har i rapporten Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader för 2025 (rapport 2026:3) jämfört trafikens externa effekter, dvs. klimatpåverkan, olyckor och slitage m.m., med de skatter och avgifter som tas ut för att hantera dessa kostnader. Årets rapport visar bl.a. att internaliseringsgraden, dvs. hur väl ett trafikslag bär sina samhällsekonomiska kostnader, varierar kraftigt mellan olika trafikslag.

Trafikanalys konstaterar i Uppföljning av de transportpolitiska målen 2026 (rapport 2026:4) att det finns kvarvarande icke internaliserade kostnader för både person- och godstransporter inom alla trafikslag. Det innebär enligt Trafikanalys en risk för att samhället överkonsumerar transporter jämfört med vad som är samhällsekonomiskt mest effektivt.

Riksrevisionens granskning av infrastrukturplaneringen

I rapporten *Kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar* (RiR 2021:22) lämnade Riksrevisionen en rekommendation till regeringen att på nytt ta ställning till ett infrastrukturprojekt i nationell plan när det uppstår betydande kostnadsökningar. Vidare rekommenderade Riksrevisionen att frågan om projektet ska avbrytas bör prövas i en sådan omprövning. Regeringen har därefter skärpt tillämpningen av under vilka förutsättningar projekt kan beviljas byggstart, vilket redan fått effekt på kostnadsutvecklingen.

I december 2023 redovisade Riksrevisionen sin granskning av den nationella planeringen för transportinfrastrukturen i rapporten *Nationell plan för transportinfrastrukturen* – lovar mer än den kan hålla (RiR 2023:25). Riksrevisionen lämnade bl.a. synpunkter på vikten av att välja åtgärder som ger samhällsekonomisk lönsamhet framför objekt med lägre lönsamhet. Som en följd av Riksrevisionens rapport överlämnade regeringen i april 2024 skrivelsen *Riksrevisionens rapport om nationell plan för transportinfrastrukturen* (skr. 2023/24:135), vilken behandlades av riksdagen i betänkande 2023/24:TU18 *Infrastrukturfrågor*. I skrivelsen konstaterade regeringen att granskningen var ett viktigt bidrag i arbetet med att utveckla processen kring framtagandet av en nationell plan. Utskottet föreslog att riksdagen skulle lägga regeringens skrivelse till handlingarna och avslå följdmotionerna, och riksdagen biföll utskottets förslag.

Regeringens syn på kostnadskontroll

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28) är regeringens bedömning att en bättre kostnadskontroll behöver uppnås. Det är enligt regeringen av största vikt att tidiga kostnadskalkyler är så välunderbyggda som möjligt och att projekten vid genomförande präglas av god budgetdisciplin så att kostnadskalkylerna inte överskrids. Regeringen konstaterar att systematiska kostnadsökningar i infrastrukturplaneringen är ett väldokumenterat problem, och problembilden gäller för såväl drift och underhåll som investeringar. Det är viktigt att så tidigt som möjligt ha en realistisk bild av ett projekts kostnader, och om investeringar genomförs trots att de kostar mer än förutsett ger det flera typer av problem. Regeringen anser att Trafikverket i förslaget till nationell plan tydligare än tidigare behöver redovisa vilka kriterier för prioritering, utformning och omprövning av objekt som verket har använt. Regeringen betonar vikten av att Trafikverket fortsätter att verka för förstärkt kostnadskontroll och hög effektivitet i sin verksamhet så att anslagna resurser fullt ut kan omsättas i effektiv verksamhet. I propositionen betonar regeringen att de medel som staten tilldelar transportinfrastrukturuområdet måste användas effektivt och att Trafikverket behöver arbeta på ett systematiskt sätt med kostnadsreducerande åtgärder och kostnadskontroll.

Vidare framhåller regeringen att den har tillsatt en produktivitetskommission med uppdrag att kartlägga hinder och möjligheter för att återigen stärka produktiviteten i ekonomin, inklusive transportinfrastrukturen (dir.

2023:58). Kommissionen bedömer i sitt delbetänkande Goda möjligheter till ökat välbefinnande (SOU 2024:29) att den samhällsekonomiska effektiviteten och kostnadskontrollen i planprocessen behöver stärkas och lämnar flera förslag inom området. I oktober 2025 redovisade produktivitetskommissionen sitt slutbetänkande Fler möjligheter till ökat välbefinnande (SOU 2025:96).

I den senaste infrastrukturpropositionen betonar regeringen vidare att ett viktigt verktyg för kostnadskontroll är systemet med byggstartsbeslut. När systemet med byggstartsrapportering infördes angav den dåvarande regeringen att syftet bl.a. var att skapa bättre möjligheter för att successivt ompröva enskilda åtgärders prioritet baserat på ändamål och kvalitet, i takt med att kunskaper om åtgärdernas faktiska förutsättningar och konsekvenser utvecklas och tiden för genomförande närmar sig (prop. 2011/12:118). Regeringen betonar i den senaste infrastrukturpropositionen att detta instrument är ett viktigt sätt att följa upp kostnadsutvecklingen i projekt som är upptagna i den nationella planen. Objekt med stora kostnadsökningar, samhällsekonomisk olönsamhet eller andra förutsättningar för genomförande som har försämrats väsentligt behöver analyseras särskilt och kan komma att omprövas.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) anförde i oktober 2025 i sitt svar på interpellation 2025/26:44 att ökade medel till underhåll och effektivare arbetssätt innebär att Trafikverket nu kan upprätthålla järnvägens funktion och återta så mycket eftersatt underhåll som är faktiskt genomförbart. Regeringens uppfattning är att en bättre kostnadskontroll behöver uppnås. Som ett led i detta har regeringen konstaterat att objekt där förutsättningar för genomförandet har försämrats väsentligt behöver analyseras särskilt och kan komma att omprövas av regeringen, vilket enligt ministern är i linje med planeringsprocessen. Detta kan exempelvis ha sin grund i stora kostnadsökningar, samhällsekonomisk olönsamhet eller andra försämringar av förutsättningar. Ministern framhöll att det är viktigt med stabila och långsiktiga planeringsförutsättningar, och därför behöver planeringsprocessen fungera som tänkt, med rätt förväntningar från berörda aktörer.

Infrastruktur- och bostadsministern anförde i november 2025 i sitt svar på interpellation 2025/26:91 att ett omfattande arbete för att uppnå en bättre kostnadskontroll pågår. Trafikverket arbetar med kostnadskontroll bl.a. genom ökad kvalitet i projekteringsunderlag, kontroll av tillkommande krav och funktioner samt samverkan med entreprenörsmarknaden. Trafikverket ser också över hur och när kostnadsbedömningar tas fram under planeringsprocessen för att säkerställa att rätt underlag finns framme vid olika besluts punkter. Regeringen följer arbetet noga och avser att vid behov vidta åtgärder kring arbetet med kostnadskontroll. Regeringen arbetar enligt ministern aktivt med byggstartsbeslut för att motverka stora kostnadsökningar i projekt. Dessutom har regeringen aviserat att det kommer att inrättas en central riskreserv för hantering av fördyringar som uppstår i utvecklingen av transportinfrastrukturen. Ministern betonade att regeringen har vidtagit många åtgärder för att stärka Trafikverkets operativa förmåga och beställarkompetens

och för att se till att man använder och arbetar ihop med den innovativa sektor som kan utveckla underhållet.

Upphandling och produktivitet i anläggningsbranschen

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 produkter, tjänster och entreprenader för ca 65–70 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. Trafikverket uppger på sin webbplats att leverantörsmarknaden står för mer än 70 procent av Trafikverkets omsättning. Trafikverket betonar att man vill vara leverantörens förstaval och att det är avgörande för verkets egen förmåga. För att nå detta mål uppger Trafikverket att man genomför en rad åtgärder inom fyra prioriterade områden – relationer, affärsformer, beslutsfattande och sänkt konfliktnivå.

Av Trafikverkets årsredovisning för 2025 framgår att kostnaden för underhållsåtgärder av vägar under året uppgick till ca 14,4 miljarder kronor, vilket kan jämföras med ca 11,4 miljarder kronor 2024. När det gäller underhållsåtgärder för järnväg uppgick kostnaden till ca 9,4 miljarder kronor 2025 och ca 9,1 miljarder kronor 2024. Den totala kostnaden för drift och underhåll (inklusive reinvesteringståtgärder, trafikledning och drift) var 2025 ca 20,2 miljarder kronor för vägar och 18,2 miljarder kronor för järnvägar.

Trafikverket har tidigare uppgett att kostnaderna för drift och underhåll av det statliga vägnätet till 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. 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 kontraktsarbeten 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 kontraktsområden. Enligt Riksrevisionen började Trafikverket (dåvarande Banverket) upphandla basunderhåll av järnväg 2002, och sedan dess har 88 kontrakt upphandlats.

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). I februari 2024 redovisade Trafikverket rapporten Åtgärder för att stärka järnvägsunderhållets genomförande – på väg mot ökad operativ förmåga (2024:025) och i oktober 2024 redovisade Trafikverket sin sista uppföljande rapport för regeringsuppdraget (RU LI2023/03037). Av slutrapporten Ökad operativ förmåga för ett närmare Sverige framgår att järnvägsunderhållets omfattning och genomförande förväntades öka med 18 procent under 2024. Även andelen reinvesteringar fortsätter att öka, vilket enligt Trafikverket gör att allt fler gamla spår, växlar, ställverk och kontaktledningar kan bytas ut till nya slitstarka komponenter. Vidare tar rapporten upp flera områden där Trafikverket ser en stor potential till effektiviseringar på både kort och lång sikt genom exempelvis inköp av nya maskiner, införandet av nya affärsformer och utveckling av teknik.

I den senaste infrastrukturpropositionen bedömer regeringen att arbetet med att verka för ökad produktivitet och innovation i anläggningsbranschen bör intensifieras. Upphandlingar inom infrastrukturområdet behöver bli effektivare och mer ändamålsenliga. Åtgärder bör vidtas för att möjliggöra ett effektivare väg- och järnvägsunderhåll. I propositionen konstateras att stora delar av Trafikverkets verksamhet utförs av upphandlade leverantörer. Regeringen betonar därför vikten av att upphandlingsverksamheten bidrar till ökad produktivitet i anläggningsbranschen.

Produktivitetskommissionen konstaterar i sitt delbetänkande Goda möjligheter till ökat välbefinnande (SOU 2024:29) att det finns flera problem som har identifierats genom åren, som bristande upphandlingskompetens, alltför detaljerade upphandlingar som inte ger utrymme för innovation, att kraven inte samordnas för upphandling av liknande produkter och tjänster, att avtal inte följs upp och att upphandlingarna inte främjar konkurrens i tillräcklig utsträckning. Regeringen konstaterar att den svenska anläggningssektorn, inklusive infrastruktursektorn, i flera decennier har brottats med svag produktivitet utveckling. Trafikverket måste därför enligt regeringen tillsammans med andra aktörer arbeta för att bryta utvecklingen där kostnadsindex för infrastruktur ökar snabbare än inflationen.

En åtgärd som regeringen ser som angelägen är att Trafikverket fortsätter att stärka sin beställarkompetens på underhållssidan, likaväl som på investeringssidan. En stärkt beställarkompetens ska bidra till att utveckla marknaden och samverka närmare med underhållsföretag, transportföretag och transportköpare för att minimera störningar av underhållsarbete.

Regeringen aviserade i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22) att den avsåg att ge Trafikverket i uppdrag att följa upp och utvärdera upphandlingar och stärka sin upphandlingskompetens. I sitt svar på fråga 2024/25:63 betonade infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson

(KD) i oktober 2024 att upphandlingarna inom infrastrukturiområdet behöver bli effektivare och mer ändamålsenliga.

Under hösten 2024 startade Trafikverket granskningar av flera stora projekt efter kraftiga kostnadsökningar. Under tiden för granskningen hävde Trafikverket ett kontrakt och polisanmälde en leverantör för missförhållanden i ett tunnelprojekt, avslutade revisionen för två entreprenader och fortsatte granskningen av två andra projekt. Trafikverket uppger att man dessvärre ser en del allvarliga exempel på hur kontrakt med löpande räkning utnyttjas för att slippa ta ansvar enligt kontraktet. Det kan handla om överdebitering, icke-konkurrensutsatta materialpriser, gynnande av interna koncernbolag i upphandlingar och ineffektiv produktionsplanering. Därför menar Trafikverket att det är viktigt att utveckla styrningen, stärka kontroll och uppföljning men framför allt att prova nya sätt att välja rätt leverantör i upphandlingsskedet. Parallellt med granskningen har Trafikverket arbetat med att stärka det kontinuerliga revisionsarbetet i projekten med interna och externa revisionsresurser samt en översyn av upphandlingsstrategier och upphandlingsmodeller. Trafikverket rapporterade i juni 2025 att man därför utmanar och utvecklar en ny affärsform inom anläggningsbranschen i Sverige och inför en s.k. innovativ alliansmodell. Syftet är att stärka leveransförmåga, effektivitet och kostnadskontroll för stora, samhällsutvecklande infrastrukturprojekt. Alliansmodellen innebär att byggherren och leverantörerna har en gemensam organisation och delar på ansvaret för planering, projektering, färdigställande och kostnadsstyrning för infrastrukturprojekt.

I december 2024 beslutade regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att med utgångspunkt i sin roll som infrastrukturförvaltare av den statliga järnvägsanläggningen analysera vilka framtida kompetensbehov som behöver säkerställas för att dels upprätthålla en säker och robust anläggning, dels för att kunna möta och omsätta de ökade åtgärder avseende underhåll och investeringar i järnvägen som följer av den kommande nationella planen för transportinfrastrukturen avseende perioden 2026–2037 (LI2024/02410). I maj 2025 redovisade Trafikverket sitt svar i rapporten Förslag till åtgärder för att stärka kompetensförsörjningen inom järnvägsområdet (rapport 2025:055). Huvudförslaget är att Trafikverket ges en förändrad, tydligare och mer proaktiv roll i kompetensförsörjningen genom ett tillägg i Trafikverkets instruktion.

I maj 2026 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att vidta åtgärder för att förbättra produktivitet utveckling och upphandling (LI2026/00872). Trafikverket ska se över vilka systemstöd och övriga administrativa system som i dag används inom drifts- och underhållsverksamheten och vidta de åtgärder som behövs för att information om väg- och järnvägsanläggningens omfattning, dess olika delkomponenter och deras funktion samt förväntad tillståndsutveckling över tid ska kunna redovisas på ett samlat och ordnat sätt. En tidsplan för arbetet ska tas fram och redovisas. I uppdraget ingår att förbättra hur information om statliga vägar och järnvägar samlas in och redovisas i drifts- och underhållsarbetet. Uppdraget omfattar också att analysera hur underhåll i större utsträckning kan upphandlas med ökat fokus på kvalitet och

med incitament för mer innovation, bättre resultat och kortare åtgärdstider. Uppdraget inkluderar att Trafikverket ska se över vilken information myndigheten har om väg- och järnvägsanläggningars omfattning och de delkomponenter som de byggs upp av, samt hur tillståndet för anläggningarna är i dag och i vilken takt tillståndet förväntas förändras under kommande år. Hur sådan information presenteras och delges vid upphandlingar är enligt regeringen av stor vikt för de entreprenörer som önskar delta och lämna anbud och påverkar deras förutsättningar att lämna korrekta uppgifter och kostnadskalkyler. Trafikverket ska även se över hur omfattningen och storleken på anbudsförfrågningar påverkar hur många entreprenörer som är villiga att delta i upphandlingsprocessen. Med mer variation i storlek på kontrakt kan enligt regeringens uppdrag stordriftsfördelar vägas mot ökad konkurrens med fler potentiella entreprenörer. Regeringen önskar också se ett ökat fokus på kvalitet som konkurrensfaktor i upphandlingar, där så är lämpligt och möjligt. Trafikverket ska även säkerställa att upphandlingar utvärderas i syfte att utveckla upphandlingsverksamheten. God insyn i hur myndighetens upphandlingar genomförs är enligt regeringen viktigt både för ekonomisk effektivitet och för att förebygga risken för otillåten påverkan och ekonomisk brottslighet. En förbättrad uppföljning av hur ekonomiska medel används har efterfrågats av bl.a. Riksrevisionen. Uppdraget ska redovisas senast den 1 februari 2027. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) har i en kommentar framfört att arbetet med kostnadskontroll har stärkts och att Trafikverket nu får i uppdrag att ytterligare stärka produktiviteten. Ministern betonar att det är viktigt att upphandlingar genomförs effektivt och bidrar till en god konkurrens mellan entreprenörer och främjar bl.a. innovationsutveckling.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagens tillkännagivande 2022 om kostnadskontroll

Riksdagen tillkännagav 2022 för regeringen det som utskottet anför om kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar (bet. 2021/22:TU16 punkt 23, rskr. 2021/22:369). Regeringen har redovisat vilka åtgärder som den har vidtagit, och mot bakgrund av detta har regeringen anfört att riksdagens tillkännagivande är slutbehandlat. Utskottet hade i betänkande 2024/25:TU5 inget att invända mot redovisningen av tillkännagivandet.

Motionsyrkanden om kostnadskontroll, produktivitet och effektivitet

Motionsyrkanden om kostnadskontroll, produktivitet och effektivitet behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU5 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade bl.a. att en bättre kostnadskontroll behöver uppnås och underströk vikten av att komma till rätta med de ökande kostnaderna för infrastrukturprojekt. Utskottet välkomnade det pågående

arbetet och konstaterade att de frågor som togs upp i motionerna var väl uppmärksammade, och det fanns därför inte skäl att vidta någon åtgärd.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att det är viktigt att uppnå en god kostnads-kontroll. Underhåll av och investeringar i transportinfrastrukturen behöver göras på ett kostnadseffektivt sätt där så stor samhällsnytta som möjligt skapas inom en given ekonomisk ram. Utskottet kan konstatera att många stora infrastrukturprojekt tenderar att bli såväl kraftigt fördyrade som mycket försenade. Det är mycket problematiskt med de omfattande kostnadsökningar som har skett i vissa infrastrukturprojekt, och detta är ett problem som enligt utskottet måste tas på stort allvar. Utskottet vill därför understryka vikten av att komma till rätta med de ökande kostnaderna och välkomnar därmed att regeringen betonar vikten av att Trafikverket fortsätter att verka för en förstärkt kostnadskontroll och hög effektivitet i sin verksamhet. Utskottet konstaterar att Trafikverket arbetar med dessa frågor och utgår från att verket även fortsättningsvis kommer att prioritera detta. Utskottet delar regeringens bedömning att Trafikverket behöver fortsätta arbeta med kostnadsreducerande åtgärder och kostnadskontroll på ett systematiskt sätt för att planerade infrastrukturåtgärder ska kunna genomföras och därigenom bidra till att de transportpolitiska målen nås. Utskottet välkomnar att regeringen noga följer Trafikverkets arbete och vill starkt understryka vikten av att statliga medel inom infrastrukturområdet används effektivt. Utskottet vill även lyfta fram att Trafikanalys följer denna fråga.

Med anledning av motionsförslagen vill utskottet också understryka att det är viktigt med rättvisande kalkyler i samband med att olika infrastrukturprojekt läggs in i den nationella planen. Utskottet välkomnar därför att regeringen har anfört att objekt med stora kostnadsökningar, samhällsekonomisk olönsamhet eller andra förutsättningar för genomförande som väsentligt har försämrats behöver analyseras särskilt och att de kan omprövas av regeringen. Utskottet vill liksom regeringen understryka att samhällsekonomisk lönsamhet måste vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen. Utskottet delar regeringens bedömning att systemet med byggstartsbeslut är ett viktigt verktyg för kostnadskontroll och välkomnar att regeringen nu har infört en central riskreserv för att förbättra den nationella planens förmåga att hantera oförutsedda kostnadsökningar.

När det gäller motionsförslagen om hur upphandlingar genomförs vill utskottet peka på att regeringen har framhållit vikten av att upphandlingar inom infrastrukturområdet behöver bli effektivare och mer ändamålsenliga, och utskottet delar denna bedömning. Utskottet delar även regeringens bedömning att det är viktigt att upphandlingsverksamheten bidrar till ökad produktivitet i anläggningsbranschen. Utskottet uppmärksammar att regeringen nyligen gav Trafikverket i uppdrag att förbättra produktivitetsutveckling och upphandling. Utskottet anser att det är viktigt att upphandlingar genomförs

effektivt och bidrar till en god konkurrens mellan entreprenörer och främjar innovationsutveckling. I arbetet med att åtgärda det eftersatta underhållet är det viktigt att förkorta åtgärdsiderna, vilket bl.a. ingår i uppdraget. Utskottet delar regeringens bedömning att det är viktigt att Trafikverket fortsätter att stärka sitt arbete med att utveckla processer och informationshantering i samband med upphandlingar. Utskottet konstaterar vidare att Trafikverket har granskat flera stora projekt som har haft stora kostnadsökningar och att verket har vidtagit olika åtgärder med anledning av detta. Utskottet vill även understryka att en viktig faktor för ett effektivt underhåll av vägar och järnvägar är att marknadens aktörer arbetar med utveckling, innovation och investeringar i verksamheten. Trafikverket behöver tillsammans med branschen utveckla ändamålsenliga och effektiva underhållsavtal, samtidigt som Trafikverket behöver stärka sin beställarkompetens. Utskottet uppmärksammar i sammanhanget att Trafikverket utvecklar en ny affärsform för att bl.a. öka effektiviteten och kostnadskontrollen.

Sammanfattningsvis välkomnar utskottet det pågående arbetet 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. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2025/26:33 (SD) yrkande 3, 2025/26:661 (S) yrkande 2, 2025/26:1940 (S), 2025/26:3631 (KD), 2025/26:3653 (S) yrkande 33, 2025/26:3728 (C) yrkande 3 och 2025/26:4162 (S) yrkande 11.

Resursfördelningen mellan regionerna

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om resursfördelningen mellan regionerna. Utskottet lyfter fram betydelsen av den regionala planeringen och länsplanerna. Utskottet välkomnar att den ekonomiska ramen för länsplanerna ökar med 20 procent jämfört med förra planperioden, och utskottet utgår från att fördelningen av resurser mellan länen görs på ett välvägt sätt. 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 (C) och 32 (MP).

Skrivelsen

Regeringen har i beslutet om den nationella planen fastställt den ekonomiska ramen för länsplanerna till ca 60 590 miljoner kronor, vilket är en ökning med 20 procent i reala termer jämfört med planperioden 2022–2033. Fördelningen utgår enligt regeringen från samma parametrar som tidigare, dock har den uppdaterats utifrån mer aktuell statistik om befolknings- och sysselsättnings-tillväxt, vilket har lett till vissa större förändringar. Alla regioner har enligt

regeringen fått minst 10 procent i ökning jämfört med planperioden 2022–2033. Jämfört med den förra planperioden har länsplaneramarna utökats med medel som i den tidigare planen var särskilt avsatta för att möjliggöra samfinansiering av både trafiksäkerhets- och cykelåtgärder på det regionala vägnätet. Sådana åtgärder ska nu enligt regeringen planeras helt inom ramen för länsplanerna, varför även dessa medel ingår i länsplaneramarna. Att de totala länsplanemedlen samlas bidrar enligt regeringen till ökad effektivitet och flexibilitet för länsplaneupprättarna.

Trafikverket ska enligt planbeslutet i sin årliga fördelning av anslagen för länsplanerna eftersträva att alla planer har kommit lika långt i genomförandet. För att kunna säkra en effektiv framdrift av stora investeringar kan det ibland vara nödvändigt att enskilda år ge vissa län en större tilldelning. Eftersom en sådan princip innebär att andra län enskilda år får en mindre tilldelning bör principen enligt regeringen användas med försiktighet. Trafikverket bör i sådana fall föra en dialog med berörda län. Länsplanerna för regional transportinfrastruktur ska enligt regeringen genomföras på ett sådant sätt att en lika stor andel av respektive länsplan har genomförts till 2029.

Motionerna

Följdmotioner

I kommittémotion 2025/26:4164 yrkande 6 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att när planer som denna tas fram bör det också genomföras en gedigen konsekvensanalys som bl.a. tar upp hur hänsyn tas till hela landets behov och som tydligt belyser landsbygdsperspektivet. Motionärerna menar att regeringen misslyckas med att se till hela landets behov och konstaterar att länsplanernas andel av de totala satsningarna på infrastrukturen har minskat under den senaste tioårsperioden.

I kommittémotion 2025/26:4178 yrkande 41 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att regeringen ytterligare bör öka ramarna till länsplanerna. Motionärerna konstaterar att länsplanerna trots ökningen av medel är kraftigt underfinansierade och att det behövs en ytterligare ökning för att stärka regionernas förutsättningar att finansiera kollektivtrafik och cykel.

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

I partimotion 2025/26:3596 yrkande 57 anför Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) att regeringen bör vara drivande för att en större del av EU:s infrastruktursatsningar går till att säkerställa god mobilitet i glesbefolkade områden. Motionärerna betonar att även infrastrukturen i Sverige behöver byggas ut som ett led i att stärka förutsättningarna för hållbart resande inom EU och framhåller att alla har rätt till bra förbindelser.

I motion 2025/26:874 anför Lars Isacson m.fl. (S) att regeringen bör överväga att anslagen till länsplanerna för regional transportinfrastruktur även ska baseras på vägnätets omfattning i respektive län, inte enbart på befolkning

och trafikarbete. Motionärerna konstaterar att dagens fördelning av medel till länsplanerna i huvudsak bygger på befolkning och trafikarbete och att modellen leder till en skev fördelning, där storstadslänen får en betydligt större andel av resurserna i relation till sitt vägnät än glesbefolkade län.

I motion 2025/26:1082 yrkande 3 anför Markus Kauppinen m.fl. (S) att det behövs en översyn av förutsättningarna för att öka de ekonomiska anslagen till de regionala transportplanerna. För att regionerna ska kunna planera och genomföra nödvändiga åtgärder krävs det enligt motionärerna ökade medel i de regionala planerna, och det är också ett sätt att stärka det regionala självbestämmandet över infrastrukturen.

I motion 2025/26:1873 anför Tomas Kronstahl och Laila Naraghi (båda S) att regeringen bör överväga mer transparens och en mer rättvis fördelning av infrastrukturmedel till regionerna. Motionärerna menar att det i dag inte finns någon struktur eller logik i hur staten fördelar sina regionala infrastrukturmedel till landets olika regioner och konstaterar att de regioner som får minst satsningar också har en tydlig tendens att alltid få minst tilldelning per invånare.

I motion 2025/26:2677 menar Anna-Caren Säterberg och Lena Bäckelin (båda S) att man i infrastrukturplaneringen bör studera förutsättningarna för en översyn av fördelningsmodellen mellan länstransportplanerna. Motionärerna anser att både fördelningsmodellen och prioriteringen av medel för investeringar och underhåll via den nationella planen behöver ses över och att den faktiska trafikmängden, där bl.a. näringslivet tydligare behöver vägas in, måste tillmätas större vikt.

I motion 2025/26:2439 tar Saila Quicklund (M) upp frågan om ändrade beräkningsgrunder för infrastrukturmedel. Motionären framhåller att beräkningsgrunderna för investeringar i underhåll av vägar bör ta mer hänsyn till de olika näringarna och inte bara till befolkningsstorleken.

I motion 2025/26:3287 yrkande 6 efterfrågar Camilla Brunsberg (M) en översyn av möjligheterna att öka ramarna till länstransportplanerna och samverka för ökad transparens i hur medel fördelas mellan regionernas länstransportplaner. Motionären betonar att regeringen både bör se över möjligheten att öka ramarna till länsplanerna och förbättra transparensen i hur medlen fördelas.

Bakgrund och pågående arbete

Gällande rätt

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. Länsstyrelsen och övriga statliga myndigheter ska inom sina verksamhetsområden lämna regionen den hjälp som den behöver för regionalt utvecklingsarbete och regional transportinfrastrukturplanering. Enligt förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur ska det inom varje län upprättas

en länsplan till ledning för när medel för investeringar och förbättringsåtgärder ska fördelas.

Enligt förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. får statlig medfinansiering beviljas för investeringar i bl.a. regionala kollektivtrafikanläggningar, åtgärder som ökar tillgängligheten för funktionshindrade resenärer, byggande av flygplatsanläggningar med annan huvudman än staten eller åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator. Medel betalas ut av Trafikverket. Trafikverket fördelar anslagna medel på grundval av de planer som upprättas och fastställs enligt förordningen om länsplaner för regional transportinfrastruktur och förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur. Statlig medfinansiering får beviljas med upp till 50 procent av kostnaderna.

Trafikarbetet på väg i länen

Vägtrafikarbete är ett mått på mängden trafik på vägnätet och uttrycks i miljoner fordonskilometer. Trafikverket redovisar trafikarbetet på det statliga vägnätet fördelat på länen. Trafikarbetet beräknas som årsmedeldygnstrafikflöden multiplicerat med väglängden och antalet dygn per år. I tabellen nedan redovisas trafikarbetet fördelat på länen.

Tabell 1 Trafikarbetet på det statliga vägnätet 2024

Miljoner fordonskilometer

Län	Trafikarbete samtliga fordon	Trafikarbete tunga fordon (över 3,5 ton)
Stockholm	8 352,5	586,9
Uppsala	2 757,1	183,7
Södermanland	2 370,2	207,8
Östergötland	3 230,4	313,7
Jönköping	3 151,7	382,8
Kronoberg	1 799,4	226,5
Kalmar	1 889,8	140,4
Gotland	457,7	20,6
Blekinge	928,8	61,7
Skåne	7 931,5	648,2
Halland	2 972,8	289,4
Västra Götaland	11 289,7	907,6
Värmland	2 253,0	195,5
Örebro	2 247,7	243,7
Västmanland	1 945,4	172,3
Dalarna	2 421,2	172,8
Gävleborg	2 357,4	224,5
Västernorrland	1 885,1	181,3
Jämtland	1 276,8	103,8

Län	Trafikarbete samtliga fordon	Trafikarbete tunga fordon (över 3,5 ton)
Västerbotten	2 008,3	189,3
Norrbottn	1 977,2	186,9
<i>Totalt</i>	<i>65 503,6</i>	<i>5 639,6</i>

Källa: Redovisning av trafikarbetet på det statliga vägnätet, Trafikverkets webbplats.

Länsplaner

Som redan har framgått ska det inom varje län upprättas en länsplan till ledning för när medel för investeringar och förbättringsåtgärder ska fördelas. Länsplanerna för regional transportinfrastruktur är en del av den statliga transportinfrastrukturplaneringen. Länsplanerna innehåller investeringar och statlig medfinansiering. I länsplanerna kan länsplaneupprättarna, dvs. regionerna i respektive län och Gotlands kommun, även avsätta medel till investeringar i nationella vägar, enskilda vägar och järnvägar. Trafikverket ansvarar för att genomföra de åtgärder som de regionala planupprättarna har fastställt i sina länsplaner. Storleken på respektive läns ram avgörs i åtgärdsplaneringen. Länsplanerna redogör för fördelningen av statliga medel till infrastruktur-satsningar på regional nivå. Medlen kan också medfinansiera kollektivtrafik, kommunala investeringar och i vissa fall investeringar i nationell infrastruktur. De 21 länsplanerna omfattar investeringar i det regionala vägnätet samt medfinansiering till kommuner. Länsplaneupprättarna beslutar om länsplanerna, och Trafikverket genomför dem.

Länsplanerna gäller i tolv år men revideras vanligtvis vart fjärde år. 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 på det statliga vägnätet som bör genomföras, lämna en redovisning av objektens beräknade kostnader och även ge förslag på vilka infrastrukturobjekt som bör finansieras. Trafikverket redovisar det samhällsekonomiska underlaget till befintliga objekt och kandidater till länsplanerna.

I juni 2022 fastställde den dåvarande regeringen definitiva ekonomiska ramar för de trafikslagsövergripande länsplanerna för regional transportinfrastruktur för 2022–2033. Den ekonomiska ramen fastställdes till ca 42 miljarder kronor för länsplanerna. Efter regeringsbeslut fastställer länsplaneupprättarna länsplanen utifrån respektive inlämnat förslag. Länsplaneupprättarna fastställer länsplanerna genom beslut i respektive regionfullmäktige.

Trafikverket planerar genomförandet av länsplanerna i fyraårsperioder, med målet att utfallet över fyraårsperioden ska vara så jämnt fördelat som möjligt mellan länen. 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. Efter-som 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. 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 den senaste infrastrukturpropositionen konstaterar regeringen att länsplanerna domineras av åtgärder på statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet men de kan även innehålla samfinansiering av åtgärder i den nationella planen, exempelvis på järnväg, liksom medfinansiering av regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Från länsplanerna kan statlig medfinansiering av kommunala åtgärder förekomma, t.ex. för trafiksäkerhets- och miljöåtgärder samt kommunala gång- och cykelvägar. Regeringen betonar att satsningar på länsplaner är angelägna. Ett viktigt skäl är ökad trafiksäkerhet, men det är också viktigt att satsningarna sprids i hela landet, både i städer och på landsbygden, och att det regionala statliga vägnätet är omfattande. Samtidigt har den typ av åtgärder som ryms i länsplaner blivit dyrare under senare år, vilket enligt regeringen har gjort att handlingsutrymmet har krympt för regionerna.

I mars 2025 gav regeringen regionerna och Gotlands kommun möjlighet att ta fram förslag till nya länsplaner för regional transportinfrastruktur. Länsplaneupprättarna skulle redovisa sina planer senast den 20 januari 2026, och förslagen skulle då vara remitterade och sammanställda. Regeringen har ökat de preliminära planeringsramarna för länsplanerna med 20 procent jämfört med nu gällande ramar. Ett skäl för detta är ökad trafiksäkerhet, men också att satsningarna sprids i hela landet och att det regionala statliga vägnätet är omfattande. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) har i en kommentar framfört att ökningen av planeringsramarna för länsplanerna med 20 procent är mycket angelägen. Ministern menar att det är viktigt, inte minst för att underlätta människors vardag med resor till jobb och utbildning och för att stärka förutsättningarna för effektiva godstransporter. Förslagen från länsplaneupprättarna har lämnats till Regeringskansliet (LI2025/01642).

Regeringen fastställde i beslutet om nationell plan den ekonomiska ramen för länsplanerna till ca 60 590 miljoner kronor, och fördelningen framgår av tabellen nedan. Respektive läns genomsnittliga årliga nivå för planperioden ska dock enligt regeringen justeras i förhållande till verkligt utfall av upparbetade medel för planperioden 2022–2033 vid utgången av 2025.

Tabell 2 Definitiva ramar för länsplanerna 2026–2037 (med beloppen i 2025 års prisnivå)

Miljoner kronor

Län	Definitiv ram
Stockholm	14 120
Uppsala	2 534
Södermanland	1 649
Östergötland	2 717

Län	Definitiv ram
Jönköping	2 270
Kronoberg	1 306
Kalmar	1 375
Gotland	343
Blekinge	822
Skåne	7 475
Halland	1 989
Västra Götaland	10 266
Värmland	1 639
Örebro	1 756
Västmanland	1 525
Dalarna	1 697
Gävleborg	1 634
Västernorrland	1 436
Jämtland	823
Västerbotten	1 641
Norrbottn	1 574
Summa	60 590

Källa: Regeringens skrivelse 2025/26:259.

I sitt svar på skriftlig fråga 2024/25:937 förklarade infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) i april 2025 att fördelningen av länsplane-medlen mellan regionerna grundar sig på uppdaterad statistik kring ett antal relevanta parametrar som t.ex. befolkning och trafikarbete i de olika regionerna. Antalet kilometer allmän väg inom respektive region är enligt ministern inte ett av dem.

Infrastrukturens betydelse för landsbygden

Regeringen betonar i propositionen Hela Sverige ska fungera – politik för starkare landsbygder (prop. 2025/26:158) att bl.a. investeringar i transportinfrastruktur har stor betydelse för landsbygdernas attraktionskraft och funktionalitet. Investeringarna påverkar i vilken mån företag och invånare upplever att de har långsiktiga förutsättningar att verka och utvecklas. Regeringen betonar att statens och regionernas insatser har stor betydelse för landsbygdernas utvecklingsmöjligheter. Regeringen uppmärksammar bl.a. näringslivets behov och konstaterar att utvecklingen av t.ex. besöksnäringen är beroende av en god infrastruktur liksom att det för att möjliggöra vissa större industriinvesteringar krävs tillgång till infrastruktur. I propositionen bedömer regeringen att beslutet om en ny nationell plan för perioden 2026–2037 inklusive fastställandet av slutliga ramar för länsplanerna för perioden 2026–2037 kommer att bidra till att stärka villkoren för att leva, bo och verka i hela landet. Det kommer enligt regeringen att vara av stor betydelse för

landsbygdens boende, besökare och näringsliv. Regeringen understryker att utgångspunkten i arbetet med planerna för transportinfrastruktur är att hela Sverige ska fungera. Vägnetet på landsbygden är ofta den enda möjligheten till transporter såväl för dem som bor där som för näringslivet, inte minst för gröna näringar och turism. För Sveriges landsbygd är därför drift och underhåll och reinvesteringar samt åtgärder för ökad bärighet avseende vägnätet av särskild vikt. På öar och i skärgårdar utan fasta landförbindelser är enligt regeringen också hamnar och transporter över vatten av särskilt stor betydelse.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om resursfördelningen mellan regionerna behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU5 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade bl.a. att transportsystemet ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet och bidra till utvecklingskraft i hela landet. Utskottet lyfte fram betydelsen av den regionala planeringen och de 21 länsplanerna och delade regeringens syn att satsningar på länsplanerna är angelägna. Utskottet konstaterade att de frågor som tas upp i motionerna var väl uppmärksammade och att det inte fanns skäl att vidta någon åtgärd.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis, liksom regeringen, betona att det är viktigt att stärka villkoren för att leva, bo och verka i hela landet. Utgångspunkten för arbetet med infrastrukturplaneringen är att den statliga transportinfrastrukturen ska utvecklas och förvaltas i hela landet så att de transportpolitiska målen nås. Utskottet understryker att transportsystemet ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet och bidra till utvecklingskraft i alla delar av Sverige. Utskottet vill mot den bakgrunden särskilt lyfta fram betydelsen av den regionala planeringen och de 21 länsplanerna och delar regeringens syn att satsningar på länsplaner är angelägna. Länsplanerna omfattar investeringar i det regionala vägnätet och medfinansiering till kommunerna. Utskottet välkomnar att den ekonomiska ramen för länsplanerna nu ökar med hela 20 procent i reala termer jämfört med planperioden 2022–2033. Alla regioner har fått minst 10 procent i ökning jämfört med den tidigare planperioden.

När det gäller motionsförslagen om fördelningen mellan länen kan utskottet konstatera att fördelningen utgår från samma parametrar som tidigare men att den har uppdaterats utifrån mer aktuell statistik om befolknings- och sysselsättningstillväxt, vilket har lett till vissa förändringar. Utskottet vill här peka på att storleken på respektive läns ram avgörs i åtgärdsplaneringen och att de definitiva ekonomiska ramarna för länsplanerna beslutas av regeringen inom den totala ram som riksdagen har beslutat om. Utskottet utgår från att fördelningen av resurser mellan länen görs på ett välavvägt sätt.

Med anledning av motionsförslaget om infrastruktur och mobilitet i glesbefolkade områden vill utskottet slå fast att infrastrukturen har en stor betydelse för landsbygdens attraktionskraft och utvecklingsmöjligheter. Utskottet välkomnar att regeringens utgångspunkt i arbetet med den nationella planen för transportinfrastruktur är att hela Sverige ska fungera.

När det gäller motionsförslaget om en konsekvensanalys vill utskottet bl.a. peka på att Trafikverket har redovisat en samlad effektbedömning av det senaste förslaget till nationell plan och de preliminära länsplanerna. Där redogör verket bl.a. för hur nyttorna fördelar sig över landet och på olika grupper i samhället. Vidare har Trafikanalys haft i uppdrag att kvalitetsgranska Trafikverkets underlag.

Utskottet konstaterar mot den bakgrunden 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 2025/26:874 (S), 2025/26:1082 (S) yrkande 3, 2025/26:1873 (S), 2025/26:2439 (M), 2025/26:2677 (S), 2025/26:3287 (M) yrkande 6, 2025/26:3596 (C) yrkande 57, 2025/26:4164 (C) yrkande 6 och 2025/26:4178 (MP) yrkande 41.

Investerings- och underhållsåtgärder i infrastrukturen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om investerings- och underhållsåtgärder i infrastrukturen. Utskottet välkomnar att utgångspunkten för den nationella planen är att underhållet av väg- och järnvägsnätet stärks samtidigt som det görs investeringar i ny infrastruktur. Utskottet välkomnar de stora satsningarna och betonar vikten av att satsa på underhåll och kostnadseffektiva åtgärder för att optimera infrastrukturen och öka transporteffektiviteten. Utskottet välkomnar att det eftersatta vägunderhållet kan tas igen under den kommande planperioden och att den nya nationella planen lägger grunden för att successivt komma i kapp med järnvägsunderhållet till 2050. Utskottet understryker att det är viktigt att samhällsekonomisk lönsamhet är vägledande när åtgärder prioriteras, och utskottet pekar bl.a. på vikten av långsiktighet och uthållighet i arbetet, samtidigt som det är viktigt att ompröva projekt med stora kostnadsökningar eller samhällsekonomisk olönsamhet. Utskottet ser också positivt på att regeringen har gett klartecken till flera viktiga åtgärder i infrastrukturen. 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 33 (S), 34 (V), 35 (C), 36 (MP) och 37 (S, V, C, MP).

Skrivelsen

Regeringen anför i skrivelsen att den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 bygger på propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) och att den innehåller historiskt stora satsningar på transportinfrastrukturen i Sverige. Regeringen konstaterar i skrivelsen att behoven inom transportinfrastrukturen är stora och att det är nödvändigt att göra genomtänkta prioriteringar mellan olika åtgärder och förvalta statens resurser så effektivt som möjligt. Det innebär att det befintliga transportsystemet ska vårdas och att underhåll av det prioriteras, men också att investeringar i ny infrastruktur ska göras där det behövs. Ett nationellt perspektiv som bidrar till utvecklingen av sammanhängande stråk och en tydlig systemsyn i bedömningen av åtgärder ökar enligt regeringen samhällsnyttan av transportinfrastrukturen. Dessutom menar regeringen att det behövs ett trafikslagsövergripande perspektiv för ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem. Det inkluderar alla trafikslag, såväl väg- och järnvägstrafik som sjö- och luftfart. Genom att på bästa sätt utnyttja varje trafikslags fördelar och ge dem förutsättningar att komplettera varandra

uppnås enligt regeringen ett effektivt, tillgängligt och driftssäkert transportsystem.

Regeringen betonar att drift och underhåll av vägar och järnvägar är en förutsättning för att säkra den statliga transportinfrastrukturens funktion och tillförlitlighet och därmed är viktigt för såväl medborgare som näringsliv i hela landet. Regeringen konstaterar att underhållet av vägar och järnvägar i flera decennier har nedprioriterats, och underhållsskulden har därmed tillåtits växa. Underhållet av det svenska väg- och järnvägsnätet behöver enligt regeringen nu stärkas; att vårda och underhålla existerande infrastruktur är därför enligt regeringen en tydlig prioritering i planen. Den beslutade ökningen av de ekonomiska ramarna innebär att de medel som krävs för att upprätthålla transportinfrastrukturens funktion liksom ytterligare medel för att återta eftersatt underhåll har tillförts. Regeringen uppger att under planperioden kan hela det eftersatta underhållet avseende vägsystemet återtas och för järnvägen så mycket som Trafikverket bedömer att det är möjligt att genomföra under den här perioden. Underhållsåtgärderna ska planeras och genomföras så att så stor samhällsnytta som möjligt uppnås samtidigt som framkomlighet och trafik-säkerhet värnas.

Samtidigt som ett utökat underhåll är prioriterat krävs det enligt regeringen investeringar i ny och samhällsekonomiskt effektiv infrastruktur. Därför har även den ekonomiska ramen för utveckling av transportinfrastrukturen utökats. Förutsättningar för resor till arbete och utbildning samt näringslivets transporter har prioriterats vid nyinvesteringar i vägar och järnvägar, vilket enligt regeringen gynnar företagens konkurrenskraft och kompetensförsörjning.

Vidare betonar regeringen att trimningsåtgärder även i fortsättningen är ett viktigt verktyg för kostnadseffektiva kapacitetsförbättringar för person- och godstrafik i det svenska transportsystemet. Även det försämrade säkerhetspolitiska läget är en faktor som ställer nya krav på transportinfrastrukturen. Regeringen pekar också bl.a. på att takten i införandet av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (European Rail Traffic Management System, ERTMS) ökar, vilket säkrar järnvägens framtida funktion och bidrar till mer kapacitet, säkerhet och ökad punktlighet. Transportinfrastrukturen behöver fortsätta att utvecklas med hänsyn till trafiksäkerhet i de olika trafikslagen och säkerhet i anläggningarna.

Regeringen anger dessutom ett antal åtgärder när det gäller elektrifiering av järnvägssträckor som ännu inte är elektrifierade.

Inom ramen för trimningsåtgärder för bättre tillgänglighet har regeringen i planen även avsatt medel för ökad och säker cykling. Cykelåtgärder ingår dessutom i namngivna objekt, i kvarvarande stadsmiljöavtal samt i länsplanerna. Regeringen har också utökat länsplanernas ramar för att möjliggöra ytterligare regionala förbättringar och därtill inrymma ett mer effektivt och samlat genomförande av cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder som i tidigare plan var avsatta i särskilda potter.

Regeringen anför vidare att transportinfrastrukturen behöver fortsätta att utvecklas med hänsyn till trafiksäkerhet i de olika trafikslagen och säkerhet i anläggningarna. Trafiksäkerhetsåtgärder ska inriktas mot åtgärder i infrastrukturen och ska genomföras utan omotiverade inskränkningar av framkomlighet eller transporteffektivitet. Enligt regeringen är trimningsåtgärder ett effektivt sätt att öka trafiksäkerheten på både väg- och järnvägsnätet. Regeringen ser positivt på att Trafikverket arbetar systematiskt med såväl denna typ av åtgärder som att effektiva åtgärder som bidrar till trafiksäkerheten bör prioriteras. På det statliga stamvägnätet kan åtgärderna exempelvis bestå av säkra sidoområden, poliskontrollplatser, räcken, mitträffling, underglidningsskydd för motorcyklister och åtgärder i korsningar.

Den av regeringen fastställda planen innebär förändringar i förhållande till det förslag som Trafikverket har lämnat, bl.a. gällande namngivna investeringar, där regeringen har gjort delvis andra bedömningar och prioriteringar än Trafikverket.

Motionerna

Följdmotioner

Återtagande av eftersatt järnvägsunderhåll

I kommittémotion 2025/26:4162 uppmärksammar Aylin Nouri m.fl. (S) behovet av höjda ambitioner och ökade insatser för järnvägsunderhållet (yrkande 3). Motionärerna pekar på behovet av en ökning av järnvägsunderhållet för att återta en större del av underhållsskulden än det som regeringen har föreslagit. Dessutom lyfter de fram behovet av en tydlig plan för när järnvägens eftersatta underhåll ska vara åtgärdat (yrkande 4).

I kommittémotion 2025/26:4164 yrkande 3 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen behöver presentera en plan för när underhållsskulden i järnvägsnätet ska vara hanterad.

I kommittémotion 2025/26:4178 yrkande 7 pekar Linus Lakso m.fl. (MP) på vikten av att så fort som det är rimligt möjligt återta allt eftersatt järnvägsunderhåll, dock senast till 2037. Motionärerna understryker att det svenska järnvägssystemet i dag präglas av både kapacitetsbrist och eftersatt underhåll, och det faktum att enbart en mindre del av järnvägsunderhållet bedöms återtas är ett totalt misslyckande och oacceptabelt, varför svensk järnväg behöver bl.a. en kraftfull återställningsplan.

Övriga åtgärder när det gäller järnvägar

I kommittémotion 2025/26:4162 pekar Aylin Nouri m.fl. (S) på behovet av ny järnvägskapacitet (yrkande 2 i denna del). Motionärerna lyfter bl.a. fram att järnvägen i dag är överbelastad, att kapacitetsbristen drabbar både resenärer och företag och att små störningar får stora konsekvenser. Motionärerna anför vidare att det finns behov av att en större del av järnvägsunderhållet ska utföras i Trafikverkets egen regi (yrkande 10). De betonar att underhållet av järnvägen

behöver bli mer kostnadseffektivt och pekar bl.a. på att Trafikverket behöver en egen stark kapacitet med banarbetare och maskiner i egen regi för att säkerställa kvalitet, kompetensförsörjning och kontinuitet i underhållet.

I kommittémotion 2025/26:4164 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen behöver presentera en plan för de större stråk som behöver färdigställas för att öka kapaciteten på svensk järnväg (yrkande 2). Motionärerna menar att de korta sträckor som regeringen har med i planen inte kommer att bli lika lönsamma som om man hade sett till att ta ett helhetsgrepp.

I kommittémotion 2025/26:4178 tar Linus Lakso m.fl. (MP) upp vikten av att strategiska investeringar i järnvägen tidigt kan bedömas och planeras utifrån att kunna bibehålla tillräckligt med kapacitet och tillförlitlighet under pågående järnvägsunderhåll (yrkande 9). Det kan handla om t.ex. triangelspår, uppställningsspår eller mötesspår, och för att detta ska vara möjligt behöver enligt motionärerna strategiska investeringar i järnvägen bedömas parallellt med en långsiktig planering för ett stärkt järnvägsunderhåll, och båda perspektiven behöver hanteras samlat i den nationella planen. Motionärerna tar dessutom upp vikten av att återföra samtliga medel till det nya signal-systemet ERTMS som fanns i Trafikverkets förslag till nationell plan (yrkande 10). De konstaterar att regeringen har valt att ta bort 2,6 miljarder kronor av de medel till ERTMS som Trafikverket hade i förslaget till den nationella planen, men motionärerna vill lägga tillbaka dessa medel och anser att det ligger som en utgångspunkt i planen att ERTMS ska finnas på minst de högtrafikerade sträckorna senast 2042. Vidare anser motionärerna att man bör initiera ett bredare arbete för elektrifiering av fler oelektrifierade järnvägar och samtidigt möjliggöra ekonomiska stöd för operatörer som i stället investerar i batteri- eller vätgaståg där detta kan vara lämpligt (yrkande 27). Motionärerna vill att fler järnvägssträckor ska elektrifieras men välkomnar även initiativ från tågoperatörerna när det gäller batteri- eller vätgaståg. Motionärerna menar att operatörer och staten behöver samverka om vilka åtgärder som kan bli aktuella för respektive bana, och om åtgärder vidtas i tågen i stället för på infrastrukturen finns det anledning att se över möjligheten till statligt stöd för att skapa ekonomiska incitament att hitta rätt lösning på rätt plats. Slutligen anser motionärerna att regeringen bör återgå till den ram för ofördelade utredningsmedel för järnväg som fanns i Trafikverkets förslag till den nationella planen (yrkande 28). De menar att man behöver fortsätta att utreda framtida järnvägs-satsningar, och utifrån de behov som finns för svensk järnväg är det visionslöst av regeringen att ta bort 0,5 miljarder kronor i utredningsmedel för järnvägen.

Åtgärder när det gäller vägar

I kommittémotion 2025/26:4178 yrkande 3 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att avsätta medel för väginvesteringar i större utsträckning behöver riktas mot åtgärder för högre trafiksäkerhet. Motionärerna betonar att behovet av att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder fortsätter att vara stort och pekar på att det behövs bl.a. ökad mötesseparering och att både gångtrafikanter och cyklisters framkomlighet i det nationella vägnätet behöver värnas.

Åtgärder när det gäller cykel

I kommittémotion 2025/26:4179 yrkande 10 anför Malin Östh m.fl. (V) att regeringen bör återkomma med ett separat statligt anslag för cykelinfrastruktur till den nationella infrastrukturplanen som uppfyller krav på utbyggd cykelinfrastruktur. Motionärerna uppmärksammar att tidigare planer har innehållit både en särskild pott med pengar särskilt reserverade för cykelinvesteringar längs statliga vägar och medel som via stadsmiljöavtalen har kunnat gå till cykelsatsningar men att inget av detta finns med i den nya nationella planen.

I kommittémotion 2025/26:4164 yrkande 12 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att cykeln behöver få en mer framträdande roll i infrastrukturplaneringen. Motionärerna konstaterar att såväl enskilda som statliga och kommunala vägar är flitigt använda av cyklister samt lyfter bl.a. fram behovet av fler lokala och regionala cykelbanor men att även staten behöver vara aktiv i byggandet av cykelinfrastruktur.

I kommittémotion 2025/26:4178 yrkande 40 menar Linus Lakso m.fl. (MP) att regeringen bör tillföra medel i den nationella planen för ökad och säker cykling. Motionärerna framhåller att möjligheten att söka medfinansiering till landets regioner och kommuner för lokalt hållbara trafiklösningar behöver öka och att det behövs statlig finansiering i den nationella planen för cykling för ökad framkomlighet, trafiksäkerhet och förutsättningar för attraktiv cykling.

Åtgärder när det gäller kommunikationer till Gotland

I kommittémotion 2025/26:4179 yrkande 11 anför Malin Östh m.fl. (V) att regeringen bör återkomma med förslag om hur Gotlandstrafiken kan räknas som infrastruktur och hanteras inom ramen för infrastrukturplanering och infrastrukturfinansiering. Motionärerna konstaterar att färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet är det viktigaste transportsättet för gods- och persontransporter mellan Gotland och fastlandet, och eftersom färjan fungerar som gotlänningarnas landsväg har Gotland en särskild situation som staten behöver ta ett ökat ansvar för.

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

Allmänt om investerings- och underhållsåtgärder

I kommittémotion 2025/26:3653 tar Aylin Nouri m.fl. (S) upp behovet av långsiktighet i infrastrukturpolitiken (yrkande 1). Motionärerna betonar bl.a. att förebyggande underhåll är långsiktigt billigare och mer effektivt än det akuta avhjälpande underhållet men konstaterar att i dagens marknadsstyrda modell prioriteras inte långsiktighet och robusthet, utan kortsiktiga besparingar och vinstintressen, vilket leder till ökade kostnader och sämre kvalitet. Vidare betonar motionärerna att satsningar på järnvägs- och vägunderhåll kan bidra till att stärka konjunkturen, öka sysselsättningen och bidra till att Sverige håller samman (yrkande 29). Motionärerna konstaterar att underhållet har varit eftersatt och betonar att satsningar på infrastruktur skapar bättre förutsättningar för de godstransporter som vårt välbefinnande vilar på samt att förebyggande

underhåll är långsiktigt billigare och mer effektivt än det akuta avhjälpande underhåll som krävs när skador eller olyckor redan har inträffat. Vidare uppmärksammar motionärerna behovet av utökad utförarkompetens inom Trafikverket (yrkande 102). Motionärerna konstaterar att Trafikverket inte längre utför underhåll i egen regi, vilket har medfört att en stor del av den statliga kompetensen har gått förlorad, och Trafikverket behöver återfå och förstärka sin egen utförarkompetens.

I kommittémotion 2025/26:3282 yrkande 11 uppmärksammar Katarina Luhr m.fl. (MP) behovet av att åtgärda den underhållsskuld som finns i viktig infrastruktur. Motionärerna betonar att tillgång till transportinfrastruktur, inte minst järnväg, är av stor vikt för industrin och att underhållet av den statliga infrastrukturen är en kärnuppgift som behöver prioriteras då underhållsskulden växer.

I motion 2025/26:661 yrkande 1 anför Kristoffer Lindberg (S) att man bör överväga att ytterligare prioritera medel för infrastrukturinvesteringar i hela landet. Motionären betonar att tillgången till fungerande vägar och järnvägar av god kvalitet även utanför storstadsregionerna måste vara en självklarhet och att det är staten som har ansvaret för att sörja för en tillräcklig finansiering av underhåll och upprustning av järnvägar och större vägar i hela Sverige.

I motion 2025/26:3302 betonar Lars Püss (M) att man bör överväga att säkra en långsiktig och hållbar finansiering av underhållet av Sveriges infrastruktur. Motionären menar bl.a. att Trafikverkets underhållsplan bör utvidgas till ett 20-årigt perspektiv, att Trafikverket bör fastställa en miniminivå för acceptabel standard på järnvägsbanor som sedan utgör ”golvet” för underhållsarbetet, att medlen till de vägar som har sämst bärighet bör höjas och att underhållsanslagen per kilometer väg bör höjas till en nivå där underhållsskulden långsiktigt kan byggas bort.

Återtagande av eftersatt järnvägsunderhåll

I kommittémotion 2025/26:3653 tar Aylin Nouri m.fl. (S) upp det omedelbara behovet av att rusta upp den svenska järnvägen (yrkande 16). Motionärerna framhåller att det krävs både investeringar i ny räls och ett kraftigt förbättrat järnvägsunderhåll för att skapa en pålitlig järnväg i hela landet. Vidare anför motionärerna att regeringen måste återkomma till riksdagen med en plan för när järnvägens eftersatta underhåll ska vara åtgärdat (yrkande 17). Järnvägsunderhållet har under lång tid varit eftersatt, vilket enligt motionärerna har lett till att många sträckor i dag är i ett dåligt skick och att detta har byggts upp under decennier och utgör ett växande problem för både resenärer och näringsliv.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 36 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör återkomma med en handlingsplan för att återställa underhållsskulden i järnvägssystemet senast till 2030. Sveriges infrastruktur har länge varit eftersatt och bortprioriterad, vilket har fått ödesdigra konsekvenser med bl.a. tåg som inte går i tid och en underhållsskuld som kommer att bestå under

en lång framtid, och motionärerna betonar därför att de brister som finns i det svenska järnvägsnätet behöver åtgärdas.

I kommittémotion 2025/26:3274 yrkande 3 pekar Linus Lakso m.fl. (MP) på vikten av att återta hela underhållsskulden på järnväg till 2037. Motionärerna betonar att det är ett misslyckande och oacceptabelt att enbart en mindre del av järnvägsunderhållet bedöms återtas. De konstaterar att järnvägsunderhållet ligger långt efter vad resenärer och godstransportörer kan förvänta sig av svensk järnväg och pekar bl.a. på att det behövs utvecklade arbetsmetoder och ett upplägg för åtgärderna som medger att återställa den eftersatta järnvägen samtidigt som tiden för arbetena inte sänker kapacitet och tillgänglighet mer än nödvändigt.

Övriga åtgärder när det gäller järnvägar

I partimotion 2025/26:2780 anför Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att färdigställa redan påbörjade järnvägssträckor (yrkande 41). Motionärerna konstaterar att det trots att det råder kapacitetsbrist på järnvägen finns ett flertal järnvägssträckor som är påbörjade men inte färdigställda och framhåller att det är ett gigantiskt resursslöseri att kapaciteten och dess potential – samhällsnyttan – inte kan tas i bruk och att de fulla effekterna av redan gjorda investeringar inte kan tillgodogöras. Vidare anför motionärerna att regeringen bör återkomma med förslag som säkerställer att det regionala järnvägsnätet utvecklas och att ett moratorium för nedläggning av regionala banor ska införas (yrkande 42). Motionärerna framhåller att det regionala järnvägsnätet behöver rustas upp och underhållas för att möjliggöra hållbara godstransporter och kollektivtrafik och att inga banor ska läggas ned.

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 67 tar Aylin Nouri m.fl. (S) upp behovet av att beakta de kapacitetsutmaningar som järnvägsnätet ställs inför när Fehmarn Bält-förbindelsen står färdig. De framhåller att när Fehmarn Bält-förbindelsen står färdig kommer godstrafiken mellan Skandinavien och kontinenten att öka markant, vilket innebär att kapacitetsutmaningarna i södra Sverige ökar kraftigt.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 37 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att Trafikverket bör anslå medel till järnvägsunderhåll avseende lokala banor. Motionärerna konstaterar att Trafikverket har pekat ut ett stort antal banor där hastigheten måste sänkas för att banorna är i så dåligt skick, trots att flera av banorna är mycket viktiga ur ett regionalt utvecklingsperspektiv, varför en del av järnvägsunderhållet bör öronmärkas till att rusta upp lokala banor på landsbygden med viktigt pendlings- och godstransportfunktion.

I kommittémotion 2025/26:3274 uppmärksammar Linus Lakso m.fl. (MP) behovet av att vidta åtgärder utifrån bedömda effekter av Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande för transportinfrastrukturen i Sverige (yrkande 20). De konstaterar att Fehmarn Bält-tunneln kommer att ändra godsflödena in i Sverige markant och att risken är överhängande att det blir stora mängder gods på väg om inte järnvägssystemet är anpassat till förändringarna. Motionärerna menar även att man snarast måste påbörja genomförandet av kompensatoriska

åtgärder för godstrafik på järnväg i södra Sverige med avseende på effekterna av Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande (yrkande 21). I Danmark sker stora arbeten med nya spår men i Sverige händer inget, och en del i det som behöver göras är att bygga ut landanslutningarna i Sverige till Öresundsbron. Vidare vill motionärerna att Trafikverket ska ta fram kostnadseffektiva förslag för att upprätthålla och utveckla lågtrafikerade tågsträckor (yrkande 36).

I kommittémotion 2025/26:3422 yrkande 139 i denna del uppmärksammar Katarina Luhr m.fl. (MP) behovet av att rusta upp och bygga ut järnvägen i hela landet.

I motion 2025/26:1945 yrkande 1 uppmärksammar Mikael Dahlgvist och Lars Mejern Larsson (båda S) behovet av att stärka statens kapacitet i järnvägsunderhållet. Motionärerna framhåller att järnvägen är ryggraden i ett hållbart transportsystem, men trots ökade anslag kvarstår en betydande underhållsskuld och Trafikverkets prognoser visar att endast omkring 10–15 procent av det eftersatta underhållet kommer att kunna åtgärdas under planperioden 2026–2037.

I motion 2025/26:424 uppmärksammar Stina Larsson (C) Sveriges förberedelser inför Fehmarn Bält-tunneln. För att Sverige ska kunna dra nytta av de möjligheter som tunneln innebär är det enligt motionären av stor vikt att förberedelser sker tidigt, och regeringen bör därför uppmuntra och underlätta samverkan mellan regioner, kommuner och näringslivet i södra Sverige för att planera och genomföra de infrastrukturella och logistiska förbättringar som krävs för att anpassa sig till Fehmarn Bält-tunneln samt fortsätta att utveckla och stärka samarbetet med Danmark och Tyskland genom befintliga internationella och nordiska samarbetsorganisationer.

Åtgärder när det gäller vägar

I partimotion 2025/26:3185 yrkande 30 anför Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) att en lägsta acceptabel vägstandard bör antas som möjliggör en nollvision om sänkta hastigheter på landsvägar. Motionärerna konstaterar att vägstandarden på sina håll är under all kritik och att över tid måste också trafiksäkerheten på de mindre vägarna tas på allvar.

I kommittémotion 2025/26:3653 betonar Aylin Nouri m.fl. (S) vikten av ett välutbyggt och välunderhållet vägnät (yrkande 19). Sverige är ett stort och avlångt land där många delar är glest befolkade, och motionärerna betonar att vägnätet är avgörande för att hela Sverige ska fungera, att vägarna måste vara välskötta och att brister måste åtgärdas. Motionärerna uppmärksammar därför 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 (yrkande 43). Motionärerna pekar bl.a. på att både tyngre och längre fordon ökar på vägarna och att arbetet med att säkra BK4-status på fler vägar är särskilt viktigt för näringslivets behov av tunga transporter.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 13 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att begreppet ”en lägsta godtagbar vägstandard” bör införas. Motionärerna pekar

på att statens mest finmaskiga och lågtrafikerade vägnät, vägklass 5–6, är viktigt för tillgänglighet i hela landet men att det i stora delar har en bristfällig standard och framkomlighet stora delar av året.

I motion 2025/26:950 pekar Daniel Persson (SD) på behovet av att 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, att vägnätet är sämst i norra Sverige och att man bör kunna förvänta sig att infrastrukturen håller en likvärdig kvalitet inom Sveriges gränser.

I motion 2025/26:2054 anser Anne-Li Sjölund (C) att regeringen bör prioritera att rusta upp och säkra vägarna i hela landet. Motionären betonar att ett tryggt och tillgängligt vägnät är en grundläggande förutsättning för att hela landet ska fungera och uppmärksammar bl.a. att Trafikverket har sänkt hastigheter på vägar där standarden har blivit för låg, men att möta slitna vägar med lägre hastigheter är enligt motionären ingen långsiktig lösning.

Bakgrund och pågående arbete

Den ekonomiska ramen för 2026–2037

Riksdagen har beslutat att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2026–2037 ska uppgå till 1 171 miljarder kronor i 2025 års priser, varav 354 miljarder kronor ska användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar i vägar och till statlig medfinansiering till enskilda vägar, 210 miljarder kronor ska användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar samt 607 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet (prop. 2024/25:28, bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102). Den del av den ekonomiska ramen som ska användas till utveckling av transportsystemet får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur, statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., bidrag till åtgärder i allmänna farleder, slussar och isbrytare, driftsstöd till icke-statliga flygplatser, stöd för att främja hållbara stadsmiljöer för att fullfölja tidigare ingångna avtal samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån. Riksdagen har även beslutat att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter, ska uppgå till 63 miljarder kronor för perioden 2010–2037.

Utöver de medel som riksdagen har anslagit för planperioden tillkommer ytterligare medel från banavgifter, trängselskatter, infrastrukturavgifter och medfinansiering. Intäkterna från banavgifterna beräknas av Trafikverket uppgå till 34,5 miljarder kronor under planperioden och används för att finansiera vidmakthållande av de statliga järnvägarna. Beräkningen utgår från dagens nivåer på banavgifter. För utveckling av transportsystemet tillkommer medel

genom trängselskatt som under planperioden beräknas uppgå till 31,5 miljarder kronor, infrastrukturavgifter som beräknas uppgå till 1,7 miljarder kronor samt medfinansiering från kommuner och andra externa aktörer som beräknas uppgå till 23,5 miljarder kronor. Totalt beräknas ca 91 miljarder kronor tillföras planen på detta sätt under planperioden.

Med denna tillkommande finansiering beräknas det totala beloppet för infrastruktursatsningar uppgå till ca 1 262 miljarder kronor under planperioden. Om de förvaltningskostnader som tidigare låg i de ekonomiska ramarna för den nationella planen men som nu har flyttats över till förvaltningsanslaget räknas in uppgår det totala beloppet till ca 1 321 miljarder kronor.

Vidmakthållande av vägar och järnvägar

Syfte

Att vidmakthålla transportinfrastrukturen handlar enligt Trafikverket om att upprätthålla en robust anläggning som bidrar till en positiv och hållbar samhällsutveckling. 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. Åtgärderna prioriteras enligt Trafikverket utifrån samhällsnytta, kostnadseffektivitet och anläggningens tillstånd. Trafikverket uppger att man i enlighet med den nationella planen prioriterar underhållet av de mest trafikerade vägarna.

Den ekonomiska ramen

Riksdagsbeslutet i december 2024 innebär att 354 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive reinvesteringar, bärighet och tjälsäkring av vägar och till statlig medfinansiering till enskilda vägar samt att 210 miljarder kronor ska användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar. Regeringen bedömer att det finns stora behov av underhåll av och reinvesteringar i väginfrastrukturen. Underhåll ska prioriteras, det eftersatta underhållet på väg återtas och en fortsatt utbyggnad till bärighetsklass BK4 göras. På järnväg ska underhåll prioriteras, och allt det eftersatta underhåll på järnväg som är möjligt att återta under perioden ska också återtas.

Regeringen betonar att drift och underhåll av och reinvesteringar i statliga vägar och järnvägar utgör en central del av att vidmakthålla infrastrukturen. I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28) konstateras att resurserna till underhåll under lång tid har underfinansierats, att underhållet har släpat efter och att en underhållsskuld har skapats och tillåtits växa. Stora delar av järnvägen är byggd för över 100 år sedan och stora delar av det statliga vägnätet är byggt före 1970. Regeringen menar att infrastrukturen i många delar av landet riskerar att bli en flaskhals för jobb och tillväxt om inte underhåll och upprustning utförs i nödvändig omfattning. En sliten infrastruktur skapar enligt regeringen bristande tillförlitlighet, sänkta hastigheter

och återkommande avbrott i trafik och framkomlighet. Att vårda och underhålla existerande infrastruktur är därför en tydlig prioritering för regeringen. Att underhålla och använda befintliga vägar och järnvägar inklusive alla förutsättningsskapande system som krävs för att dessa ska kunna nyttjas är enligt regeringen generellt sett god resurshushållning. Enligt Trafikverket är det samhällsekonomiskt lönsamt att bibehålla dagens funktionalitet och återta eftersatt underhåll i väg- och järnvägsnätet. Med en anläggning i gott skick blir kostnaderna för att avhjälpa akuta fel lägre och en högre andel av underhållsmedlen kan därmed läggas på förebyggande underhåll.

Regeringen bedömer att en väl underhållen och robust transportinfrastruktur på ett bättre sätt kan stå emot påfrestningar och minska sårbarheten i transportsystemet i olika krissituationer och från yttre påverkan som t.ex. klimatförändringar och extremväder. Det kan också vara av betydelse för Sveriges motståndskraft vid höjd beredskap, krigsfara och ytterst krig.

Regeringen konstaterar vidare att ramarna i den nationella planen för perioden 2022–2033 inte har legat i nivå med behoven för att långsiktigt kunna genomföra det underhåll som krävs för att upprätthålla anläggningens funktionalitet. Det har medfört att Trafikverket har tvingats att prioritera mellan vilka åtgärder som ska genomföras i väg- och järnvägsanläggningarna. Trafikverket har i högre grad tvingats att prioritera underhållet till åtgärder som säkerställer funktionen på kort sikt och för att upprätthålla säkerhet och framkomlighet. Regeringen betonar dock att det långsiktiga målet är att skapa rätt kombination av förebyggande och avhjälpande underhåll sett ur ett livscykelkostnadsperspektiv. Regeringen menar att drift och underhåll av väg- och järnvägsnätet bör ges de medel som krävs, och ramarna för vidmakthållande ska därmed öka påtagligt under den kommande planperioden. Åtgärderna som därmed kan genomföras ska enligt regeringen bidra till att säkerställa transportinfrastrukturens funktion och på ett effektivt sätt återta hela det eftersatta underhållet inom väginfrastrukturen samt allt det som Trafikverket bedömer är möjligt att återta inom järnvägsinfrastrukturen under planperioden. Det finns enligt Trafikverket ett flertal anledningar till att det inte går att genomföra mer järnvägsunderhåll än det som man har föreslagit i sitt inriktningsunderlag. Långa ledtider, en entreprenörsmarknad som är anpassad efter de senaste årens låga underhåll och tillgång till tider i spår i kombination med brist på kompetens och resurser på Trafikverket är enligt regeringen de huvudsakliga anledningarna. Åtgärderna ska planeras och genomföras så att så stor samhällsnytta som möjligt uppnås samtidigt som framkomlighet och trafik-säkerhet värnas.

Underhållsskulden

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) anförde i december 2025 i sitt svar på interpellation 2025/26:170 att underhållet av infrastrukturen under lång tid har tillförts för lite resurser. I flera decennier har underhållet av både vägar och järnvägar enligt ministern nedprioriterats, och underhållsskulden har tillåtits växa. Det har medfört att det långsiktigt inte har

funnits förutsättningar för Trafikverket att genomföra det underhåll som krävs för att upprätthålla anläggningens funktionalitet. Därför prioriterar nu regeringen upprustning och underhåll av svensk infrastruktur. Järnvägen står inför en kraftig upprustning till följd av regeringens satsningar på järnvägsunderhåll. Under den kommande planperioden tillförs totalt 210 miljarder kronor till järnvägsunderhåll, och utöver det tillkommer ytterligare ca 34 miljarder kronor i banavgifter som går till underhållsåtgärder. Under 2025 genomfördes 1 700 större underhållsarbeten i den statliga järnvägen, och 2026 planeras ännu fler. Enligt ministern minskar det eftersläpande underhållet, och under kommande planperiod fortsätter Trafikverket att återta eftersatt underhåll på den nivå som under rådande förhållanden bedöms vara maximalt möjlig. Trafikverket bedömer vidare att det går att ta igen allt eftersatt underhåll till 2050. Infrastruktur- och bostadsministern anförde i mars 2026 i sitt svar på interpellation 2025/26:378 att det har byggts upp en underhållsskuld som motsvarar 90 miljarder kronor när det gäller järnvägsnätet och 35 miljarder kronor när det gäller vägnätet.

Trafikanalys konstaterar i Uppföljning av de transportpolitiska målen 2026 (rapport 2026:4) att transportsystemets standard och tillförlitlighet fortsätter att vara en central utmaning. Infrastrukturen uppvisar en sårbarhet som bl.a. hänger samman med återkommande driftstörningar och ett mer väderkänsligt klimat. På vägsidan kan enligt Trafikanalys enstaka förbättringar noteras under det senaste året, men dessa förändrar inte bedömningen av att utvecklingen på längre sikt är otillräcklig. På järnvägssidan pekar Trafikanalys bl.a. på att infrastrukturen i flera delar av landet saknar redundans: en störning på en enskild sträcka riskerar att få oproportionerligt stora effekter på hela trafiksystemet.

Trafikverkets arbete med drift och underhåll

Av Trafikverkets årsredovisning för 2025 framgår att verksamhetsvolymen för drift och underhåll av vägar ökade under 2025 jämfört med 2024. År 2025 fick Trafikverket 500 miljoner kronor i extra medel till vägunderhåll. Medlen användes främst till beläggnings- och vägutrustningsarbeten. Under 2025 ökade Trafikverket det förebyggande beläggningsunderhållet med ca 65 procent jämfört med 2024. När det gäller järnvägsunderhåll uppger Trafikverket i årsredovisningen för 2025 att verksamhetsvolymen för drift och underhåll av järnväg ökade jämfört med 2024, vilket innebär att man kunde utföra fler underhållsåtgärder. Underhållet handlade bl.a. om spår, spårväxlar, broar, tunnlar och kontaktledningar. Verket ökade andelen förebyggande åtgärder, t.ex. reinvesteringar, komponentbyten och ett förstärkt underhåll.

I underhållsplanen redovisar Trafikverket hur tilldelade medel för underhållsåtgärder på väg och järnväg används och vilka effekter det ger i transportsystemet. Underhållsplanen löper över fyra år men uppdateras årligen. Trafikverkets senaste underhållsplan är för 2026–2029 (rapport 2026:049). Där konstateras att det kommer att ske en stor upprustning av

vägnätet som innebär en ökning av det förebyggande underhållet samt ett återtagande av det eftersatta underhållet som kommer att pågå i många år. Under perioden 2026–2029 kommer ramnivåerna stegvis att öka för att komma upp i den årliga nivå som enligt Trafikverket krävs för att kunna återta det eftersatta underhållet fram till 2037. I dag är gapet stort mellan underhållsbehovet och de tilldelade medlen. Stora delar av vägnätet byggdes före 1970 och är dimensionerat för dåtidens trafik och laster, och 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. Dessutom finns numera flera vägar och tunnlar med tekniskt avancerade system, vilket innebär att underhållsbehoven ökar ytterligare. De enskilt största vägunderhållsåtgärderna under 2026–2029 är bro- och tunnelåtgärder samt reinvesteringar i motorvägssträckor. När det gäller järnvägar kommer enligt Trafikverket de ökade anslagen att ge utrymme för flera åtgärder inom samtliga delar av anläggningen. Antalet reinvesteringar som kommer att kunna genomföras på järnväg ökar, vilket kommer att synas inte minst i form av ett ökat antal spår- och kontaktledningsbyten. Större spårbyten kommer att genomföras. Under perioden möjliggörs en ökning av ställverksbyten och reservdelssäkring för signalanläggningen. Kontaktledningar kommer enligt Trafikverket att kunna rustas upp i en ökad takt. Med de ökade ekonomiska ramarna möjliggörs enligt Trafikverket fler reparationer och ommålningar av broar. Satsningen på drift och underhåll innebär enligt underhållsplanen att den negativa utvecklingen av järnvägens tillstånd, som pågått under lång tid, kan bromsas upp och stabiliseras. På vissa flöden kommer det fortfarande att finnas anläggningar som behöver bytas eller åtgärdas, och här kommer det även i fortsättningen att finnas brister som kan antas ge upphov till störningar. Trafikverket bedömer dock att funktionaliteten i allt väsentligt kommer att kunna upprätthållas på dessa stråk. Med möjligheten till fler reinvesteringar och förebyggande underhåll beräknas det avhjälpande underhållet minska under planperioden. Trafikverket uppger att risker för hastighetsnedsättningar arbetas bort efter hand. Under 2026 är det 483 kilometer järnväg som riskerar nedsättningar.

Bärighetsklass 4

I lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner regleras bärighetsklass (BK), som är den klassificering som används för att gradera bärighet, dvs. hur tunga fordon en bro eller en väg i det allmänna vägnätet får belastas med. För vägar med klassificeringen BK4 gäller max 74 tons bruttovikt. I februari 2015 beslutade regeringen om nödvändiga ändringar i trafikförordningen (1998:1276) och vägmärkesförordningen (2007:90) för att kunna tillåta längre och tyngre fordon i trafiken. Ändringarna trädde i kraft den 1 april 2018 och de första statliga BK4-vägarna öppnades för trafik samma år. Huvuddelen av de tunga vägtransporterna går på de större vägarna, som är dimensionerade för att klara tunga laster. I det statliga vägnätet håller 96 procent av vägarna de

högsta bärighetsklasserna BK1 eller BK4. På dessa vägar går mer än 99 procent av trafikarbetet (fordonskilometer). På de mindre vägarna förekommer det bärighetsrestriktioner, vilket påverkar främst skogsbruket och jordbruket, som genererar tunga transporter. Trafikverket fick i december 2019 i uppdrag att upprätta en genomförandeplan för hur delar av det statliga vägnätet kan upplåtas för BK4. Trafikverket ska enligt uppdraget även redogöra för hur myndigheten bidrar med generell information till kommuner och andra väghållare i frågor om upplåtande av vägnät för BK4. Trafikverket har sedan årligen lämnat en uppdaterad genomförandeplan.

Trafikverkets ambition är att hela det statliga stamvägnätet ska vara upplåtet för BK4 till 2030. Regeringen anger i planbeslutet för 2026–2037 att Trafikverkets genomförande av de åtgärder som krävs för att uppfylla målet kommer att följas upp noga. Regeringen gav i maj 2025 Trafikverket i uppdrag att redogöra för behovet av bärighetshöjande åtgärder på det icke-statliga vägnätet, vilket Trafikverket redovisade i januari 2026. Regeringen avser att återkomma med ett uppdrag till Trafikverket att tillsammans med kommunala och enskilda väghållare utreda behovet av åtgärder på det icke-statliga vägnätet utifrån samhällsekonomisk nytta och utreda förutsättningarna för finansiering från enskilda och kommunala väghållare.

Underhåll av järnvägen

I december 2025 signerade Trafikverket kontrakt om inköp av nya underhållståg som ska möjliggöra effektivare spårunderhåll. Den totala kontraktssumman uppgår till ca 1 miljard kronor. Det första underhållståget beräknas levereras 2030. I dagsläget hyr Trafikverket in ett underhållståg, och det inhyrda underhållståget används för att fortsätta bygga upp kunskap och kompetens och effektivisera underhållsarbetet fram tills de egna underhållstågen levereras. Med hjälp av underhållstågen kan Trafikverkets entreprenörer även i fortsättningen använda underhållstågen för att utföra en lång rad underhållsarbeten och samtidigt låta andra tåg passera i full hastighet på spåren bredvid. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) har i en kommentar betonat att satsningarna på att komma till rätta med det eftersatta järnvägsunderhållet fortsätter. Trafikverket tar nu nya steg för ett effektivare underhåll, förbättrad säkerhet och högre kvalitet på utförandet.

Baliser är ett slags sändare som är placerade längs järnvägsspåren och är en del av järnvägens signalanläggning. Om de är trasiga kan de orsaka stopp och förseningar i trafiken, och därför är det viktigt att reparera dem i tid. I juni 2025 redovisade Trafikverket att en ny metod för att hitta fel på baliser har börjat testas på en tredjedel av landets järnvägar, vilket enligt Trafikverket har lett till färre stopp i trafiken och mindre tågförseningar. Tekniken går ut på att tåg i reguljär trafik, med hjälp av ombordutrustning, skickar data trådlöst till Trafikverket vid varje balisfel. På så sätt kan felaktiga eller trasiga baliser upptäckas och åtgärdas snabbare. Trafikverket betonar att man genom den digitala övervakningen får bättre kontroll på anläggningen och kan förebygga underhållet.

Signalsystemet ERTMS

Takten i införandet av det nya signalsystemet European Rail Traffic Management System (ERTMS) och avvecklingen av det nuvarande systemet Automatic Train Control (ATC) ska öka. Regeringens målsättning är att ERTMS ska införas i hela det svenska järnvägssystemet till 2042. Regeringen aviserade i infrastrukturpropositionen att man avsåg att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en strategi utifrån den nya målsättningen. I Trafikverkets förslag till nationell plan betonas att ERTMS är en direkt förutsättning för att nå effekt av andra järnvägssatsningar och en viktig del av järnvägens modernisering. Det bidrar också till att kapaciteten och tillgängligheten på järnvägen kan upprätthållas. Trafikverket uppger att man ökar takten i införandet, så att ERTMS ska finnas på högtrafikerade sträckor 2042. Stockholmsområdet undantas tills vidare från det tidsatta målet på grund av speciella förutsättningar som begränsar den praktiska genomförbarheten. ERTMS införs först på de sträckor som redan är påbörjade, och därefter sker en successiv utrullning via de högtrafikerade stråken. Därmed säkerställs enligt Trafikverket signalsystemets funktion löpande och långsiktigt för hela landet, och det gör det möjligt att rusta järnvägen och ha en avvägd balans mellan de åtgärder som ska genomföras och framkomlighet för trafik. Planförslaget innehåller också medel för att delfinansiera den ombordutrustning som krävs för att tågen ska kunna använda ERTMS. I februari 2025 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att utforma ett stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS (LI2025/00347). I september 2025 redovisade Trafikverket uppdraget i rapporten Stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS (rapport 2025:135). Trafikverket föreslog bl.a. att 3 miljarder kronor avsätts till ett investeringsstöd under planperioden 2026–2037.

Utveckling av transportsystemet

Den del av den nationella planen som omfattar investeringar kan delas in i namngivna investeringsåtgärder samt trimnings- och miljöåtgärder med åtgärdsområdena tillgänglighet, säkerhet och miljö. Regeringen beslutar om investeringsobjekt som är över en viss storlek i samband med att den fastställer den nationella planen. Dessa s.k. namngivna objekt följs upp regelbundet inom ramen för det s.k. byggstartssystemet.

I den senaste infrastrukturpropositionen betonar regeringen att för att transportsystemet ska bli robust och effektivt är det inte tillräckligt att enbart underhålla den befintliga infrastrukturen. Transportinfrastrukturen behöver enligt regeringen utvecklas och bli mer effektiv och pålitlig för att bidra till att näringslivets konkurrenskraft stärks. Utöver åtgärder i det befintliga transportnätet behövs det även satsningar på ny infrastruktur. Regeringen betonar att alla trafikslag är viktiga och behöver fungera både var för sig och tillsammans. Genom att förbättra tillgängligheten och pålitligheten i transportsystemet förbättras pendlingsmöjligheterna och effektiviseras godsflödet. Transportinfrastrukturen behöver enligt regeringen också utvecklas för att

bidra till klimatomställningen, både genom att stötta transportsektorns egen omställning och genom att bidra till att tillväxtpotentialen kan tas till vara vid den omställning som sker inom industrin i olika delar av landet.

Regeringen bedömer i den senaste infrastrukturpropositionen att det finns behov av att göra nya investeringar i transportinfrastrukturen under den kommande planperioden. Förändringar i samhället, en växande befolkning, utveckling av näringslivet samt behovet av att öka industrins konkurrenskraft är några skäl till att det inte räcker med att enbart ta hand om den befintliga infrastrukturen, utan det finns även behov av att investera i större nya projekt. Regeringen bedömer att det finns ett stort behov av förstärkningar av vägnätet och järnvägsinfrastrukturen, inte minst strategiska investeringar för att möjliggöra längre sammanhängande och effektiva transportstråk och för att påskynda den industriella gröna omställningen som pågår på olika håll i Sverige. Inriktningen för nya investeringar bör enligt regeringen vara att investeringar som stärker förutsättningarna för resor till arbete och utbildning samt näringslivets transporter ska prioriteras eftersom de gynnar företagets konkurrenskraft och kompetensförsörjning.

I den nya nationella planen ökar medlen för trimnings- och miljöåtgärder i förhållande till förra planperioden med 13 miljarder kronor till 62,5 miljarder kronor under planperioden. Trimnings- och miljöåtgärder omfattar trimningsåtgärder för bättre tillgänglighet, bättre trafiksäkerhet och miljöåtgärder. Skälen till ökningen är enligt regeringen att sådana åtgärder ofta har hög samhällsekonomisk lönsamhet och kan för en relativt liten kostnad och på relativt kort sikt skapa stora nyttor i form av ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet samt minskad miljöpåverkan. Trimnings- och miljöåtgärder ska enligt regeringens planbeslut avse åtgärder med en totalkostnad på högst 150 miljoner kronor, en höjning jämfört med tidigare gräns på 100 miljoner kronor.

Av Trafikverkets årsredovisning för 2025 framgår att den totala verksamhetsvolymen minskade 2025 jämfört med 2024. Volymen för järnvägsinvesteringar var något högre 2025 än 2024, medan väginvesteringarna och sjöfartsinvesteringarna var lägre. Trafikverket uppger att man följer prioriteringsordningen i den nationella planen. Volymen bestäms enligt Trafikverket i hög grad av vilka anslag och låneramar som avsätts i regleringsbrevet och av omfattningen av medfinansiering. Den faktiska volymen påverkas även av investeringarnas produktionstakt eller om de förskjuts i tid, exempelvis på grund av överklagade planer. Kostnadsförändringar i investeringarna påverkar också volymen. De namngivna investeringarna för järnväg understeg under 2025 en tolfedel av det finansiella utrymmet i den tolvåriga planen, medan de namngivna väg- och sjöfartsinvesteringarna ligger i nivå med planen. Trimnings- och miljöåtgärder under samma period översteg enligt Trafikverket en tolfedel av det finansiella utrymmet i den tolvåriga planen.

Som framgår av bakgrunden till detta betänkande är 84 procent av Trafikverkets spår elektrifierade.

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 beräknas tunneln vara klar i början på 2030-talet. 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 Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland ska beaktas. Uppdraget redovisades i juni 2023 (rapport 2023:108). Trafikverket konstaterade att kapaciteten på järnvägen i Skåne är hårt utnyttjad och att efterfrågan bedöms stiga ytterligare, inte minst när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar. Trafikverket presenterade förslag på bl.a. framkomlighetsåtgärder för godstrafiken med sikte på Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande. Trafikverket konstaterade 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. För att underlätta situationen för godstrafiken har därför åtgärder för att öka framkomligheten för godstrafiken tagits fram.

Närmare om arbetet med infrastrukturen för cykling

Trafikverket ansvarar för planeringen av det statliga vägnätet, och där ingår infrastrukturen för cykling. Trafikverket tar fram planeringsunderlag och standarder för att skapa förutsättningar för en jämn och hög kvalitet på cykelinfrastrukturen, även på det vägnät där Trafikverket inte är väghållare. Åtgärder i den statliga cykelinfrastrukturen längs det nationella stamvägnätet finansieras genom den nationella planen för transportinfrastruktur, och åtgärder i cykelinfrastrukturen längs det statliga regionala vägnätet som inte är en del av det nationella stamvägnätet finansieras genom länsplanerna för respektive län. Länsplanerna kan även medfinansiera kommunal cykelinfrastruktur. Trafikverket tar fram underlag för regionernas planering och svarar för byggnad, drift och underhåll av statliga regionala vägar.

Regionerna har rollen som regionala planupprättare och ansvarar för planeringen av cykelvägar längs det statliga vägnätet som inte är statliga nationella vägar. Cykelvägar längs det statliga regionala vägnätet byggs av Trafikverket och bekostas av medel som finns i länsplanerna för respektive län. I många fall krävs det en medfinansiering av kommunen med 50 procent. Länsplanerna kan även medfinansiera kommunal cykelinfrastruktur. Merparten av landets cykelvägar finns i tätorter och förvaltas av kommunerna. Kommunerna är väghållare för ca 80 procent av cykelvägnätet i Sverige, och de ansvarar för åtgärder längs kommunala vägar och gator.

Trafikverket menar i sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 att det är en plan som leder till mer framkomliga och tillförlitliga vägar och järnvägar. Åtgärderna har enligt

Trafikverket valts utifrån samhällsnytta och genomförbarhet, och de ska bidra till att möta näringslivets behov och till att stärka arbetspendlingen för medborgare. I förslaget betonar Trafikverket att trimnings- och miljöåtgärder bidrar till framkomliga och trafiksäkra vägar. Bland annat förbättrar de förutsättningarna att välja cykeln som färdmedel och ökar trafiksäkerheten för cyklister. Exempel på åtgärder är nya cykelvägar, trafiksäkra gång- och cykelpassager, cykelparkeringar vid bytespunkter samt cykelturistleder. Specifika trimnings- och miljöåtgärder och deras omfattning redovisas inte i den nationella planen. De konkreta åtgärderna planeras, prioriteras och beslutas i Trafikverkets budgetarbete. Trafikverket föreslår höjningar av posterna för dessa åtgärder, men den enda post som föreslås minska är trimningsåtgärder för ökad och säker cykling. Det beror enligt Trafikverket på att samfinansieringssatsningen på cykelåtgärder på det regionala vägnätet inte bedöms ha gett förväntad effekt. Regeringen anger därför i direktivet att sådana åtgärder i stället ska planeras helt inom ramen för länsplanerna. Av bl.a. detta skäl utökar regeringen länsplanernas ekonomiska utrymme. Vidare föreslås ett antal namngivna investeringar där cykelvägar ingår. Trafikverket menar att planförslaget förbättrar förutsättningarna för att gå och cykla, om än i blygsam utsträckning. Det finns enligt Trafikverket förvisso åtgärder i planförslaget som försämrar förutsättningarna för gång och cykling, men de positiva effekterna bedöms vara större. Dessutom innebär ökade medel till vidmakthållande av vägar möjlighet till en gradvis förbättring av underhållet av gång- och cykelvägar, vilket enligt Trafikverket möjliggör ett ökat aktivt resande.

Närmare om kommunikationer till Gotland

Staten ansvarar för trafikförsörjningen mellan Gotland och fastlandet. Trafikverket är den myndighet som har i uppdrag att utifrån trafikavtal upphandla färjetrafiken till och från Gotland för att säkerställa tillgången till väl fungerande kommunikationer. Det nuvarande trafikeringsavtalet gäller för perioden 2017–2027, och efter att ha slutfört en upphandling beslutade Trafikverket i juni 2024 om ett avtal att bedriva färjetrafik till och från Gotland 2027–2035 med ytterligare två optionsår.

Regeringen gav i februari 2026 Trafikverket i uppdrag att utreda olika alternativ för upphandlingen av färjetrafiken till och från Gotland från 2035 (LI2026/00277). Enligt uppdraget ska Trafikverket mot bakgrund av det förändrade omvärldsläget och med beaktande av nödvändiga beredskapsperspektiv aktualisera och fördjupa analyserna av alternativet med en sammanhållen upphandling av fartyg och drift samt alternativet med statligt ägda fartyg och upphandlad drift. Regeringen anger vidare att näringslivet måste ges möjligheter till väl fungerande godstransporter, att samhällsviktiga funktioner behöver garanteras regelbundna och anpassade sätt att transportera bl.a. farligt gods samt att Gotland har en stor turistnäring som är beroende av goda kommunikationer. Regeringen konstaterar samtidigt att färja och flyg

kompletterar varandra, eftersom de möter olika behov. Trafikverket ska redovisa uppdraget till Regeringskansliet senast den 31 december 2026.

Region Gotland har i ett remissyttrande från december 2025 med anledning av förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 framfört att färjetrafiken till och från Gotland måste ses som en del i den nationella infrastrukturen och i den nationella planen hanteras i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur. Regionen pekar på att Gotland inte har några nationella stamvägar och ingen järnväg som omfattas av nyinvesteringar i den nationella planen, men att Gotland däremot har färjetrafik som i praktiken har funktionen av en broförbindelse och att det är Gotlands väg till övriga Sverige. Regionen hänvisar i sammanhanget till en rapport från 2012 där Trafikanalys pekade på att Gotlandstrafiken bör behandlas i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur, i den meningen att Gotlandstrafiken fungerar som en ersättning för en broförbindelse.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om investerings- och underhållsåtgärder i infrastrukturen behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU5 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet välkomnade regeringens förslag till ekonomiska ramar och uttalade att det innebär en mycket kraftigt ökad och angelägen satsning på en pålitlig transportinfrastruktur för att hela Sverige ska fungera. Utskottet välkomnade att regeringen presenterade en infrastrukturproposition med historiskt stora satsningar och konstaterade att med dessa satsningar kan allt eftersatt vägunderhåll tas igen under planperioden och att medlen räcker till att återta så mycket järnvägsunderhåll som det har bedömts vara möjligt att hinna med under perioden. Utskottet konstaterade att de frågor som togs upp i motionerna var väl uppmärksammade och att det inte fanns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen.

Motionsyrkanden om infrastrukturen för cykling behandlades senast i utskottets betänkande 2025/26:TU13 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet konstaterade att insatser för en ökad och säker cykling är väl beaktade i infrastrukturplaneringen på både nationell och regional nivå, och utskottet välkomnade de satsningar som görs på cykelinfrastrukturen på olika håll i landet. Utskottet uppmärksammade att trimnings- och miljöåtgärder bidrar till att förbättra förutsättningarna för att cykla och delade regeringens bedömning att en cykelanpassad infrastruktur i hög grad är en kommunal och regional fråga.

Motionsyrkanden om järnvägens signalsystem, ERTMS, behandlades senast i utskottets betänkande 2025/26:TU15 Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag.

Ett motionsyrkande om hur Gotlandstrafiken kan räknas som infrastruktur och hanteras inom ramen för infrastrukturplanering och infrastrukturfinansiering behandlades i utskottets betänkande 2025/26:TU10 Sjöfartsfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandet, och riksdagen biföll utskottets beslut. Utskottet framhöll samtidigt betydelsen av en väl fungerande färjetrafik till och från Gotland som tillgodoser invånarnas och näringslivets transportbehov och som främjar regional utveckling.

Utskottets ställningstagande

Investerings- och underhållsåtgärder

Utskottet vill inledningsvis slå fast att utgångspunkten för arbetet med investerings- och underhållsåtgärder i transportinfrastrukturen är att hela landet ska fungera. Utskottet betonar att en väl fungerande transportinfrastruktur stärker såväl Sveriges samlade konkurrenskraft som den regionala utvecklingen. Utskottet vill liksom regeringen betona vikten av att satsa på underhåll av vägar och järnvägar samt kostnadseffektiva åtgärder för att optimera infrastrukturen och öka transporteffektiviteten. Utskottet vill även peka på vikten av långsiktighet och uthållighet i arbetet med infrastruktur. Det är viktigt att upprätta en långsiktig plan för infrastrukturåtgärder, bl.a. för att stora investeringar i transportinfrastruktur tar tid att planera och genomföra samt för att det är värdefullt att ge framförhållning till både enskilda och näringslivet. Samtidigt är det viktigt att ompröva projekt med stora kostnadsökningar eller samhällsekonomisk olönsamhet, vilket utskottet återkommer till i avsnittet Nya stambanor.

Utskottet konstaterar att behoven inom transportinfrastrukturen är stora och att det är nödvändigt att på ett genomtänkt sätt prioritera mellan olika åtgärder. Utskottet betonar att de gemensamma resurserna måste förvaltas så effektivt som möjligt, vilket innebär att det befintliga transportsystemet måste vårdas och underhållet av det prioriteras, men också att investeringar i ny infrastruktur ska göras där de behövs. Det behövs ett nationellt perspektiv som bidrar till utvecklingen av sammanhängande stråk och en tydlig systemsyn i bedömningen av åtgärder för att öka samhällsnyttan av transportinfrastrukturen. Utskottet vill, liksom regeringen, understryka att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioriteringen av åtgärder i transportinfrastrukturen. Utskottet vill mot den bakgrunden slå fast att det behövs ett trafikslagsövergripande perspektiv för att skapa ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem. Detta inkluderar alla trafikslag, såväl väg- och järnvägstrafik som sjö- och luftfart. Utskottet vill liksom regeringen betona att de olika trafikslagen inte ska ställas emot varandra – tvärtom kompletterar de varandra.

När det gäller motionsförslagen om underhållsskulden vill utskottet först och främst betona att behovet av underhåll av transportinfrastrukturen är stort och att den negativa utvecklingen av vägarnas och järnvägarnas standard nu

har börjat vändas. I flera decennier har underhållet prioriterats ned och underhållsskulden har dessvärre tillåtit växa. Utskottet vill uppmärksamma att underhållsskulden har ökat bl.a. genom att den tidigare regeringen inte finansierade de insatser som enligt Trafikverket behövdes för att bibehålla standarden på infrastrukturen. Utskottet kan konstatera att det bristande underhållet har lett till att transportsystemets standard och tillförlitlighet har försämrats. Utskottet vill särskilt lyfta fram att infrastrukturen i många delar av landet därmed riskerar att bli en flaskhals för jobb och tillväxt om inte underhåll och upprustning utförs i nödvändig omfattning. Utskottet menar därför att det är viktigt att tydligt prioritera att vårda och underhålla den existerande infrastrukturen. Utskottet har tidigare år uppmärksammat att underhållet av väg- och järnvägsnätet behöver stärkas och att åtgärderna behöver planeras och genomföras så att så stor samhällsnytta som möjligt uppnås samtidigt som både framkomlighet och trafiksäkerhet värnas. Utskottet välkomnar därför att regeringen prioriterar underhållsåtgärder och arbetar för att Sverige ska ha en transportinfrastruktur som fungerar. Utskottet ser mycket positivt på att regeringen nu har gett klartecken till flera viktiga åtgärder i infrastrukturen, bl.a. de satsningar som görs för att åtgärda det eftersatta vägunderhållet, vilket betas av till 2037.

Det är viktigt att både underlätta människors vardag och stärka förutsättningarna för en effektiv godstrafik som främjar jobb och tillväxt i hela landet. Vid planering av investerings- och underhållsåtgärder behövs det enligt utskottets mening en väl avvägd balans mellan insatser i glesbygden, på landsbygden och i stora och små städer 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 infrastruktursatsningar. I ett sådant läge är det viktigt att prioritera, och utskottet vill därför betona vikten av att satsa på underhåll av både vägar och järnvägar för att se till att den infrastruktur som redan finns också fungerar. Utskottet välkomnar att arbetet intensifieras med att införa bärighetsklass 4 (BK4), vilket innebär att vägarna anpassas för tyngre fordon, vilket gynnar både näringslivet och totalförsvaret samt ger förutsättningar för minskade klimatutsläpp. Utskottet konstaterar att det handlar om mycket betydande satsningar som skapar bättre förutsättningar för ett mer konkurrenskraftigt näringsliv, arbetspendling och stärkt totalförsvaret. Investeringsprojekten, både nya och pågående, kommer sammantaget att bidra till förbättrad framkomlighet och tillförlitlighet på både vägar och järnvägar.

Utskottet betonar att det är viktigt att satsa på att bygga vidare på det järnvägssystem som finns, bygga bort flaskhalsarna och 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 nedan i avsnittet

Nya stambanor. Utskottet konstaterar att järnvägsfrågor har en stor betydelse för regeringen i det fortsatta arbetet, vilket är mycket positivt, och välkomnar de stora satsningar som nu görs på järnvägar. Utskottet framhåller vikten av att åtgärder i järnvägsnätet i första hand bör underlätta för arbetspendling och godstrafik och menar att detta stärker jobben och tillväxten i hela landet.

När det gäller motionsförslagen om att färdigställa järnvägssträckor som redan är påbörjade vill utskottet betona att förutsättningar för resor till arbete och utbildning samt näringslivets transporter ska prioriteras vid ny-investeringar i vägar och järnvägar, vilket också gynnar företagets konkurrenskraft och kompetensförsörjning. Vid prioritering av nya objekt ska samhällsekonomisk lönsamhet vara vägledande.

När det gäller motionsförslagen om utförarkompetens inom Trafikverket vill utskottet betona att mot bakgrund av det stora underhållsbehov som finns och kostnaderna för nödvändiga åtgärder är det angeläget att underhållet utformas så effektivt som möjligt och att medlen används på ett ändamålsenligt sätt. Utskottet anser att den nuvarande ordningen med en avreglerad järnvägsmarknad har bidragit till en positiv utveckling av järnvägsunderhållet. Utskottet vill samtidigt framhålla att det delar regeringens uppfattning att en viktig faktor för ett effektivt underhåll av järnvägar är att marknadens aktörer arbetar med utveckling, innovation och investeringar i verksamheten samt att det är viktigt med en tät samverkan mellan Trafikverket, transportföretag, transportköpare och underhållsföretag.

När det 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 i början på 2030-talet. Utskottet konstaterar att det pågår ett arbete med dessa frågor och ser fram emot att fortsätta att följa utvecklingen inom området.

Med anledning av motionsförslagen om vägar och vägunderhåll vill utskottet framhålla betydelsen av ett förbättrat vägunderhåll på både de hög- och de lågtrafikerade vägarna. Utskottet ser mycket positivt på att frågor om vägar och vägunderhåll är en stor angelägenhet för regeringen i det fortsatta arbetet. Det är enligt utskottet viktigt att vägunderhållet bidrar till trafiksäkerhet och en god tillgänglighet för både enskilda och näringslivet oavsett var människor bor eller arbetar i Sverige. Utskottet välkomnar därför de stora satsningar som regeringen nu gör på vägarna. Utskottet betonar att det är viktigt 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. Det är viktigt att fortsätta att vidta åtgärder för att värna Sveriges vägnät, och utskottet utgår från att Trafikverket fortsätter att arbeta med vägar och vägunderhåll utifrån den inriktning som anges av regeringen.

När det gäller motionsförslaget om att kunna bibehålla tillräckligt med kapacitet och tillförlitlighet under pågående järnvägsunderhåll vill utskottet bl.a. påminna om att Trafikverket kommer att köpa nya underhållståg som ska

möjliggöra ett effektivare spårunderhåll. Utskottet kan också notera att en ny växelfabrik vid Hallsberg invigdes i maj 2026, och nyetableringen är en satsning för att effektivisera både underhåll och kapacitet i järnvägssystemet. När det gäller ofördelade utredningsmedel för järnväg kan utskottet konstatera att regeringens nya nationella plan innebär att dessa medel minskas med 488 miljoner kronor jämfört med Trafikverkets planförslag. Medlen har därmed gjorts tillgängliga för specifika angelägna åtgärder.

När det gäller motionsförslaget om ERTMS vill utskottet peka på att regeringen i skrivelsen anför att takten i införandet av det nya signalsystemet ökar och att det säkrar järnvägens framtida funktion och bidrar till mer kapacitet och säkerhet samt ökad punktlighet. Utskottet har tidigare uppmärksammat att införandet av ERTMS är en utdragen process och att kostnaderna för det nya signalsystemet har underskattats kraftigt. Utskottet är medvetet om att även järnvägsföretagen drabbas av betydande kostnader för att installera den ombordutrustning som krävs för att trafikera en järnvägsanläggning med det nya signalsystemet och har därför välkomnat det uppdrag som Trafikverket har haft att utforma ett stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS.

När det gäller motionsförslaget om elektrifiering av järnvägar vill utskottet peka på att av Trafikverkets spår är 84 procent elektrifierade, och totalt är 78 procent av Sveriges järnvägsnät elektrifierat, vilket gör det till ett av Europas mest elektrifierade – genomsnittet för EU-länderna är ca 50 procent. Utskottet anser ändå att det är av stor betydelse att elektrifieringen av transportsektorn fortsätter i ett högt tempo. Utskottet vill även påminna om att 80 procent av investeringsbudgeten i den nationella planen går till järnvägen.

När det gäller motionsförslaget om trafiksäkerhet vill utskottet peka på att det i den nationella planen avsätts pengar för bl.a. trafiksäkerhet. Staten gör nu en historiskt stor satsning på transportinfrastrukturen under perioden 2026–2037, och detta skapar goda förutsättningar för satsningar med betydande trafiksäkerhetseffekter framgent. Utskottet vill betona att transportinfrastrukturen behöver fortsätta att utvecklas med hänsyn till både trafiksäkerhet i de olika trafikslagen och säkerhet i anläggningarna. Utskottet välkomnar att trafiksäkerhetsåtgärder i och med den nya nationella planen ska inriktas mot åtgärder i infrastrukturen och att de ska genomföras utan omotiverade inskränkningar av framkomlighet eller transporteffektivitet. Utskottet delar regeringens bedömning att trimningsåtgärder är ett effektivt sätt att öka trafiksäkerheten. Utskottet ser positivt på att Trafikverket arbetar systematiskt med såväl denna typ av åtgärder som att effektiva åtgärder som bidrar till trafiksäkerheten bör prioriteras.

När det gäller motionsförslagen om cykling vill utskottet betona att cykling är en del av ett väl fungerande transportsystem och att tillgången till infrastruktur som kan användas för cykling är en del i en god grundläggande tillgänglighet. Utskottet kan vidare konstatera att den europeiska förklaringen om cykling framhåller att mer och bättre cykelinfrastruktur är avgörande för att locka fler personer att cykla, både på landsbygden och i städerna. Utskottet välkomnar att regeringen i den nationella planen avsätter medel för ökad och

säker cykling inom ramen för trimningsåtgärder. Cykelåtgärder ingår dessutom i namngivna objekt, i kvarvarande stadsmiljöavtal och i länsplanerna. Regeringen har utökat länsplanernas ekonomiska ramar för att möjliggöra regionala förbättringar och därtill inrymma ett mer effektivt och samlat genomförande av bl.a. cykelåtgärder som i den tidigare planen var avsatta i särskilda potter. Utskottet vill peka på att den stora andelen cykling sker på det kommunala vägnätet, och en cykelanpassad infrastruktur är därför i hög grad en kommunal och regional fråga.

När det gäller motionsförslaget om Gotland vill utskottet framhålla betydelsen av en väl fungerande färjetrafik till och från Gotland som tillgodo-ses invånarnas och näringslivets transportbehov och som främjar regional utveckling. Staten ansvarar för trafikförsörjningen mellan Gotland och fastlandet, och Trafikverket är den myndighet som har i uppdrag att genom trafik-avtal upphandla färjetrafiken till och från Gotland för att säkerställa tillgången till väl fungerande kommunikationer. Utskottet har inget att invända mot den nuvarande ordningen med trafikavtal och att detta används för att säkerställa tillgången till väl fungerande kommunikationer. Utskottet påminner även om att det nuvarande trafikeringsavtalet gäller för perioden 2017–2027 och att Trafikverket har beslutat om ett nytt avtal att bedriva färjetrafik till och från Gotland som kommer att gälla 2027–2035 med ytterligare två optionsår. Utskottet noterar i sammanhanget att regeringen nyligen har gett Trafikverket i uppdrag att utreda olika alternativ för upphandlingen av färjetrafiken till och från Gotland från 2035 och att uppdraget ska redovisas senast den 31 december 2026.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att det nu görs historiskt stora satsningar på transportinfrastrukturen i Sverige. Utgångspunkten är att underhållet av det svenska väg- och järnvägsnätet nu stärks samtidigt som det görs investeringar i ny infrastruktur. Med dessa satsningar kan enligt Trafikverkets bedömning allt eftersatt underhåll på vägsidan tas igen under den kommande planperioden. Utskottet konstaterar sammanfattningsvis 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. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2025/26:424 (C), 2025/26:661 (S) yrkande 1, 2025/26:950 (SD), 2025/26:2054 (C), 2025/26:2780 (V) yrkandena 41 och 42, 2025/26:3185 (C) yrkande 30, 2025/26:3274 (MP) yrkandena 20, 21 och 36, 2025/26:3282 (MP) yrkande 11, 2025/26:3302 (M), 2025/26:3422 (MP) yrkande 139 i denna del, 2025/26:3653 (S) yrkandena 1, 19, 29, 43, 67 och 102, 2025/26:3728 (C) yrkandena 13 och 37, 2025/26:4162 (S) yrkandena 2 i denna del och 10, 2025/26:4164 (C) yrkandena 2 och 12, 2025/26:4178 (MP) yrkandena 3, 9, 10, 27, 28 och 40 samt 2025/26:4179 (V) yrkandena 10 och 11.

Om återtagandet av eftersatt järnvägsunderhåll

Det eftersatta järnvägsunderhållet handlar om att de delar av järnvägen, t.ex. spår, växlar och kontaktledningar, som borde ha bytts ut inte har gjort det. Därmed ökar risken för att fel och trafikstörningar ökar och att kostnaderna för att underhålla dem kraftigt ökar över tid. Utskottet vill påminna om att det nu pågår en historisk upprustning av järnvägen. Under 2025 utfördes fler banarbeten än någonsin, och under 2026 ökar Trafikverket takten ytterligare, vilket utskottet välkomnar.

När det gäller motionsförslagen om att återta det eftersatta järnvägsunderhållet vill utskottet peka på att den nya nationella planen innebär att regeringen inom järnvägen lägger grunden för att successivt komma i kapp med järnvägsunderhållet till 2050. Trafikverket bedömer i sitt förslag till nationell plan att järnvägen i stort sett kommer att vara fri från eftersatt underhåll 2050. Trafikverket anger att fokus i den nya infrastrukturplanen ligger på de mest trafikerade och samhällsviktiga stråken och att byta ut de äldsta delarna av järnvägen. På mindre trafikerade banor prioriterar Trafikverket i stället löpande underhåll under planperioden och att minska risken för fel, så att tågen kommer fram i tid. Utskottet konstaterar att det kommer att ta längre tid att komma till rätta med det eftersatta underhållet på järnvägssidan än vägsidan, men medlen som riksdagen beslutade om i december 2024 räcker enligt utskottets bedömning till att återta så mycket järnvägsunderhåll som Trafikverket har bedömt vara möjligt att hinna med under den kommande planperioden. Samtidigt pågår ett intensivt arbete inom Trafikverket med att effektivisera järnvägsunderhållet för att kunna öka takten och samtidigt minimera påverkan på den befintliga trafiken. Utskottet utgår från att Trafikverket fortsätter att arbeta med järnvägar och järnvägsunderhåll utifrån den inriktning som anges av regeringen.

Utskottet konstaterar att de frågor om järnvägsunderhållet som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det därför inte finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2025/26:1945 (S) yrkande 1, 2025/26:3274 (MP) yrkande 3, 2025/26:3653 (S) yrkandena 16 och 17, 2025/26:3728 (C) yrkande 36, 2025/26:4162 (S) yrkandena 3 och 4, 2025/26:4164 (C) yrkande 3 och 2025/26:4178 (MP) yrkande 7.

Gränsöverskridande infrastruktur

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om gränsöverskridande infrastruktur. Utskottet slår fast att gränsöverskridande person- och gods-transporter har stor betydelse för både tillväxt, konkurrenskraft och tillgänglighet och betonar att det är viktigt att ha ett internationellt perspektiv i planeringen. Utskottet välkomnar insatserna för att göra transportsystemet mer gränsöverskridande och framhåller bl.a. vikten av det nordiska samarbetet och samspelet med grannländernas infrastrukturplanering. Utskottet välkomnar regeringens syn på förbindelserna mellan Sverige och Norge och utgår från att utredningarna om förbindelser mellan Sverige och Danmark tas om hand i det fortsatta arbetet. 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 38 (S), 39 (C) och 40 (MP).

Skrivelsen

I skrivelsen anför regeringen att person- och godstransporter över landsgränser har stor betydelse för jobb och tillväxt samt regional utveckling i och mellan de nordiska länderna. Regeringen betonar att den nationella planen stärker den gränsöverskridande transportinfrastrukturen. Åtgärder på bl.a. Malmбанan och stambanan genom övre Norrland stärker enligt regeringen järnvägsinfrastrukturen i gränsområdena mellan Sverige, Norge och Finland. Regeringens satsning på stärkt isbrytarkapacitet i Östersjön anges vara ett viktigt tillskott för att underlätta gränsöverskridande handel, särskilt i kombination med de satsningar som görs i form av farledsåtgärder.

Regeringen beslutade i maj 2025 att tillsätta en särskild utredare med uppdrag att utreda hur förutsättningarna för gränsöverskridande samarbete om kapacitet och redundans för transporter över Öresund kan stärkas från 2050, och utredarens betänkande redovisades i februari 2026 (se närmare nedan). För att kunna ta ställning till eventuell ny infrastruktur över Öresund krävs enligt regeringen samarbete med Danmark. Goda förbindelser över Öresund är viktiga även för Norge och Finland, såväl av civila skäl som för totalförsvaret. Regeringen anger att betänkandet bereds i Regeringskansliet.

Regeringen meddelar vidare att man ser positivt på att förutsättningarna för att öka kapaciteten på delar av flödet i stråket Stockholm–Oslo, som är av nationellt strategiskt intresse, förbättras bl.a. genom objektet Värmlandsbanan, Kil–Charlottenberg, mötesspår, som i enlighet med Trafikverkets förslag läggs in i planen, och objektet Laxå bangårdsombyggnad, vilket ingår i de objekt som regeringen den 24 april 2026 beslutade får byggstarta år 1–3 (2026–2028). Objektet Laxå–Arvika, ökad kapacitet, med ombyggnad av Karlstad C, som

ingår i stråket, färdigställs enligt regeringen under 2026. Andra namngivna objekt i planen som enligt regeringen påverkar stråket Stockholm–Oslo är Katrineholm, förbigångsspår, Högsjö västra, förbigångsspår, godsstråket Hallsberg–Åsbro, dubbelspår, samt Tomtebodav–Kallhäll, ökad kapacitet. På stråket Stockholm–Oslo genomförs även reinvesteringar såsom upprustning av kontaktledningar och hastighetshöjande åtgärder, vilket leder till att tillförlitligheten förbättras och att antalet störningstimmar minskar. Stråket ingår sedan april 2024 i en av stomnätsskorridorerna, den s.k. Scanmedkorridoren, som i sin tur ingår i det transeuropeiska transportnätet TEN-T. Regeringen ser att detta utpekade stråk kommer att vara av fortsatt vikt, inte minst för gränsöverskridande transporter och för totalförsvaret. Eftersom regeringen bedömer att stråket Stockholm–Oslo kommer att vara av fortsatt vikt, inte minst för gränsöverskridande transporter, har regeringen lagt till objektet Värmlandsbanan Karlstad–Kil, högre kapacitet och dubbelspår, så att detta objekt kan genomföras under planperioden. Tillsammans med objektet Kil–Charlottenberg medverkar det enligt regeringen till att korta restiden mellan Stockholm och Oslo, öka kapaciteten och robustheten samt stärker järnvägens konkurrenskraft i stråket för gods- och persontransporter. Åtgärderna bidrar även till att stärka totalförsvarets förmåga att upprätthålla samhällsviktiga transporter längs stråket.

Motionerna

Följdmotioner

I kommittémotion 2025/26:4162 yrkande 7 pekar Aylin Nouri m.fl. (S) på behovet av att stärka den gränsöverskridande järnvägstrafiken och den nordiska infrastrukturplaneringen i ljuset av det förändrade säkerhetspolitiska läget.

I kommittémotion 2025/26:4178 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att målbilden för restiden med tåg Stockholm–Oslo bör vara att den kan bli under tre timmar (yrkande 13). Motionärerna betonar att en snabb järnvägsförbindelse Stockholm–Oslo skulle kunna ersätta många flygresor och dessutom ersätta en hel del biltrafik mellan de större städerna längs rutten. De framhåller vidare att man bör påbörja en lokaliseringsutredning för Gränsbanan i Värmland och att detta behöver ske i samarbete med Jernbanedirektoratet i Norge (yrkande 15). Dessutom pekar de på behovet av att påbörja åtgärder på Norge- och Vänerbanan mellan Göteborg och Oslo (yrkande 19). Motionärerna konstaterar att sträckan i dag är en flaskhals i järnvägsnätet och att den präglas av låg hastighet, begränsad kapacitet och bristande punktlighet, vilket påverkar både näringslivets konkurrenskraft och möjligheterna att överföra transporter från väg till järnväg.

*Motioner från allmänna motionstiden 2025/26***Gränsöverskridande samarbete och nordiska frågor**

I kommittémotion 2025/26:3623 yrkande 39 tar Morgan Johansson m.fl. (S) upp frågan om ett permanent transportministerråd i Nordiska ministerrådet. Motionärerna ser ett starkt behov av att fördjupa det nordiska samarbetet kring infrastruktur och transporter, och ett permanent transportministerråd skulle vara ett effektivt verktyg för att koordinera investeringar med grön profil, stärka regionens konkurrenskraft och knyta de nordiska länderna närmare varandra.

I kommittémotion 2025/26:3653 uppmärksammar Aylin Nouri m.fl. (S) att de internationella resornas och transporternas ökade betydelse gör att den gränsöverskridande planeringen behöver utvecklas både relativt EU och med våra nordiska grannar och möjligheterna att bygga ihop länder med hjälp av infrastruktur utnyttjas (yrkande 11). Motionärerna menar att regeringen tydligare bör markera den gränsöverskridande järnvägstrafikens betydelse och ge Trafikverket i uppdrag att säkerställa att dess fulla potential tas till vara. Vidare betonar motionärerna vikten av förstärkt nordiskt samarbete för gränsöverskridande trafik och för infrastrukturplanering av gemensamt intresse (yrkande 108). Motionärerna framhåller att både gränsöverskridande passagerartrafik och transnationell godstrafik ställer stora krav på internationell samverkan, där den nordiska samordningen är särskilt central, och konstaterar att samtliga nordiska länder nu är medlemmar i Nato, vilket ytterligare förstärker vikten av en gemensam planering och samordning av transportinfrastrukturen i regionen.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 70 uppmärksammar Ulrika Heie m.fl. (C) gränsöverskridande infrastruktur. Motionärerna framhåller att Sveriges inträdande i försvarsalliansen Nato innebär större samarbete över landsgränserna för att öka den civila och militära rörligheten, men den gränsöverskridande infrastrukturen behöver också bli bättre för både människor och företag i Norden.

I kommittémotion 2025/26:3729 yrkande 46 anför Kerstin Lundgren m.fl. (C) att regeringen snarast bör bidra till ett inrättande av ett ministerråd för infrastruktur- och transportfrågor, särskilt för att samordna gemensamma krav efter Sveriges och Finlands inträde i Nato. Motionärerna konstaterar att Sveriges regering under en följd av år har hållit emot och förhindrat inrättandet av ett nordiskt ministerråd för infrastruktur- och transportfrågor, trots att Nordiska rådet i närmast fullständig enighet har rekommenderat att ett sådant ministerråd inrättas.

I motion 2025/26:3661 anför Kjell-Arne Ottosson (KD) att regeringen bör verka för att inrätta ett ministerråd för infrastruktur i Nordiska ministerrådet. Motionären menar att det finns behov av bättre koordinering av infrastrukturprojekt för att främja hållbara transportlösningar och reducera gränshinder och att ett formellt ministerråd för infrastruktur skulle kunna stödja dessa mål

genom att skapa en tydligare och mer förståelig organisation och öka transparensen genom att det som redan sker informellt skulle formaliseras.

Förbindelser till Danmark

I kommittémotion 2025/26:3274 yrkande 22 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att nya landanslutningar för järnväg från Öresundsbron snarast bör byggas ut. Motionärerna menar att för att öka kapaciteten över sundet behöver nya beslut om landanslutningar fattas nu.

I motion 2025/26:1268 tar Niklas Karlsson (S) upp frågan om ökad godstågskapacitet och redundans över Öresund. Motionären konstaterar att godstågstrafiken mellan Sverige och kontinenten förväntas öka kraftigt när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar, men Öresundsbron kommer på sikt inte att ha kapacitet och systemet är sårbart med bara en passage för godståg över Öresund, och därför måste det skapas en alternativ passage över Öresund.

I motion 2025/26:2691 anför Joakim Sandell och Rose-Marie Carlsson (båda S) att Sverige och Danmark gemensamt bör utreda förutsättningarna för att förverkliga Öresundsmetron. Motionärerna framhåller att metron skapar förutsättningar för en mer integrerad arbetsmarknad, ökad sysselsättning och utvecklad handel och turism och att den frigör utrymme på Öresundsbron som kan användas för ökad gods- och fjärrtågstrafik.

I motion 2025/26:965 anför Nima Gholam Ali Pour och Jörgen Grubb (båda SD) att Sverige och Danmark gemensamt bör utreda förutsättningarna för att förverkliga Öresundsmetron. Motionärerna lyfter bl.a. fram att Öresundsbron, dess landanslutningar och centralstationerna i Malmö och Köpenhamn inte kommer att räcka till för att tillgodose de växande behoven av regional kollektivtrafik, godståg och fjärrtåg, och därför bör Sverige ta tillfället i akt att på allvar utreda behovet av nya Öresundsförbindelser tillsammans med Danmark.

I motion 2025/26:558 anför Lars Johnsson m.fl. (M) att man bör överväga en ny fast förbindelse mellan Sverige och Danmark (yrkande 2). Motionärerna konstaterar att när Fehmarn Bält-tunneln är klar kan det förväntas att godstransporterna över Öresund ökar markant, varför en kapacitetsförstärkning är nödvändig, och dessutom är dagens situation med enbart en fast förbindelse över Öresund mycket sårbar, inte minst för godstrafiken. Vidare framhåller motionärerna att Sverige bör överväga att inrätta en infrastrukturkommission tillsammans med Danmark för att säkerställa en samlad gränsöverskridande planering av infrastrukturen i Öresundsregionen (yrkande 8).

I motion 2025/26:1204 lyfter Ulrika Heindorff och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M) fram vikten av en ny fast förbindelse mellan Danmark och Sverige samt om att inom ramen för detta arbete överväga en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Motionärerna framhåller bl.a. att mellan Helsingborg och Helsingör är avståndet över Öresund som kortast, och där möts två av Sveriges viktigaste järnvägar.

I motion 2025/26:3035 anför Noria Manouchi (M) att man bör överväga att utreda förutsättningarna för en Öresundsmetro. Motionären betonar att en metro skulle bidra till ökad kapacitet och minskad sårbarhet för såväl lokala och regionala som internationella resor, och den skulle även frigöra det utrymme på Öresundsbron som kommer att behövas till gods- och fjärrtågstrafik när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar.

I motion 2025/26:409 yrkande 1 anför Niels Paarup-Petersen (C) att man bör överväga att skapa nya förbindelser över Öresund. Motionären menar att om Sverige och Danmark ska ha full nytta av det arbetsmarknads-, utbildnings- och kulturutbyte som finns i Öresundsregionen är det dags att riva gränserna över sundet och bygga fler förbindelser.

I motion 2025/26:984 betonar Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) vikten av en Öresundsmetro (yrkande 1). För att säkra framtidens transporter av människor och varor måste enligt motionärerna en ytterligare förbindelse skapas mellan Malmö och Köpenhamn som kan säkra effektiva persontransporter i den gemensamma storstadsregionen Köpenhamn-Malmö. Motionärerna menar vidare att Öresundsmetron bör ingå i infrastrukturplaneringen (yrkande 3). Motionärerna betonar att resan över Öresund är en avgörande farväg som i dag består av endast en enskild fast förbindelse, Öresundsbron, som redan nu spås nå sin kapacitetsgräns inom överskådlig tid när Fehmarn Bält-förbindelsen står klar 2029.

I motion 2025/26:986 betonar Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) det angelägna i att fortsätta arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Motionärerna framhåller att en ytterligare förbindelse skulle bli en viktig del i infrastrukturen, förhindra flaskhalsproblem, minska trafikproppar och förstärka infrastrukturen i det osäkra säkerhetspolitiska läget.

I motion 2025/26:3639 tar Cecilia Engström (KD) upp frågan om en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör (HH-förbindelsen). Motionären framhåller bl.a. att en HH-förbindelse skulle innebära ökad kapacitet, ökad redundans och minskad sårbarhet.

I motion 2025/26:1045 anför Jamal El-Haj (-) att Sverige och Danmark gemensamt bör fortsätta utreda och påbörja genomförandet av Öresundsmetron (yrkande 1). Motionären menar att Malmö stad och Köpenhamns kommun är överens om att utvidga Köpenhamns tunnelbana med en metrolinje som kan möjliggöra en anslutning till en framtida Öresundsmetro, och Malmö stad har redan pekat ut preliminära stationer och en linjedragning i sin översiktsplan. Vidare bör man enligt motionären skyndsamt ta initiativ till en gemensam svensk-dansk statlig förhandlingsgrupp med uppdrag att utarbeta en tidsplan, finansieringsmodell och förberedande avtal för Öresundsmetron, med syftet att säkerställa byggstart senast under 2030-talet (yrkande 2).

Förbindelser till Norge

I kommittémotion 2025/26:3274 tar Linus Lakso m.fl. (MP) upp behovet av att bygga ut sträckan Göteborg–Oslo till intercitystandard (yrkande 31). Vidare uppmärksammar de behovet av att inleda bygget av dubbelspår längs

Bohusbanan, Skagerrakbanan respektive Norgebanan för sträckan Göteborg–Oslo (yrkande 35). Motionärerna uppmärksammar bl.a. att det tar dubbelt så lång tid att färdas med godståg mellan Göteborg och Oslo som med lastbil, och med bygge av dubbelspår kan vägtrafiken därför minska till förmån för godstrafik på järnväg. Motionärerna uppmärksammar även behovet av att utveckla järnvägslinjen Stockholm–Oslo (yrkande 40). De påminner om att det i dag är få resenärer som tar tåget mellan huvudstäderna medan flyglinjen Stockholm–Oslo är vältrafikerad med runt 1,4 miljoner resenärer per år, vilket enligt motionärerna är orimligt när vi vet att vi måste ställa om resandet i ljuset av klimatkrisen. Motionärerna menar dessutom att man bör utreda en koncessionsmodell för finansieringen av ny dragning och uppgradering av sträckan Arvika–Oslo (yrkande 41).

I motion 2025/26:1091 uppmärksammar Fredrik Lundh Sammeli m.fl. (S) behovet av dubbelspår på hela Malmбанan, från Narvik till Luleå (yrkande 1). Motionärerna framhåller att ett dubbelspår på Malmбанan skulle öka kapaciteten och minska flaskhalsarna för både gods- och persontrafik, och det skulle dessutom bidra till att minska risken för olyckor och avbrott. Vidare menar motionärerna att staten bör överväga finansiering av dubbelspåret utanför infrastrukturplan (yrkande 2). Motionärerna menar att antingen bör staten lånefinansiera bygget eller så bör regeringen avstå från vinstutdelningar från det statliga bolaget LKAB under en tioårsperiod och ge bolaget i uppdrag att bygga dubbelspåret.

I motion 2025/26:1945 yrkande 3 anför Mikael Dahlgvist och Lars Mejern Larsson (båda S) att man bör överväga att särskilt rikta resurser till stråk i Värmland och Bergslagen inklusive Oslo–Stockholm. Motionärerna framhåller att en modern järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm skulle kunna minska restiden för persontrafiken till under tre timmar och samtidigt skapa en konkurrenskraftig transportkorridor för gods, och motionärerna betonar att EU har pekat ut sträckan som en del av det trans-europeiska transportnätet (TEN-T), vilket gör den berättigad till stöd.

I motion 2025/26:35 anför Josef Fransson och Eric Palmqvist (båda SD) att regeringen bör söka samarbete med Norge för att tillsammans projektera för dubbelspår mellan Gällivare och Narvik. Motionärerna konstaterar att regeringen har ökat investeringstakten på Malmбанan men att de beslutade åtgärderna är alltför blygsamma, och det tycks vara så att Norge och Sverige inväntar varandra för mer omfattande investeringsbeslut.

I motion 2025/26:1195 anför Caroline Högström och Mikael Damsgaard (båda M) att man bör överväga möjligheten att se över Mälarbanan och snabbare förbindelse mellan Stockholm och Oslo. Motionärerna framhåller projektet Oslo–Stockholm 2.55 som ett exempel på ett strategiskt samarbete för att knyta samman Nordens huvudstadsregioner och betonar att det skulle vara bra för tillväxten, jobben, försvarsförmågan och den civila beredskapen att kunna ta sig mellan Stockholm och Oslo på under tre timmar.

I motion 2025/26:1197 anför Magnus Resare (M) att man bör se över vikten av snabbare, säkrare och mer välfungerande tågtransporter mellan Oslo och

Stockholm. Motionären betonar att detta skulle vara en positiv investering för tillväxten, öppna goda möjligheter till nya och stärkta arbetsmarknadsregioner, vara en viktig del i den strategiska infrastrukturen, stärka beredskapen och ge klimatsmarta transporter och minskade utsläpp.

I motion 2025/26:1715 framför Ann-Sofie Alm (M) att man bör överväga att utreda förutsättningarna för att etablera en snabb, dubbelspårig järnvägsförbindelse mellan Oslo, Fyrstadsområdet, Göteborg och Köpenhamn, i syfte att stärka arbetsmarknadsintegration, logistikflöden, klimatomställning och tillväxt i hela Skandinavien. Motionären betonar att gränsregionen mellan Sverige och Norge är en av norra Europas mest integrerade arbetsmarknadsregioner, och för att regionen ska fungera fullt ut krävs det en modern infrastruktur, däribland förstärkt järnväg, som förenar människor, arbetsmarknader och klimatmål.

I motion 2025/26:1176 menar Mona Smedman (C) att man bör se över förutsättningarna för att förbättra järnvägsförbindelsen mellan Stockholm och Oslo. Motionären betonar att det är oroande att järnvägsförbindelsen mellan två av Nordens viktigaste huvudstäder – Oslo och Stockholm – fortfarande är både långsam och kapacitetsmässigt otillräcklig.

I motion 2025/26:1180 pekar Kerstin Lundgren (C) på vikten av att vidta åtgärder när det gäller tågförbindelser mellan Stockholm och Oslo. Motionären framhåller att med en ny stambana som möjliggör en restid på under tre timmar mellan Stockholm och Oslo kan de båda städerna bli det nav som binder samman norra Europa med resten av kontinenten, och genom att stärka tågförbindelsen mellan regionerna ökar förutsättningarna för rekrytering av spetskompetenser, ökad handel och godstransporter, arbetspendling samt bättre miljö och klimat.

I motion 2025/26:1799 menar Hans Eklind och Magnus Jacobsson (båda KD) att man bör utreda en bolagisering av Malmbanan. Motionärerna betonar vikten av en större driftssäkerhet och fler mötesspår eller dubbelspår längs med hela sträckan från Haparanda till Narvik, och en bolagisering skulle såväl säkra underhåll, investeringar och transportkapacitet som möjliggöra ett nordiskt samägande av denna viktiga infrastruktur tillsammans med Norge och Finland.

I motion 2025/26:3628 yrkande 2 pekar Magnus Jacobsson (KD) på behovet av en utredning om att förbättra förbindelsen mellan Göteborg och Oslo.

I motion 2025/26:3669 uppmärksammar Kjell-Arne Ottosson (KD) arbetet med Oslo–Stockholm 2.55 och behovet av en gemensam avsiktsförklaring. Motionären menar att en delvis ny, rakare och snabbare järnvägslinje mellan Oslo och Stockholm skulle förbättra miljön och öka pendlingsmöjligheterna, och med förbättringar av befintliga spår och två nya länkar – en på den svenska och en på den norska sidan – vore det möjligt att göra tågresan på under tre timmar.

I motion 2025/26:3360 menar Camilla Hansén (MP) att den svenska regeringen bör driva att Oslo–Stockholm pekas ut som en viktig korridor i

EU:s tåginfrastruktur (yrkande 3). Motionären betonar att satsningen på att kunna åka tåg mellan Oslo och Stockholm på under tre timmar är viktig för att minska utsläppen från flyget och öka möjligheterna att åka tåg som går i tid så att de ohållbara flygresorna blir överflödiga. Vidare anför motionären att den svenska regeringen tillsammans med den norska regeringen bör ge lämpliga myndigheter i uppdrag att genomföra de resterande utredningar och analyser som krävs för att kunna starta de regionala projekt som behövs för att möjliggöra resor med tåg hela sträckan mellan Oslo och Stockholm på under tre timmar (yrkande 4).

I motion 2025/26:3768 pekar Elin Nilsson (L) på vikten av att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för bättre järnvägsförbindelser mellan Stockholm och Oslo. Motionären konstaterar att en klar majoritet av resenärerna i dag väljer att flyga de drygt 40 milen mellan huvudstäderna på grund av att restiden med tåg inte är tillräckligt konkurrenskraftig, men motionären betonar att möjligheten att få många resenärer att byta från flyg till tåg gör Oslo–Stockholm till Skandinavians mest lönsamma järnvägsprojekt.

Förbindelser till kontinenten

I partimotion 2025/26:3596 yrkande 54 anför Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) att regeringen i kommande förhandlingar ska utöva påverkan för att bygga ut järnvägsinfrastrukturen i EU, stärka kapaciteten och bygga bort flaskhalsar för att kunna hantera ökade godsflöden och se fler tåglinjer mellan Sverige och övriga Europa. Motionärerna menar att det måste prioriteras att knyta ihop Sverige och EU med gröna transporter samt att orter i hela Sverige inkluderas i planeringen och finansieringen inom ramarna för EU:s transportsamarbete.

I motion 2025/26:1164 betonar Adrian Magnusson och Marianne Fundahn (båda S) vikten av att upprätthålla järnvägsförbindelser till kontinenten. Motionärerna konstaterar att det vid långvariga avbrott på Öresundsbron är stora mängder gods som inte skulle kunna färdas till och från Sverige, och för att säkra redundansen i det svenska godstransportsystemet över järnväg bör staten överväga att ta ett större ansvar för järnvägsförbindelserna till kontinenten.

I motion 2025/26:3287 yrkande 5 anför Camilla Brunsberg (M) att man bör se över möjligheterna att koppla ihop Blekinges hamnar med Scanmed-korridoren och förlänga Baltic–Adriatic-korridoren när Sydostlänken är färdigbyggd. Motionären konstaterar att hamnarna i Karlshamn och Karlskrona är delar av TEN-T-nätverket och spelar en central roll för svensk export och import.

Bakgrund och pågående arbete

EU-samarbetet

EU:s politik för det transeuropeiska transportnätet grundar sig på Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), som trädde i kraft i

juli 2024. Förordningen är ett instrument för att planera och utveckla transportinfrastrukturen i EU och är också styrande för fördelning av medel från Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF). Det övergripande målet för utbyggnaden av TEN-T är att skapa ett sammanhängande multimodalt unionsomfattande transportnät av hög kvalitet. Vidare understryks också vikten av den territoriella sammanhållningen genom att säkerställa tillgänglighet och konnektivitet för alla regioner i unionen, även för landsbygdsområden och glesbefolkade områden. TEN-T består av infrastruktur för järnvägs-transporter, transporter på inre vattenvägar, sjötransporter, vägtransporter, lufttransporter och multimodala transporter. Nätet i Sverige består av två nivåer: stomnätet och det övergripande nätet. Sverige har åtagit sig att utveckla nätet så att det uppfyller förordningens riktlinjer, under förutsättning att det rymms inom tillgängliga ekonomiska resurser. I TEN-T-förordningen anges ett antal nya länkar i näten som har tagits med av den svenska regeringen som utpekade sträckor för utbyggnad. Förordningen innehåller också krav för infrastrukturen för alla transportslag. Kraven i förordningen ska uppfyllas till 2030 (i vissa fall 2040) för stomnätet och 2050 för hela det övergripande nätet. Trafikverket har i ett regeringsuppdrag som redovisades i mars 2025 analyserat kraven i TEN-T-förordningen (rapport 2025:051), och resultaten av analyserna visar att Sverige redan i dag uppfyller kraven för vissa områden, men för andra områden uppfyller inte TEN-T-nätet i alla delar ett antal olika krav.

Det nordiska transportsamarbetet

Nordiska ministerrådet är de nordiska regeringarnas officiella samarbetsorgan. Det finns i dag elva konstellationer av fackministerråd samt samlingsministerrådet. Besluten i de nordiska ministerråden måste fattas enhälligt. Nordiska rådet har 87 valda ledamöter från Danmark, Finland, Norge, Sverige och Island, och det löpande politiska arbetet bedrivs 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 detta önskemål.

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28) anför regeringen att gränsöverskridande transporter har stor betydelse både för tillväxt, konkurrenskraft och tillgänglighet i de nordiska länderna. De gränsöverskridande transporterna mellan länderna gör det attraktivt att studera och arbeta över landsgränserna och ska göra det möjligt att på ett hållbart vis resa och transportera varor mellan länderna. Regeringen framhåller att det pågående nordiska samarbetet med Norge, Finland och Danmark om transportberedskap och gränsöverskridande transportinfrastruktur är betydelsefullt och att de nordiska transportministrarna möts i en rad olika sammanhang, inte minst i det informella nordiska transportsamarbetet.

I sitt svar på fråga 2023/24:814 anförde infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) i april 2024 att frågan om att inrätta ett nordiskt

ministerråd för infrastruktur och transport avhandlades vid det informella nordiska transportministermötet i Fredrikstad den 7–8 november 2022. I en gemensam deklaration enades de nordiska ministrarna om att värna och utveckla det nordiska transportsamarbetet inom ramen för befintliga samarbetsformer. Ministern konstaterade att det nordiska transportsamarbetet fungerar väl och att länderna har en lång tradition av att arbeta tillsammans och träffas kontinuerligt i flera olika forum. Nära och flexibla relationer mellan de nordiska länderna har enligt ministern visat sig vara värdefulla. Regeringen fortsätter att arbeta för att förverkliga visionen om Norden som världens mest integrerade och hållbara region. I enlighet med Fredrikstadsdeklarationen verkar Sverige för att fördjupa det nordiska transportsamarbetet i angelägna frågor. I sitt svar på fråga 2024/25:891 anförde ministern i mars 2025 bl.a. att den praktiska samordningen av fysiska infrastruktursatsningar sker bäst och främst på myndighetsnivå. I augusti 2024 stod Sverige värd för ett informellt nordiskt transportministermöte. Under mötet diskuterade man bl.a. frågor rörande civilt försvar och beredskap på transportområdet. Infrastruktur- och bostadsministern anförde i maj 2025 i sitt svar på interpellation 2024/25:585 bl.a. att man nyligen i Helsingfors enades om att det behövs ett tätare nordiskt samarbete och att man behöver arbeta konkret för att stärka den gemensamma beredskapen, bl.a. genom att ta in det gränsöverskridande perspektivet i den nationella planeringen.

Gränsöverskridande infrastrukturplanering i Norden

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 pågår ett kontinuerligt samarbete mellan myndigheterna på ömse sidor om gränserna i planeringen av den gränsöverskridande infrastrukturen. Trafikverket konstaterar i rapporten Gränsöverskridande planering (rapport 2020:048) 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.

Åtgärdsvalsstudier har enligt Trafikverket 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 koordinerar gruppen Nordiskt myndighetssamarbete om transportplanering (NMT). I gruppen ingår de nordiska myndigheter som har ansvar för att ta fram underlag till den nationella transportplaneringen för väg och järnväg. Följande myndigheter deltar:

- Jernbanedirektoratet och Statens vegvesen, Norge

- Traficom och Trafikledsverket, Finland
- Banedanmark och Vejdirektoratet, Danmark
- Trafikverket, Sverige.

Samarbetet syftar bl.a. till att skapa en löpande dialog för att bidra till samsyn om flaskhalsar i transportsystemet och brister i den gränsöverskridande infrastrukturen. Syftet är också att myndigheterna ska kunna dela med sig av information och diskutera sina underlag, förslag till åtgärder och nationella transportplaner. I sitt förslag till nationell plan för 2026–2037 redovisar Trafikverket följande genomförda och pågående gränsöverskridande studier och regeringsuppdrag:

- Haparanda–Torneå, 2015
- Jäämeren rata–Arctic Railway, förstudie, 2018
- Railways with a European track gauge in northern Finland, 2025
- Fördjupad åtgärdsvalsstudie (ÅVS) Malmbanan, dubbelspår Kiruna–Riksgränsen, 2015
- Konseptvalgutredning (KVU) for transportløsninger i Nord-Norge, 2023
- KVU Nord-Norgebanen, 2023
- Studie av E12 stråket Mo i Rana–Umeå–Helsingfors med fokus på delen genom Sverige, 2016
- Kvarken Fixed Connection, förstudie, 2025
- ÅVS Mittstråket, Sundsvall–Östersund (–Trondheim), 2014
- ÅVS Stråket Stockholm–Oslo, 2017
- KVU Kongsvingerbanan, 2020
- Mulighetsstudie av jernbaneforbindelsen Oslo–Stockholm, 2022
- Oslo–Göteborg, Utvikling av jernbanen i korridoren, 2016
- Nattog mellom Oslo og København, 2022
- Uppdrag att utreda förutsättningarna för åtgärder på järnvägen på stråket Göteborg–Oslo, 2023
- Prognoser och kapacitet för resande och transporter över Öresund, 2017
- Regeringsuppdrag Längre tåg inklusive Malmö–Hamburg godståg 835 meter, 2020
- Regeringsuppdraget att utreda nattåg till Europa, 2020
- Strategisk analys av en ny fast förbindelse Helsingör–Helsingborg, 2021
- Kapacitet och redundans för transporter över Öresund, 2024
- Nordiskt prognossamarbete, pågående arbete.

Ett annat samarbete är NTPC, vilket beskrivs ovan i avsnittet om infrastrukturen i kris och beredskap. Inom NTPC pågår ett arbete med att ta fram en beredskapsstrategi för det nordiska transportsystemet. Syftet är bl.a. att utveckla och förbättra det nordiska samarbetet kring gränsöverskridande transportinfrastruktur som är viktig för totalförsvaret.

Vidare kan det nämnas att Trafikverket har tagit initiativ till samverkan mellan de nordiska länderna med anledning av de industrisatsningar, den gröna omställningen och ökat fokus på militär mobilitet som sker i norra

Sverige, norra Norge och norra Finland. Initiativet kallas Platform North, och syftet med satsningen är att skapa ett regionalt gränsöverskridande samarbetsforum för infrastrukturförvaltare för alla transportslag i samverkan med andra aktörer. I mars 2026 undertecknade transportmyndigheterna i Sverige, Norge och Finland en avsiktsförklaring som förbinder dem att aktivt arbeta för vidareutveckling av samarbetet i både krig och fred. Platform North är ett initiativ för intressenter att utbyta information, stärka ett systemperspektiv, samordna och samverka för utvecklingsinsatser.

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. 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 kontexten och EU-kontexten spelar. I juni 2023 presenterades projektets andra och sista rapport (978-91-8001-064-1). 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, och 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. 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 betydelsen av tydliga mandat och uppdrag underskattas. Genom att skapa en gemensam nordisk kunskapsbas om transportflödena i det nordiska transportsystemet, om 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 enligt rapporten 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.

I betänkandet Effektivare organisering och genomförande av statlig väg och järnväg (SOU 2025:120) konstateras att vägar och järnvägar fortfarande är fragmenterade ur ett gränsöverskridande perspektiv samtidigt som stora investeringsbehov föreligger. Intermodalitet, kapacitet och redundans inom trafikinfrastrukturen behöver stärkas, inte minst mellan de nordiska länderna. Utredaren konstaterar att investeringar i grannländerna får effekter i Sverige

och ställer krav på att åtgärder för transportinfrastrukturen koordineras och utförs med god kontroll över tidsåtgång och kostnader.

Nordiska rådet har rekommenderat de nordiska regeringarna att arbeta närmare och mer systematiskt med att påverka de nationella transportplanerna samt att utarbeta en lista över prioriterade infrastrukturella gränshinder som hindrar nordisk integration (REK 10/2024 Nordisk röst i nationella transportplaner). Listan ska enligt rekommendationen spegla intressena hos invånare i alla de nordiska länderna och olika sektorer, och den ska revideras vartannat år. Vidare rekommenderar Nordiska rådet de nordiska regeringarna att konsultera de andra nordiska länderna för att samplanera nationella infrastrukturprojekt och infrastrukturens satsningar på tvärs i Norden (REK 11/2024). I en rekommendation om att stärka och förenkla transportmöjligheterna i Norden (REK 37/2024) rekommenderar rådet regeringarna att bl.a. verka för att infrastrukturen blir bättre och mer likartad, t.ex. genom att införa gemensamma standarder.

Förbindelser med Norge

Närmare om järnvägen mellan Stockholm och Oslo

År 2018 fick Trafikverket i uppdrag att utreda stråket Stockholm–Oslo. Trafikverket redovisade uppdraget i rapporten Utpekad bristanalys: Stockholm–riksgränsen–Oslo, kapacitetsproblem och långa restider (rapport 2021:093). Rapporten 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 ram 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 den nuvarande restiden. 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 skulle bli 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.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) anförde i maj 2025 i sitt svar på interpellation 2024/25:585 bl.a. att regeringen har säkerställt att sträckan Stockholm–Oslo nu finns med i EU:s TEN-T-nätverk, vilket öppnar för medfinansiering från EU om regeringen skulle fatta beslut om att prioritera den sträckan.

Närmare om järnvägen mellan Göteborg och Oslo

År 2018 fick Trafikverket i uppdrag att även utreda stråket Göteborg–Oslo. Trafikverket redovisade uppdraget i rapporten Utpekad bristanalys: Göteborg–Oslo, kapacitetsproblem och långa restider (rapport 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 (rapport 2023:121). I uppdraget studerades olika åtgärds paket som utgick 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 transporttiderna skulle bli mer attraktiva. Några olika koncept, med tillhörande investeringsåtgärder, utreddes:

- Regiontågskoncept (trimningsåtgärder): Möjliggör att med enbart måttliga infrastrukturinvesteringar både utöka antalet turer per dygn mellan Oslo och Göteborg och 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 regiontågs konceptet.
- 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. 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 landgränsen för att säkerställa att det blir möjligt att köra längre och snabbare godståg hela sträckan. För det fortsatta arbetet föreslås därför ett gemensamt uppdrag.

Närmare om järnvägen mellan Boden och Narvik

Malmbanan är enligt Trafikverket Sveriges tyngst trafikerade järnväg och har också stor betydelse för personresor och turism. Persontåg, godståg och malmtåg kör på den 50 mil långa sträckan mellan Boden och Riksgränsen och vidare till Narvik i Norge. Från Kiruna till Narvik går det ca 12 malmtåg per dygn. Malmbanan är enkelspårig och därmed mycket känslig för störningar. Det saknas andra järnvägar att leda om trafiken till, och godset som transporteras på Malmbanan är ofta svårt eller omöjligt att transportera på väg. För att utöka kapaciteten planerar Trafikverket för flera satsningar, bl.a. ska ytterligare bangårdar förlängas för att längre tåg ska kunna mötas. Vidare ska banunderbyggnaden förstärkas för att möjliggöra för tyngre tåg, och det nya signalsystemet ERTSM ska installeras. Under 2026 genomför Trafikverket ett stort antal insatser för att förbättra Malmbanan. Det handlar om ombyggnationer av bangårdar, spårbyte, nya vägskydd och upprustning av kontaktledningar. Kostnaden för detta beräknas uppgå till 3 miljarder kronor. För att ytterligare öka kapaciteten i stråket Luleå–Narvik har regeringen beslutat att lägga till två nya objekt i den nationella planen på Malmbanan, dels en bangårdsförlängning vid Kalixfors, dels en 3-spårstation vid Kaisepakte.

Malmbanans fortsättning från svensk-norska gränsen till Narvik i Norge, Ofotbanen, är 43 km lång, har 18 tunnlar och löper över 5 broar. Ofotbanen är Norges tyngst trafikerade järnväg, där malmtågen från Kiruna utgör huvuddelen av trafiken. Dessutom är godstransporter mellan norra och södra Norge en viktig del i järnvägstrafiken. Tågtrafiken de närmaste 20 åren förväntas öka med 43 procent – från 46 till 66 tåg per dygn fram till 2040. Norska Bane Nor arbetar med att höja kapaciteten för både gods- och persontrafik på Ofotbanen, och som ett led i detta kommer man att genomföra fyra utbyggnadsprojekt för att öka kapaciteten fram till 2040.

Trafikverket framför i sitt förslag till nationell plan för 2026–2037 att OPS kan vara lämpligt på Malmbanan (se vidare det tidigare avsnittet i betänkandet om finansiering). Trafikverket betonar samtidigt att ett fortsatt statligt engagemang i Malmbanan även framöver förefaller som det mest sannolika, även om verksamhetsformen och ägarandelen skulle kunna omprövas jämfört med den nuvarande situationen.

Vidare kan nämnas att det i oktober 2025 offentliggjordes att Malmbanan och Ofotbanen ska bli en internationell testarena för framtidens järnvägsteknik

(Arctic Test Arena). Banorna är en gränsöverskridande och central transportsträcka för europeisk råvaruförsörjning som trafikeras av några av Europas tyngsta tåg i ett arktiskt klimat med en krävande topografi.

Förbindelser med Danmark

Öresundsbron

Öresundsförbindelsen består av 8 kilometer bro, 4 kilometer tunnel och en 4 kilometer lång konstgjord ö, dvs. en totalt 15,9 kilometer lång fast förbindelse över Öresund. Öresundsbron är en kombinerad väg- och järnvägsbro och invigdes i juli 2000. Som framgår av det tidigare avsnittet om finansiering av infrastruktur ägs och drivs förbindelsen av Öresundsbroskonsortiet. Över 22 000 personer arbetspendlar dagligen, och sammantaget görs ca 100 000 enkelresor över sundet varje dag. I juli 2025 antog Sverige och Danmark en gemensam deklaration i samband med Öresundsbrons 25-årsjubileum. Deklarationen syftar till att bl.a. främja initiativ för ökad mobilitet i Öresundsregionen.

Öresundsbron har inneburit att transportflödena mellan de nordiska länderna och kontinenten har underlättats. Trafikverket har bedömt att Öresundsförbindelsen har god kapacitet för både väg- och järnvägstrafiken fram till 2050. Fram till 2050 är det väg- och järnvägsförbindelserna på land som begränsar kapaciteten för transporter över Öresund. I början av 2030-talet ska Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Själland och Tyskland öppna, vilket kommer att ge snabbtågstrafik mellan Köpenhamn och Hamburg på 2,5 timmar samt en 160 kilometer kortad färdväg för godstågen.

Öresundsbron trafikeras av 24 godståg per dygn, och 2019 gjordes ca 10 miljoner personresor över Öresundsbron.

Tre förslag om nya fasta förbindelser över Öresund

För att förbättra kunskapsläget om en ny fast förbindelse över Öresund inför framtiden beslutades i samband med att den nationella planen för transportinfrastrukturen för 2018–2029 fastställdes att en strategisk analys av en sådan förbindelse skulle tas fram. Tre nya föreslagna Öresundsförbindelser har diskuterats. Det handlar om en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör (HH-förbindelsen), Öresundsmetron och Europaspåret.

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

Öresundsmetron 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. Malmö stad menar även att Öresundsmetron tar bort pendlingstrafiken på Öresundsbron och skapar därmed utrymme för mer gods- och fjärrtåg. Pendlingen mellan Malmö och Köpenhamn skulle därtill förbättras genom att restiden skulle förkortas och antalet avgångar mellan Malmö C och Köpenhamn H skulle öka.

Europaspåret är ett förslag till en 21 kilometer lång tunnel mellan Landskrona och Köpenhamn. En Öresundsförbindelse Landskrona–Köpenhamn ska kunna fungera för både fjärr-, regional- och godståg samt vägtrafik. Man framhåller bl.a. att den skulle fördubbla järnvägskapaciteten över Öresund och avlasta den befintliga järnvägen Lund–Malmö–Köpenhamn. Landskrona stad pekar bl.a. på behovet av ökad kapacitet för fjärr- och godståg, redundans för godstrafiken samt regionförstoring och utökad regionaltågtrafik i Öresundsregionen.

Trafikverkets utredning 2024

I juli 2024 överlämnade Trafikverket rapporten Kapacitet och redundans för transporter över Öresund (rapport 2024:125) till regeringen. I utredningen konstateras bl.a. att järnvägskapaciteten över Öresundsbron räcker fram till omkring 2050 och att investeringar i transportnätet på landsidorna är de enskilt viktigaste åtgärderna. Trafikverket konstaterade bl.a. att det finns redundans genom flera alternativa transportvägar för vägtrafiken, men för järnvägs- trafiken är alternativen få. För järnvägen bedömdes den viktigaste åtgärden på längre sikt vara ytterligare två spår mellan Hässleholm och Lund samt ytterligare kapacitet norr om Hässleholm. Först därefter behöver järnvägens kapacitet utökas över Öresund. Trafikverket studerade de tre föreslagna Öresundsförbindelserna Helsingborg–Helsingör, Europaspåret och Öresundsmetro. Verket tog i utredningen inte ställning för eller emot något av de tre projekten, men Trafikverket såg att de innebär positiva bidrag på olika sätt. Som en del i uppdraget från regeringen gjorde Trafikverket också en fördjupning i möjligheten att anlägga en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Trafikverket drog här slutsatsen att det skulle vara möjligt att bygga en rakare sträcka för järnvägen, vilket sannolikt skulle innebära något lägre anläggningskostnader. Trafikverket anförde att det är viktigt att arbeta vidare med dessa frågor och att det görs i en gemensam process. Trafikverket föreslog därför ett fortsatt bilateralt arbete på initiativ av de två ländernas regeringar, där de svenska och danska myndigheterna med ansvar för transportsystemet får ett gemensamt uppdrag kring utmaningar, mål och prognoser för transportsystemet i Öresundsregionen.

Utredning 2026 om Öresundsförbindelser

Regeringen har betonat att en välfungerande transportinfrastruktur i Öresundsregionen är viktig, både för svensk konkurrenskraft och ur ett säkerhetspolitiskt perspektiv. Regeringen beslutade därför i maj 2025 (dir. 2025:54) om

att tillsätta en särskild utredare med uppdraget att föreslå en uppdragsbeskrivning för en bilateral strategisk svensk-dansk utredning med ambitionen att skapa samsyn kring behovet av kapacitet och redundans för transporter över Öresund från 2050 samt en gemensam syn på inriktningen för transportsystemets funktion i Öresundsregionen. Den bilaterala strategiska utredningen skulle syfta till att ge regeringarna i både Sverige och Danmark underlag för ställningstaganden om eventuella fortsatta gränsöverskridande samarbeten om framtida kapacitet och redundans för transporter över Öresund. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) framförde i en kommentar att ett utvecklat samarbete mellan Danmark och Sverige på transportsidan stärker både Sveriges samlade konkurrenskraft och robustheten. En bred samsyn mellan Sverige och Danmark är enligt ministern central i den fortsatta planeringen av transportinfrastrukturen i Öresundsregionen. Ministern för civilt försvar Carl-Oskar Bohlin (M) betonade i en kommentar att transportinfrastrukturen är en viktig del av Sveriges civila försvar, både under fredstida kriser och i krig. Genom att säkerställa ett effektivt nätverk för transporter stärks enligt ministern säkerheten för infrastrukturen i Östersjön och tryggheten i regionen.

I mars 2026 överlämnade utredningen betänkandet Öresundsförbindelser 2050 – behov av kapacitet, redundans och svensk-danskt samarbete (SOU 2026:17). Kommittén föreslår en uppdragsbeskrivning för en bilateral strategisk utredning som bl.a. innebär att ta fram en övergripande gemensam behovs- och målbild för transporter och infrastruktur i Öresundsregionen. Det bör också ingå att ta fram person- och godstransportsystemets förutsättningar, i första hand på väg och järnväg men också för sjöfart och luftfart. Transportsystemet över Öresund har en tydlig lokal och regional dimension men är också viktigt för nationella och internationella transportflöden. Andra frågor som lyfts fram är bl.a. utvecklingstrender och prognoser för hur resande och transporter kommer att utvecklas, kapacitetsanalyser samt frågor om redundans och beredskap, regional utveckling, hållbarhet och klimat samt finansieringslösning och organisering av större investeringsåtgärder över Öresund.

Kommittén föreslår att den bilaterala utredningen genomförs under två-tre års tid, med en möjlig start 2027. Kommittén föreslår att det upprättas en gemensam dansk-svensk trafikprognos med utgångspunkt i existerande modeller. Man föreslår även att berörda myndigheter och organisationer i ett förberedande arbete preciserar innehåll och genomförande för utredningsdelen om redundans. Kommittén föreslår även att berörda myndigheter i de två länderna under 2026 ges i uppdrag att arbeta fram en gemensam detaljerad projektplan med aktiviteter, tidsplan och budget för den bilaterala strategiska utredningen, samt att därefter genomföra den. Kommittén anser att det är viktigt att se hur den befintliga infrastrukturen mellan Köpenhamn och Malmö kan utvecklas, eftersom de stora målpunkterna och de stora befolkningskoncentrationerna finns där. Kommittén ser det som intressant att studera hur en fast förbindelse Helsingborg–Helsingör kan knyta ihop

arbetsmarknaden och skapa viss redundans. Alla åtgärdsförslag, och då även förslagen till Öresundsmetro och Europaspår, föreslås utvärderas samhälls-ekonomiskt och utifrån de mål som en bilateral studie formulerar. Kommittén har identifierat utmaningar med alla lösningar som ett medskick till en bilateral strategisk utredning att observera. Kommittén menar att åtgärdernas samhälls-ekonomiska effektivitet blir en avgörande aspekt för lösningarnas rangordning och möjlighet att genomföras. Kommittén föreslår även att Trafikverket ges i uppdrag att tillsammans med Länsstyrelsen Skåne inrätta en permanent funktion som genom samverkan med motsvarande danska myndigheter syftar till att skapa ett över tid sammanhängande statligt arbetssätt och utbyte kring den långsiktiga planeringen och utvecklingen av den gränsöverskridande infrastrukturen över Öresund.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) har i en kommentar betonat att det behövs ett gränsöverskridande samarbete om kapacitet och redundans för transporter över Öresund. Ministern menar att Öresundsregionen är central ur ett säkerhetspolitiskt perspektiv. Det försämrade säkerhetsläget i omvärlden och Sveriges och Danmarks medlemskap i Nato ställer krav på transportsektorn. För att kunna ta ställning till eventuell ny infrastruktur över Öresund krävs det enligt ministern ett samarbete med Danmark. En svensk-dansk utredning med ett uppdrag som även Danmark accepterar är ett första steg. En sådan utredning behöver enligt ministern också beakta förutsättningarna för samhällets krisberedskap och totalförsvarets långsiktiga behov. Ministern har framfört att han har en god dialog med sina nordiska kollegor och att han kommer att ta del av den danska transportministerns syn på utredningens förslag. Han betonar att goda förbindelser över Öresund även är viktiga även för Norge och Finland.

Trafikverkets utredning 2026

I juni 2025 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att vidareutveckla trafikledning och infrastrukturobjekt i Öresundsregionen. Syftet är att ha ett väl utvecklat trafikledningssamarbete på plats i Öresundsregionen i samband med att den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält öppnar. I januari 2026 redovisade Trafikverket regeringsuppdraget. I utredningen konstateras bl.a. att flera viktiga järnvägsåtgärder i Skåne är möjliga att tidigarelägga och att ett aktivt samarbete krävs för att effektivisera trafikflöden över Öresund. När det gäller frågan om trafikledning över nationsgränserna är det ett utvecklingsarbete som Trafikverket redan har påbörjat, exempelvis när det gäller förberedelser för och införandet av en ny europeisk kapacitetsförordning. Trafikverket konstaterar att den gränsöverskridande trafiken i Öresundsregionen har haft en positiv utveckling under många år, och verket uppger att man redan arbetar aktivt med förberedelser inför att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar. Eftersom trafiken kommer att öka ytterligare över Öresund de kommande decennierna ser Trafikverket att det finns ett behov av mer dansk-svenskt samarbete om frågor som trafikprognoser, kapacitetsplanering och beredskapsplanering. Även arbetet med trafikledning och störningshantering kan vidareutvecklas

framöver. När det gäller järnvägsåtgärder med koppling till Södra stambanan som ryms inom den nationella planen konstaterar Trafikverket att flera av de kapacitetsförstärkande åtgärderna skulle vara möjliga att tidigarelägga för att ligga bättre i fas med Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande. För några av åtgärderna handlar det om flera års tidigareläggande. Att åtgärder kan genomföras tidigare har inte bara betydelse för trafiken över Öresund utan tillför också ett stort värde för fjärrtågs- och pendeltågstrafiken. Trafikverket betonar att mer kapacitet snabbare innebär mindre störningskänslighet och en mer tillförlitlig trafik. Trafikverket konstaterar att det för att åtgärderna ska vara möjliga att tidigarelägga krävs en snabb hantering av processer som ligger utanför Trafikverkets direkta kontroll. När det gäller frågan om skånska gods-bangårdar och hur dessa går att stärka framöver hänvisar Trafikverket till verkets förslag till ny nationell plan 2026–2037 där det finns flera objekt som skulle innebära ökad kapacitet på flera bangårdar. Sedan tidigare pågår också fördjupade utredningar för bangårdarna i Malmö och Trelleborg, och ambitionen är att tillsätta en utredning för Helsingborgs bangård under 2026. Utredningarna ska ses som underlag med konkreta åtgärdsförslag inför nästa planrevidering 2030.

Öresundsbrons landanslutningar

Järnvägstrafiken till och från Danmark använder i huvudsak spåren i City-tunneln, och trafik som har slutstation Malmö använder spåren i banhallen. För att kunna nyttja 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 (rapport 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. Positions-papperet handlar om att säkerställa kapacitetsåtgärder i järnvägskorridoren Hässleholm–Lund och i landanslutningarna till Öresundsbron på den svenska sidan.

I den 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 Svedab 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 förbindelser till kontinenten

Tågfärja mellan Sverige och Tyskland

Regeringen gav i juni 2023 Trafikverket i uppdrag att föreslå åtgärder för att säkerställa upprätthållandet av tågfärjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland (LI2023/02841, LI2023/01267). I uppdraget konstaterades att det sedan våren 2020 endast finns en tågfärjeförbindelse 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 tågfärjetrafiken ska kunna fortgå är regeringens bedömning att Trafikverket behöver se över vilka åtgärder som kan genomföras för att säkerställa upprätthållandet av tågfärjeförbindelsen.

I februari 2024 redovisades uppdraget i rapporten Åtgärdsförslag för säkerställandet av tågfärjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland (rapport 2024:028). Över tid har tågfärjorna 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 tågfärjeförbindelsen inte existerar och i uppdraget beaktades därför också övriga långsiktiga redundansalternativ, med eller utan tågfärjor. För att långsiktigt kunna bedriva tågfärjetrafik på kommersiella grunder behövs enligt Trafikverket en volymökning av järnvägsgods på befintliga färjor. Det konstaterades att det saknades tillräcklig efterfrågan för transporter av järnvägsgods med tågfärjor, och därmed är utbudet och marknaden för tågfärjor svag. Sammantaget sätter detta gränser för en långsiktig tågfärjetrafik, och i ett längre perspektiv behöver uppgraderade eller nya transportstråk samt intermodala lösningar tillämpas för gränsöverskridande godstransporter. Redundans är enligt Trafikverket viktig för industrins vilja att öka överflyttningen till järnväg. Trafikverket menade att det är sannolikt att trafiken fortgår t.o.m. 2026 samtidigt som ett antal faktorer indikerade att förbindelsen kan upphöra efter det. I en Natokontext och för bilaterala samarbetsavtal bedömdes tågfärjeförbindelsen ha en avgörande betydelse främst för Försvarsmakten eftersom den även är det primära vägvalet för militära transporter mellan kontinenten och Sverige. Trafikverket föreslog att Försvarsmakten skulle få i uppdrag att säkerställa en fortsatt tågfärjedrift på kort sikt även efter 2026 och att Trafikverket parallellt skulle få i uppdrag att inleda en fördjupad utredning av de befintliga tågfärjornas kvarvarande förmåga efter 2030 och av transportbehovet med tågfärjor på lång sikt.

I juni 2025 fick Trafikverket ett nytt uppdrag från regeringen om att vidta åtgärder för att säkerställa fortsatt tågfärjetrafik mellan Sverige och Tyskland. Regeringen betonar att tågfärjetrafiken mellan Sverige och Tyskland är viktig för Sveriges förmåga att snabbt lämna och ta emot militärt stöd och världsstöd inom ramen för sitt åtagande som Natomedlem. Uppdraget till Trafikverket är ett led i arbetet med att stärka totalförsvaret och Sveriges

förmåga att lämna och ta emot värdlandsstöd inom ramen för sitt åtagande som Natomedlem. Tågfärjor är väsentliga för vissa militära transporter. Enligt Försvarsmakten är det angeläget med fortsatt tågfärjetrafik mellan Sverige och Tyskland. Trafikverket ska efter samråd med Försvarsmakten och efter att ha inhämtat synpunkter från MCF vidta de åtgärder de anser vara lämpliga. Trafikverket ska redovisa genomförda åtgärder i december 2025 och 2026. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) har i en kommentar framfört att tågfärjetrafiken är en viktig förutsättning för att kunna tillgodose Försvarsmaktens behov av militär rörlighet. Tillgänglighet och robusthet i transportinfrastrukturen är enligt ministern avgörande för att kunna ge och ta emot militärt stöd och säkerställa militära förbands förmåga till förflyttning av trupp och utrustning.

Trafikverket gjorde i december 2025 en första delredovisning i rapporten Åtgärder som syftar till att upprätthålla fortsatt tågfärjetrafik mellan Sverige och Tyskland (rapport 2025:174). Trafikverket ska enligt rapporten skapa en lösning som säkerställer att det fortsätter att finnas en tågfärjekapacitet som är tillgänglig för Försvarsmakten. För att säkerställa en sådan kapacitet kommer Trafikverket att upphandla ett avtal med en operatör för att tillhandahålla tågfärjetrafik. Den upphandlade kapaciteten ska vidmakthållas så att Försvarsmakten och dess allierade kan genomföra de transporter som krävs i alla beredskapslägen. Försvarsmakten behöver därefter teckna operativa avtal med den upphandlade operatören. I rapporten redovisas hur ansvarsfördelningen mellan Trafikverket och Försvarsmakten ska se ut. Rapporten visar bl.a. att marknaden med tågfärjeoperatörer är liten med ett fåtal intressenter och att antalet realistiska leverantörer för tågfärjetrafik mellan Sverige och Tyskland är mycket begränsat. Trafikverket uppger att man nu skyndsamt fortsätter arbetet med upphandling av avtal. Upphandlingsunderlag publicerades första kvartalet 2026, med planerad tilldelning senast hösten 2026 och att starta avtalet samma år.

Korridorerna Skandinavien–Medelhavet och Östersjön–Adriatiska havet

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. I Trafikverkets uppdrag ingår att samarbeta med andra infrastrukturhållare i Europa för att underlätta gränsöverskridande järnvägstrafik. Trafikverket är en part i godskorridoren Skandinavien–Medelhavet (Scandinavian–Mediterranean Rail Freight Corridor, Scanmed RFC), en av elva godskorridorer som drivs i enlighet med EU-förordningen. Scanmed RFC startade 2015 och sträcker sig från Stockholm/Oslo till Palermo i Italien.

Korridoren Östersjön–Adriatiska havet (Baltic–Adriatic corridor) är en del av TEN-T och liksom Scanmed-korridoren en av de nio s.k. stomnät-korridorerna (Core Network Corridors). Korridoren Östersjön–Adriatiska havet 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 Östersjön–Adriatiska havet-korridor. I rapporten Transportstråket Baltic Links betydelse, värde och potential från april 2025 anförts att korridoren tillgodoser efterfrågan på befintliga och växande transportvolymerna i sydöstlig riktning, och det betonas bl.a. att den kan tillgodose militära transporter mellan anläggningar i Norge, Sverige och Polen.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om gränsöverskridande infrastruktur behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU5 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade bl.a. vikten av det nordiska samarbetet och att den svenska planeringen fungerar i samspel med grannländernas infrastrukturplanering. 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 vill inledningsvis slå fast att gränsöverskridande person- och gods-transporter har en stor betydelse för både tillväxt, konkurrenskraft och tillgänglighet i de nordiska länderna och inom EU. Utskottet välkomnar regeringens nyligen beslutade nationella plan som enligt utskottets bedömning stärker den gränsöverskridande transportinfrastrukturen. Utskottet menar att en ökad rörlighet mellan Sverige och grannländerna är positiv och bra för Sverige, och gränsöverskridande trafik bör följaktligen främjas och underlättas. Det ska vara möjligt att på ett hållbart vis resa och transportera varor mellan Sverige och andra länder, och utskottet lyfter därför fram vikten av god tillgänglighet när det gäller transporter för både näringslivet och privatpersoner. Utskottet vill i sammanhanget särskilt lyfta fram att Sverige är ett exportberoende industriland med ett tydligt behov av god tillgänglighet till de nordiska grannländerna, övriga Europa och resten av världen. Utskottet vill också peka på att de gränsöverskridande transporterna mellan Sverige och andra länder gör det attraktivt att både studera och arbeta i andra länder.

När det gäller motionsförslagen om gränsöverskridande planering vill utskottet betona vikten av det nordiska samarbetet och att den svenska planeringen fungerar i samspel med grannländernas infrastrukturplanering. Det är enligt utskottets mening viktigt att ha ett internationellt perspektiv i planeringen, och utskottet ser därför mycket positivt på att regeringen, Trafikverket och andra aktörer har ett fortlöpande samarbete med sina nordiska motsvarigheter. Utskottet konstaterar att den praktiska samordningen av fysiska infrastruktursatsningar huvudsakligen görs på myndighetsnivå och välkomnar att Trafikverket deltar i ett stort antal gränsöverskridande studier

och regeringsuppdrag. Utskottet välkomnar även det arbete som bedrivs inom EU och vill särskilt lyfta fram det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) som bl.a. syftar till att få transportsystemen i EU:s medlemsstater att hänga samman på ett bättre sätt.

När det gäller motionsförslagen om att inrätta ett nordiskt ministerråd för infrastruktur- och transportfrågor påminner utskottet om att frågan har diskuterats flera gånger. Den avhandlades bl.a. vid det informella nordiska transportministtermötet i Fredrikstad i november 2022 då de nordiska ministrarna i en gemensam deklaration enades om att värna och utveckla det nordiska transportsamarbetet inom ramen för befintliga samarbetsformer. Därefter enades ministrarna i Helsingfors i maj 2025 om att det behövs ett tätare nordiskt samarbete och att man bl.a. behöver ta in det gränsöverskridande perspektivet i den nationella planeringen. Utskottet välkomnar dessa uttalanden från de nordiska ministrarna och har inget att invända mot det pågående nordiska transportsamarbetet.

Med anledning av motionsförslagen om behovet av förbättrade väg- och järnvägsförbindelser med de nordiska grannländerna vill utskottet påminna om att riksdagens roll när det gäller infrastrukturplaneringen i första hand är 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 fattas genom den långsiktiga åtgärdsplaneringen, vilken utmynnar i den nationella plan som nu nyligen har fastställts av regeringen och de länsplaner som har fastställts av respektive länsplaneupprättare. I de nu aktuella motionerna lämnas i flera fall förslag som rör infrastrukturprojekt som omfattas av åtgärdsplanerna som fastställs på grundval av de övergripande beslut och med de medel som riksdagen har fattat beslut om. På ett generellt plan vill utskottet betona att gränsöverskridande transporter har stor betydelse för jobben och tillväxten i de nordiska länderna. Samtidigt vill utskottet understryka att det är viktigt att prioritera mellan olika åtgärder i en ordnad process, och utskottet vill fästa uppmärksamheten på att detta görs i arbetet med infrastrukturplaneringen.

När det gäller motionsförslagen om förbättrade järnvägskommunikationer mellan Sverige och Norge välkomnar utskottet att regeringen ser positivt på att förutsättningarna för att öka kapaciteten på delar av flödet i stråket Stockholm–Oslo, som är av nationellt strategiskt intresse, förbättras genom de åtgärder som regeringen nu har gett klartecken till. Utskottet anser att stråket Stockholm–Oslo kommer att fortsätta att vara av vikt, inte minst för gränsöverskridande transporter. Utskottet vill påminna om att det har genomförts norsk-svenska utredningar om både sträckan Stockholm–Oslo och Göteborg–Oslo som har gett underlag till det fortsatta arbetet med att utveckla den gränsöverskridande infrastrukturen. Utskottet välkomnar att sträckan Stockholm–Oslo nu finns med i EU:s TEN-T-nätverk. Utskottet vill i sammanhanget även peka på de insatser som görs på sträckan Boden–Narvik.

När det gäller motionsförslagen om nya förbindelser mellan Sverige och Danmark kan utskottet konstatera att det har genomförts olika utredningar. En dansk-svensk utredning om en fast förbindelse Helsingborg–Helsingör blev klar i början av 2021. Vidare har Trafikverket genomfört en utredning om nya förbindelser över Öresund som presenterades sommaren 2024 och en annan utredning som blev klar i januari 2026. Dessutom presenterade en särskild utredare en utredning om Öresundsförbindelser i mars 2026. Utskottet utgår från att resultatet av dessa utredningar tas om hand i det fortsatta arbetet med att utveckla den gränsöverskridande infrastrukturen. Utskottet delar regeringens bedömning att det krävs samarbete med Danmark för att kunna ta ställning till eventuell ny infrastruktur över Öresund. När det gäller frågan om landanslutningar till Öresundsbron är detta en fråga som har uppmärksammats av Trafikverket.

När det gäller motionsförslagen om direktförbindelserna mellan Sverige och kontinenten kan utskottet bl.a. konstatera att regeringen har gett Trafikverket olika uppdrag om att vidta åtgärder för att säkerställa tåg färjetrafiken mellan Sverige och Tyskland, och utskottet ser positivt på att Trafikverket nu arbetar med detta.

Sammanfattningsvis välkomnar utskottet att det pågår olika insatser för att göra transportsystemet mer gränsöverskridande. Utskottet uppskattar 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 2025/26:35 (SD), 2025/26:409 (C) yrkande 1, 2025/26:558 (M) yrkandena 2 och 8, 2025/26:965 (SD), 2025/26:984 (C) yrkandena 1 och 3, 2025/26:986 (C), 2025/26:1045 (-) yrkandena 1 och 2, 2025/26:1091 (S) yrkandena 1 och 2, 2025/26:1164 (S), 2025/26:1176 (C), 2025/26:1180 (C), 2025/26:1195 (M), 2025/26:1197 (M), 2025/26:1204 (M), 2025/26:1268 (S), 2025/26:1715 (M), 2025/26:1799 (KD), 2025/26:1945 (S) yrkande 3, 2025/26:2691 (S), 2025/26:3035 (M), 2025/26:3274 (MP) yrkandena 22, 31, 35, 40 och 41, 2025/26:3287 (M) yrkande 5, 2025/26:3360 (MP) yrkandena 3 och 4, 2025/26:3596 (C) yrkande 54, 2025/26:3623 (S) yrkande 39, 2025/26:3628 (KD) yrkande 2, 2025/26:3639 (KD), 2025/26:3653 (S) yrkandena 11 och 108, 2025/26:3661 (KD), 2025/26:3669 (KD), 2025/26:3728 (C) yrkande 70, 2025/26:3729 (C) yrkande 46, 2025/26:3768 (L), 2025/26:4162 (S) yrkande 7 och 2025/26:4178 (MP) yrkandena 13, 15 och 19.

Nya stambanor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om nya stambanor. Utskottet påminner om att regeringen i december 2022 fattade beslut om att avbryta arbetet med nya stambanor för höghastighetståg. Utskottet välkomnade detta beslut och har inte ändrat inställning i denna fråga. Utskottet uppskattar att regeringen i stället har valt att prioritera upprustning av den befintliga järnvägen framför investeringar i höghastighetståg. Utskottet välkomnar den nya inriktningen för sträckan Göteborg–Borås och planerna för åtgärder i järnvägssystemet i Skåne. Utskottet välkomnar också att arbetet med Ostlänken fortsätter och har inget att invända mot de förändringar som den nya nationella planen innebär. Utskottet konstaterar att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 41 (S, V, C, MP).

Skrivelsen

Regeringen redovisar i skrivelsen att den i september 2024 gav Trafikverket i uppdrag att ingå ett medfinansieringsavtal för ny järnväg mellan Göteborg och Borås (se nedan). Regeringen beslutade i februari 2025 att ändra den nationella planen för perioden 2022–2033, vilket bl.a. innebär att det objekt som i den nationella planen benämndes Göteborg–Borås, del av nya stambanor, och som Trafikverket hade regeringens uppdrag att planera för, utökades. Vidare redovisar regeringen att den i oktober 2023 gav Trafikverket i uppdrag att planera för åtgärder i järnvägssystemet i Skåne (se nedan). Regeringen beslutade samtidigt att ändra den nationella planen för perioden 2022–2033, vilket bl.a. innebär att objektet Hässleholm–Lund, del av nya stambanor och objektet Nya stambanor, utredning för kvarstående etapper, utgick ur planen och att det nya objektet Hässleholm–Lund, två nya spår, togs in i planen, liksom ett antal andra nya åtgärder.

Motionerna

Följdmotioner

I kommittémotion 2025/26:4162 pekar Aylin Nouri m.fl. (S) på behovet av ny järnvägskapacitet i form av nya stambanor (yrkande 2 i denna del). Motionärerna menar att utbyggnaden av nya stambanor måste återupptas. Vidare betonar motionärerna vikten av att staten ska vara en långsiktig och pålitlig aktör även när det gäller infrastrukturinvesteringar (yrkande 5 i denna del). De menar att regeringen bryter ingångna överenskommelser med kommuner som har investerat stora summor i kommunala satsningar som nu riskerar att ha

gjorts förgäves, vilket riskerar att undergräva tilliten till staten som långsiktig samarbetspartner.

I kommittémotion 2025/26:4179 yrkande 7 anför Malin Östh m.fl. (V) att regeringen bör agera långsiktigt och förutsägbart genom att värna ingångna avtal och säkerställa att kommuner, regioner och andra aktörer kan lita på att statliga åtaganden står fast. Motionärerna konstaterar bl.a. att regeringens beslut att ändra planerna för Ostlänken är en del av en ny strategi som innebär att stora infrastrukturprojekt ska kunna omprövas, även om medfinansierar redan har påbörjat investeringar, och motionärerna betonar att detta får stora lokala konsekvenser och att det nya synsättet skapar instabila och kortsiktiga förutsättningar för kommuner och regioners utveckling.

I kommittémotion 2025/26:4164 yrkande 5 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att man behöver återupprätta förtroendet för transportpolitiken. Motionärerna menar att den Sverigeförhandling som genomfördes och låg till grund för den av regeringen slopade satsningen på nya stambanor blev ett stort svek från statens sida eftersom flera kommuner har följt sina åtaganden och bl.a. byggt bostäder vars värde inte kan väntas vara detsamma som om den järnväg de skulle ligga i anslutning till hade byggts.

I kommittémotion 2025/26:4178 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att man på nytt bör påbörja arbetet för nya sammanhängande stambanor i södra Sverige med nav i Jönköping (yrkande 11). För att åtgärda kapacitetsbristen både nationellt och regionalt behövs enligt motionärerna nya stambanor i hela Sverige, och de betonar att detta bör vara den främsta prioriteringen för nya investeringar i den nationella planen. Vidare anser motionärerna att Ostlänken även i fortsättningen bör planeras genom Linköping (yrkande 12). De är starkt kritiska till att regeringen kortar ned Ostlänken och konstaterar att neddragningarna innebär att en avgörande del av den nya stambanan försvagas.

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

I kommittémotion 2025/26:3653 tar Aylin Nouri m.fl. (S) upp frågan om byggandet av nya stambanor (yrkande 3) och menar att byggandet av nya stambanor måste återupptas (yrkande 34). Motionärerna menar att Sverige behöver bygga en infrastruktur i världsklass som ger högre kapacitet och snabbare trafik, snabbare och mer klimatsmarta godstransporter, förstörade arbetsmarknadsregioner och fler arbetstillfällen.

I kommittémotion 2025/26:3184 yrkande 10 anför Alireza Akhondi m.fl. (C) att regeringen mot bakgrund av de stoppade planerna på nya stambanor bör föra en dialog med berörda kommuner om hur man kan kompensera för ökade kostnader och sänkta fastighetsvärden. Motionärerna konstaterar att staten hade avtalat med kommunerna att bygga järnväg om kommunerna i sin tur byggde bostäder, och nu står på flera håll bostäder som inte kommer att vara belägna i närheten av den järnvägsstation som skulle locka människor att flytta in.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 34 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att man behöver se över möjligheten att säkerställa byggandet av nya stambanor. Motionärerna framhåller att tågtrafiken är viktig för vårt lands utveckling, och därför behöver man både bygga nya stambanor och rusta upp den befintliga järnvägen.

I kommittémotion 2025/26:3274 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att planering och byggande av nya stambanor i södra Sverige med nav i Jönköping måste återupptas (yrkande 18). Motionärerna menar att regeringens skrotande av nya stambanor med nav i Jönköping utgör ett dråpslag mot järnvägsutvecklingen och att borttagandet av flera stråk som nya projekt inom EU:s TEN-T-nät är ytterligare ett allvarligt felsteg som sinkar Sveriges möjlighet att få nya moderna medfinansierade spår på plats. Vidare framhåller motionärerna att man bör utreda stickspårslösningar för stationslägen på de nya kommande stambanorna (yrkande 42).

I kommittémotion 2025/26:3422 yrkande 139 i denna del uppmärksammar Katarina Luhr m.fl. (MP) behovet av att färdigställa nya stambanor för höghastighetståg. Motionärerna betonar att det är viktigt att återuppta arbetet med nya stambanor.

I motion 2025/26:537 anför Johan Andersson m.fl. (S) att man i infrastrukturplaneringen bör studera förutsättningarna för att säkerställa byggandet av Ostlänken. Motionärerna betonar att en effektiv byggnation av nya stambanor underlättas av långsiktig planering, där systemperspektivet prioriteras, och beklagar att man har avbrutit planeringen för sträckorna Linköping–Borås respektive Jönköping–Hässleholm.

I motion 2025/26:1082 yrkande 1 anför Markus Kauppinen m.fl. (S) att man bör återuppta planeringen och genomförandet av nya stambanor inom ramen för den nationella planen för infrastruktur. Att återuppta planeringen och genomförandet av nya stambanor är enligt motionärerna en investering i ökad kapacitet, hållbara transporter och framtidens arbetsmarknadsregioner, samtidigt som de också bl.a. skapar redundans vid störningar på närliggande banor.

I motion 2025/26:1234 yrkande 1 betonar Niklas Sigvardsson m.fl. (S) att man måste öka kapaciteten i det svenska järnvägssystemet genom nya stambanor och förstärkning av befintliga stråk. Motionären menar att de nya stambanorna skapar förutsättningar för tillväxt, sammanhållning mellan stad och land, robust järnvägskapacitet och hållbar mobilitet under många decennier framåt.

Bakgrund och pågående arbete

Sveriges stambanor

Sveriges järnvägsnät består av ca 15 600 kilometer spår, och av detta förvaltar Trafikverket ca 14 200 kilometer. Av dessa kan nämnas Norra stambanan (från Gävle respektive Storvik till Bräcke), Stambanan genom övre Norrland (från Bräcke till Luleå), Södra stambanan (från Stockholm till Malmö) och Västra

stambanan (från Stockholm till Göteborg). I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28) betonar regeringen att stambanorna och de övriga statliga järnvägarna som binder samman järnvägssystemet i hela Sverige har stor betydelse ur ett nationellt perspektiv. Till stambanorna ansluter många regionala banor som är viktiga för tillgängligheten. För att uppnå en god sammantagen funktion i järnvägsanläggningen är det viktigt att dessa banor tillsammans utgör en fungerande enhet. Regeringen ser en väl fungerande transportinfrastruktur som betydelsefull för svensk tillväxt och konkurrenskraft och för att hela Sverige ska fungera.

Arbetet med nya stambanor

I juli 2014 beslutade den dåvarande regeringen om direktiv till 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 Sverige-förhandlingen 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 infrastruktur-satsningar runt om i Sverige möjliggöra ca 100 000 nya bostäder. Sverige-förhandlingen överlämnade sin slutrapport i december 2017 och 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.

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.

Den dåvarande regeringen angav i en tidigare infrastrukturproposition (prop. 2020/21:151) 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 höghastighets-tåg 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.

Regeringen fattade i december 2022 beslut om att avbryta arbetet med projektet nya stambanor för höghastighetståg (I2022/02416). Regeringen redovisade en analys av vilken det framgår att regeringen prioriterar upprustning av den befintliga järnvägen, bättre vägstandard och utbyggd laddinfrastruktur framför investeringar i höghastighetståg. Regeringen angav att någon fortsatt planering för de s.k. centrala systemdelarna mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm via Jönköping i det tänkta höghastighets-systemet inte skulle genomföras. Trafikverkets planeringsarbete för dessa delar avbröts genom ett uppdrag till verket. I den senast infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28) anför regeringen att den i december 2022 gav följande fyra uppdrag till Trafikverket:

- uppdrag att avbryta planeringen av nya stambanor för höghastighetståg, avbryta projektet Hässleholm–Lund samt pausa projektet Göteborg–Borås (I2022/02416)
- uppdrag att identifiera och vidta kostnadsreducerande åtgärder i genomförandet av projektet Ostlänken (I2022/02417)
- uppdrag att utreda åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås (I2022/02418)
- uppdrag att utreda kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne (I2022/02419).

Regeringen betonar att den i stället för de tidigare planerade investeringarna i nya stambanor för höghastighetståg prioriterar upprustningen av den befintliga järnvägen, en bättre vägstandard och en utbyggd laddinfrastruktur. Behoven inom transportinfrastrukturen är enligt regeringen stora och en satsning på höghastighetsjärnväg skulle ha trängt undan andra nödvändiga investeringar.

Trafikverket redovisade i juni 2023 uppdragen att identifiera och vidta kostnadsreducerande åtgärder i genomförandet av projektet Ostlänken, att utreda åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås samt att utreda kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne. Med anledning av Trafikverkets redovisning ändrade regeringen den 26 oktober 2023 den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 som hade fastställts av regeringen den 7 juni 2022 (I2022/01294 m.fl.) samt gav Trafikverket i uppdrag att dels planera för åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås (LI2023/03474), med en ny inriktning, dels planera för åtgärder i Skåne (LI2023/ 03475) – se nedan.

I Trafikverkets förslag till ny nationell plan för 2026–2037 föreslås i huvudsak samma järnvägsinvesteringar som i den nationella planen för 2022–2033. Det handlar därmed bl.a. om sträckorna mellan Göteborg och Borås, Hässleholm och Lund samt Stockholm och Linköping (Ostlänken), vilka är beslutade sedan tidigare.

Närmare om sträckan Göteborg–Borås

I oktober 2023 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att återstarta planläggningsarbetet i stråket Göteborg–Borås med den nya inriktningen att förbättra arbetspendling och anslutning till Landvetters flygplats på ett mer kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt lönsamt sätt (LI2023/03474). Regeringen betonade att genom ökad kapacitet i systemet frigörs också kapacitet för godstrafiken.

Trafikverket uppger att sträckan Göteborg–Borås är ett av Sveriges största pendlingsstråk och att dagens pendling med buss och bil skapar trängsel både på trafikleder och i tätorterna, och den enkelspåriga järnvägen räcker inte till. Med dubbelspår, som byggs för 250 kilometer i timmen, kan enligt Trafikverket restiden mellan Göteborg och Borås kraftigt förbättras och antalet tåg öka rejält. Den nya järnvägen kommer att trafikeras av persontåg med stationer i Mölndal, vid Landvetter flygplats och i Borås. Den nuvarande järnvägen, Kust-till-kust-banan, kommer att vara kvar för både person- och godstrafik när den nya järnvägen är klar. Utöver en ny järnväg mellan Göteborg och Borås planerar Trafikverket också en bibana till Mölnlycke.

I maj 2024 gav regeringen Länsstyrelsen i Västra Götalands län i uppdrag att sondera förutsättningarna för att nå en lösning som kan få en större upplutning i regionen (LI2024/00316). Uppdraget delredovisades i juni 2024 och slutredovisades i augusti 2024. Av länsstyrelsens redovisningar framgår att nationella, regionala och lokala parter är överens om en gemensam sträckning för ny järnväg mellan Göteborg och Borås. Vidare framgår det att Västra Götalandsregionen, Göteborgs kommun, Borås kommun, Härryda kommun och Mölndals kommun är beredda att medfinansiera byggnationen. Regeringen gav i september 2024 Trafikverket i uppdrag att ingå medfinansieringsavtal för ny järnväg mellan Göteborg och Borås (LI2024/01733). Trafikverket delredovisade uppdraget i oktober 2024 med ett avtalsutkast som är accepterat av parterna och ett protokoll från det möte där respektive part ställde sig bakom avtalet. I september 2024 skickade Trafikverket ut avtalet för godkännande av respektive parts beslutande instans. I december 2024 lämnade Trafikverket sin slutredovisning av regeringsuppdraget (TRV 2024/102840). Slutredovisningen består av ett avtal som är signerat av samtliga parter, dvs. Bollebygds kommun, Borås stad, Göteborgs stad, Härryda kommun, Mölndals stad, Swedavia AB, Trafikverket och Västra Götalandsregionen. Detta innebär att Trafikverket kan fortsätta sitt planläggningsarbete i enlighet med regeringens uppdrag från oktober 2023.

Närmare om sträckan Hässleholm–Lund

I oktober 2023 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att planera för två nya järnvägsspår mellan Hässleholm och Lund med inriktningen att på ett kostnadseffektivt sätt förbättra för arbetspendling och bidra till ökad kapacitet för godstransporter på järnväg (LI2023/03475). Dessutom beslutade regeringen att ta in ett antal helt nya kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne i den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022–2033. Utbyggnaden mellan Hässleholm och Lund krävs för att öka kapaciteten på Södra stambanan. Med fyra spår ökar såväl möjligheten till arbetspendling som kapaciteten för godstransporter på järnväg. De två nya spåren ska byggas för hastigheter upp till 250 kilometer i timmen.

Enligt uppdraget ska planeringen av projektet sikta på att de nya spåren ska vara klara omkring 2040. Utbyggnaden ska vara mer samhällsekonomiskt lönsam jämfört med den tidigare planen på nya stambanor mellan Hässleholm och Lund. Utbyggnaden ska vidare genomföras med så få trafikstörningar som möjligt. I uppdraget ingår även att hitta tidsvinster i planeringen. Trafikverket har därför beslutat att dela upp utbyggnaden i två delar. Att dela sträckan i två järnvägsplaner innebär enligt Trafikverket att utbyggnaden genom Lund kan planeras och genomföras flera år tidigare än planerat. Under planläggningsprocessen håller Trafikverket samråd med kommuner, regionen, myndigheter, andra organisationer och allmänheten.

Förutom två nya spår mellan Hässleholm och Lund planerar Trafikverket även andra åtgärder för en bättre kapacitet i det skånska järnvägsnätet. Det handlar om bl.a. en ny planskild spårkorsning på Malmö bangård, fler plattformsspår på Malmö C, utbyggnad till dubbelspår mellan Östervärns station och Malmö C, förbigångsspår på Södra stambanan och mötesspår på godsstråket genom Skåne. Alla åtgärder ska rymmas inom kostnadsramen för Hässleholm–Lund (28 miljarder kronor i 2021 års prisnivå).

Närmare om Ostlänken

Ostlänken är en ca 16 mil lång ny dubbelspårig järnväg mellan Järna och Linköping. Vissa delar av sträckan har börjat byggas, medan andra delar fortfarande är under planering. Ostlänken beräknas öppna för trafik 2035, och 25 procent av Ostlänken byggs på bro eller i tunnel. Den nya järnvägen passerar tre län och fem kommuner och innebär att fem nya resecentrum ska byggas. Den maximala hastigheten för tågen blir 250 kilometer i timmen. Bedömd kostnad är 110,3 miljarder kronor (2025 års prisnivå). Trafikverket betonar att när Ostlänken är klar för trafik blir det plats för fler persontåg, och godset får ökat utrymme på den i dag befintliga järnvägen.

I den senaste infrastrukturpropositionen konstaterar regeringen att Trafikverkets arbete med planering och projektering för Ostlänken fortgår, men nu med ökat fokus på regionala nyttor och kostnadsreducering i stället för som en del i ett system med höghastighetsbanor. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) anförde i mars 2026 i sitt svar på interpellation

2025/26:378 att Trafikverkets planläggningsprocess för Ostlänken pågår. Byggnationen är påbörjad för vissa delar av sträckan, medan vissa delar fortfarande är under planering. Under slutet av 2026 och början av 2027 planeras enligt ministern fortsatt arbete med samrådsaktiviteter där Trafikverket presenterar förslag på järnvägens utformning och planerade markanspråk. Ministern betonade i maj 2026 i sitt svar på fråga 2025/26:784 att Ostlänken kommer att bli en integrerad del i ett järnvägssystem som förstärker kapaciteten och främjar bl.a. arbetspendling mellan de större städerna. Regeringen har enligt ministern kunnat minska medlen till Ostlänken med 2 miljarder kronor fram till planperiodens slut 2037 och spara ytterligare ca 6 miljarder kronor åren därefter.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagens tillkännagivande om att säga nej till att bygga höghastighetsjärnväg

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anförde om att säga nej till att bygga höghastighetsjärnväg (bet. 2022/23:TU4 punkt 13, rskr. 2022/23:137). Mot bakgrund av de beslut som regeringen har fattat anför man i den senaste infrastrukturpropositionen att riksdagens tillkännagivande är slutbehandlat. Utskottet hade inget att invända mot regeringens redovisning av tillkännagivandet om nya stambanor för höghastighetståg (bet. 2024/25:TU5).

Motionsyrkanden om nya stambanor

Motionsyrkanden om nya stambanor behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU5 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet välkomnade att regeringen hade beslutat att avbryta arbetet med nya stambanor för höghastighetståg och uppskattade att den i stället valde att prioritera upprustning av den befintliga järnvägen. Utskottet välkomnade uppdragen om att återstarta planeringen på sträckan Göteborg–Borås med ny inriktning samt att planera för ett antal åtgärder i järnvägssystemet i Skåne. Utskottet konstaterade att det inte fanns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att ett väl fungerande järnvägsnät är av största vikt för att hela Sverige ska fungera. Stambanorna och de övriga statliga järnvägarna har en stor betydelse för att binda samman transportsystemet i hela landet. I december 2022 fattade regeringen beslut om att avbryta arbetet med nya stambanor för höghastighetståg. Utskottet välkomnade detta beslut och har inte ändrat inställning i denna fråga. Utskottet

vill här åter slå fast att den tidigare regeringens satsning på höghastighetsjärnväg skulle ha trängt undan andra nödvändiga investeringar. Utskottet uppskattar att regeringen i stället har valt att prioritera upprustning av den befintliga järnvägen framför investeringar i höghastighetståg. Enligt utskottets bedömning innebär en upprustning av det befintliga järnvägssystemet i kombination med att nya spår anläggs att tåg kommer att kunna färdas snabbare i framtiden. I och med regeringens ställningstagande kommer många investeringar i de befintliga banorna att 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 och att planera för ett antal åtgärder i järnvägssystemet i Skåne. Utskottet framhåller att dessa åtgärder är viktiga, inte minst för arbetspendlingen mellan Borås och Göteborg, godstrafiken genom Skåne och för ökad kapacitet i järnvägsnätet inför öppnandet av den nya Fehmarn Bält-förbindelsen i början på 2030-talet. 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 också att arbetet med Ostlänken fortsätter och har inget att invända mot de förändringar som den nya nationella planen innebär när det gäller Linköping. 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 höghastighetsystemet inte ska genomföras.

När det gäller frågan om långsiktighet i infrastrukturplaneringen vill utskottet peka på vikten av att ompröva projekt med stora kostnadsökningar eller samhällsekonomisk olönsamhet. Utskottet välkomnar att regeringen har tagit ett antal initiativ för att öka kostnadskontrollen och delar regeringens bedömning att det är nödvändigt med effektivare projektgenomförande och säkrare kostnadsbedömningar, men konstaterar liksom regeringen att enbart dessa åtgärder inte är tillräckliga. Utskottet välkomnar att Trafikverket fick i uppdrag att vid framtagandet av förslaget till nationell plan tydligare än tidigare redovisa vilka kriterier för prioritering, utformning och omprövning av objekt som myndigheten har använt, samt tydligare motivera varför en namngiven investering har valts framför en annan. Av uppdraget framgår att objekt med stora kostnadsökningar, samhällsekonomisk olönsamhet eller där andra förutsättningar för genomförande har försämrats väsentligt behöver analyseras särskilt och kan komma att omprövas. Utskottet vill i sammanhanget även påminna om att när systemet med byggstartsrapportering infördes angav den dåvarande regeringen att syftet bl.a. var att skapa bättre möjligheter för att successivt ompröva enskilda åtgärders prioritet baserat på ändamål och kvalitet, i takt med att kunskaper om åtgärdernas faktiska förutsättningar och konsekvenser utvecklas och tiden för genomförande närmar sig. Utskottet vill

även uppmärksamma att Riksrevisionen tidigare har rekommenderat regeringen att på nytt ta ställning till infrastrukturprojekt i den nationella planen när det uppstår betydande kostnadsökningar. Utskottet konstaterar att Riksrevisionen rekommenderade att i en sådan omprövning bör frågan prövas om projektet ska avbrytas.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:537 (S), 2025/26:1082 (S) yrkande 1, 2025/26:1234 (S) yrkande 1, 2025/26:3184 (C) yrkande 10, 2025/26:3274 (MP) yrkandena 18 och 42, 2025/26:3422 (MP) yrkande 139 i denna del, 2025/26:3653 (S) yrkandena 3 och 34, 2025/26:3728 (C) yrkande 34, 2025/26:4162 (S) yrkandena 2 och 5, båda i denna del, 2025/26:4164 (C) yrkande 5, 2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 11 och 12 samt 2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 7.

Motionsyrkanden som bereds förenklat

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen. Utskottet framhåller att riksdagens uppgift inte är att ta ställning till enskilda projekt. Beslut om vilka infrastrukturåtgärder som ska vidtas fattas genom åtgärdsplaneringen, vilken utmynnar i den nationella plan som fastställs av regeringen och de länsplaner som fastställs av respektive länsplaneupprättare. Utskottet avstyrker därför motionsförslagen.

Jämför det särskilda yttrandet (MP).

Motionerna

Under den allmänna motionstiden 2025/26 väcktes ett stort antal motioner om olika infrastrukturprojekt i landet, främst när det gäller väg- och järnvägssträckningar. Även en del av yrkandena i följdmotionerna till skrivelsen tar upp specifika infrastrukturprojekt. Motionsförslagen handlar bl.a. om att rusta upp och bygga ut samt anlägga nya väg- och broförbindelser. Ett antal 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
2025/26:72 Tvärförbindelse Södertörn av Christian Lindefjärd (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en skyndsam byggstart av Tvärförbindelse Södertörn och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:248 Förbättrad infrastruktur i Kalmar län av Johnny Svedin och Mattias Bäckström Johansson (båda SD)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till ytterligare 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.
2025/26:296 Löttingetunneln och länsväg 265 av Fredrik Lindahl (SD)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att genomföra förslagen i åtgärdsvalsstudien för att utöka framkomlighetskapaciteten 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.
2025/26:297 Åtgärdsvalsstudie för kapacitetshöjning av E18 Stockholm nordost av Fredrik Lindahl (SD)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att initiera en åtgärdsvalsstudie för E18 Stockholm nordost med utgångspunkt i 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.
2025/26:312 Trafiksäkerheten på Ölandsbron och behovet av en ny förbindelse 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 utreda förutsättningarna för en ny bro eller tunnel från fastlandet till Öland och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:345 Höjd standard på E14 av Jörgen Berglund (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder för höjd trafiksäkerhet och hastighet på väg E14 i den nationella transportplanen bör få högre prioritet och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:350 E4 Förbifart Härnösand av Jörgen Berglund (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att Förbifart Härnösand ska ingå i den nationella vägtransportplanen och tillkännager detta för regeringen.

Motion	Yrkande
2025/26:354 Förbifart Örnsköldsvik av Jörgen Berglund (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att Förbifart Örnsköldsvik ska ingå i den nationella vägtransportplanen och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:427 Trafiksituationen i Ystad av Stina Larsson (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafiksituationen i Ystad och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:491 Ny landsväg för lastbil sträckan Malmö–Helsingborg 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.
2025/26:521 Bygg ut E40 på sträckan Borås–Jönköping av Anders Alftberg (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att hela E40 sträckan Borås–Jönköping skyndsamt bör ha motorvägsstandard och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:558 Bättre infrastruktur i Skåne av Lars Johnsson m.fl. (M)	4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga vägsatsningar såsom utbyggnad av E6 och E22 till sexfiliga motorvägar och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:575 Motorvägsförbindelse till Ullared av Erik Hellsborn och Carita Boulwén (båda SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att anlägga en motorvägsförbindelse mellan E6 och Ullared och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:618 Byggstart av Tvärförbindelse Södertörn av Serkan Köse m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att byggstarten för Tvärförbindelse Södertörn ska ske utan ytterligare dröjsmål, med full finansiering och med hög funktionalitet och goda kopplingar till övriga statliga vägar, och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:647 Färdigställande av Hjulstabron av Lena Johansson m.fl. (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.
2025/26:691 Översyn av E6 i Skåne av Louise Eklund (L)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att bygga ut E6 genom Skåne och tillkännager detta för regeringen. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda säkerheten längs med E6 genom Skåne och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:784 Minskad köbildning och ökad trafiksäkerhet på E20 sträckan Södertälje–Stockholm 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 som ofta uppstår på sträckan Södertälje–Stockholm på Europaväg 20 och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:787 Pilotprojekt i Göteborgs södra skärgård för att utveckla parkeringsarkar av Jimmy Ståhl och Dennis Dioukarev (båda SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att utveckla parkeringsarkar via ett pilotprojekt för Göteborgs södra skärgård och tillkännager detta för regeringen.

Motion	Yrkande
2025/26:789 Förbifart Göteborg 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.
2025/26:790 Fast förbindelse Göteborg–Öckerö 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.
2025/26:948 Fyrfilig E4 genom Gävleborg av Daniel Persson (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att anlägga en fyrfilig E4 genom hela Gävleborg och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:1082 Satsning på infrastruktur och digital tillgång i Jönköpings län av Markus Kauppinen m.fl. (S)	4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska överväga att prioritera utbyggnaden av väg 40 mellan Jönköping och Ulricehamn till motorvägsstandard och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:1093 Upprustning av väg 41 av Anders Alftberg (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rusta upp väg 41 mellan Borås och Skene samt att densamma inkluderas som prioriterad sträcka i den nationella transportinfrastrukturplanen 2026–2037 och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:1109 Förbifart E4 Örnsköldsvik av Anne-Li Sjölund och Anders Karlsson (båda C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Förbifart E4 Örnsköldsvik behöver finnas med i nästa nationella plan och möjligheten till alternativ finansiering prövas och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:1111 Ny broförbindelse till Alnö 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.
2025/26:1199 Anpassning av Hjulstabron av Caroline Högström och Mikael Damsgaard (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att anpassa Hjulstabron för att större fartyg ska kunna trafikera Mälarfärleden och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:1240 Fyrfilig E4 mellan Söderhamn och Gävle 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.
2025/26:1350 Utbyggnad av E16 på sträckan Gävle–Oslo 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.
2025/26:1355 Utbyggnad av E4 på sträckan Gävle–Sundsvall 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.
2025/26:1510 Trafiksäkerhetsåtgärder längs väg 226 Huddingevägen av Erik Ottoson (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga trafiksäkerhetsåtgärder längs väg 226 Huddingevägen och tillkännager detta för regeringen.

Motion	Yrkande
2025/26:1707 Färdigställande av riksväg 40 till dubbelfilig väg 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.
2025/26:1761 Utbyggnad av hela E6 mellan Malmö och Helsingborg av Cecilia Engström och Torsten Elofsson (båda KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera utbyggnad av hela E6 med sex filer mellan Malmö och Helsingborg och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:1927 Länsväg 288 av Fredrik Ahlstedt (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att slutföra vägprojektet med att bygga mötesfri väg (två-plus-ett-väg) längs hela länsväg 288 i Trafikverkets planering och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:1935 Ny ringväg i Trelleborg av Boriana Åberg (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över utbyggnaden av ny ringled i Trelleborg och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:1956 Ystads hamn av Boriana Åberg (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förbättrad infrastruktur vid Ystads hamn och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:2064 Motorvägstunnel under Södertälje kanal av Kerstin Lundgren (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att totalförsvarssäkra förbindelserna till och från Stockholm via förbindelserna E4/E20 genom Södertälje och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:2305 Utbyggnad av riksväg 40 mellan Ulricehamn och Jönköping av Petter Löberg och Jessica Rodén (båda S)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att bygga ut riksväg 40 mellan Ulricehamn och Jönköping till motorvägsstandard och tillkännager detta för regeringen. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ta fram en tidsplan för när hela sträckan Göteborg–Jönköping kan hålla motorvägsstandard och tillkännager detta för regeringen. 3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trafiksäkerhet och framkomlighet på riksväg 40 mellan Ulricehamn och Jönköping behöver övervägas att stärkas och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:2528 Förbättrad belysning längs väg 303 mellan Hagsta och Ockelbo av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att initiera och finansiera ett projekt för att förbättra belysningen längs väg 303 mellan Hagsta och Ockelbo och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:2532 Belysning på E16 mellan Gävle och Valbo av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att ge Trafikverket i uppdrag att förstärka belysningen på E16 mellan Gävle och Valbo och tillkännager detta för regeringen.

Motion	Yrkande
2025/26:2538 Förbättrad belysning längs väg 272 mellan Årsunda och Österfärnebo av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att ge Trafikverket i uppdrag att förbättra belysningen längs väg 272 och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:2539 Förbättrad belysning längs väg 562 mellan Björke och Hamrångefjärden av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att initiera och finansiera ett projekt för att förbättra belysningen längs väg 562 mellan Björke och Hamrångefjärden och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:2645 Riksväg 56 mellan Gysinge och Valbo av Anders W Jonsson (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att riksväg 56 mellan Gysinge och Valbo bör läggas in i den nationella planen för infrastruktur 2026–2037 och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:2652 Broförbindelse över Gullmarsfjorden vid Skår–Finnsbo av Anders Ekegren (L)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att skyndsamt pröva och redovisa olika lösningar för en fast förbindelse över Gullmarsfjorden där broalternativ vid Skår–Finnsbo särskilt ska analyseras och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:2697 Ny vägförbindelse under Södertälje kanal av Ingela Nylund Watz m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en ny vägförbindelse under Södertälje kanal och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:2744 Trafiksäkerhet på väg 45 mellan Vänersborg och Mellerud av Mats Wiking (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.
2025/26:2914 Fyrfilig motorväg genom Gävleborg 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.
2025/26:3025 Riksväg 70 för transporter, besöksnäringen och välfärden av Malin Höglund och Fredrik Ahlstedt (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över satsningar på riksväg 70 som en del av regeringens infrastruktursatsning och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:3269 Sprinklers i Södra länken i Stockholm av Alexandra Anstrell (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att installera sprinklers i Södra länken och se över om det kan göras och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:3270 Robust lösning för att passera Södertälje av Alexandra Anstrell m.fl. (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna för att en robust lösning för att passera Södertälje måste finnas med i nästa infrastrukturplan och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:3278 Ett utsläppsfritt och transporteffektivt samhälle av Linus Lakso m.fl. (MP)	5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i Trelleborg överväga en vägtull som finansiering för att betala av byggkostnader för tunnel för hamnens godstrafik och tillkännager detta för regeringen.

Motion	Yrkande
2025/26:3287 Strategiska infrastruktursatsningar i Blekinge av Camilla Brunsberg (M)	3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för byggstartsbesked för utbyggnaden av Ronneby östra–Nättraby längs E22 utan ytterligare förseningar och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:3289 Utbyggnad och prioritering av E22 genom Blekinge av Camilla Brunsberg (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över om förutsättningarna för E22 genom Blekinge, särskilt sträckan Björketorp–Nättraby, ska prioriteras och tidigareläggas i den nationella infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:3497 Förbättring av väg E45 mellan Vänersborg och Mellerud av Anders Ekegren (L)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga om väg E45 mellan Vänersborg och Mellerud till mötesfri landsväg och tillkännager detta för regeringen. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tidigare beslutade utredningar och planer för utbyggnaden ska realiseras snarast och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:3584 Stockholm som en hållbar tillväxtmotor av Mattias Vepsä m.fl. (S)	19. 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.
2025/26:3660 E18 av Kjell-Arne Ottosson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av E18 och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:3675 Väg 56 Hedesunda–Valbo/Gävle, Gävleborg av Lili André (KD)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att väg 56 från Hedesunda till Valbo/Gävle, Gävleborg, bör ansluta till trafikplats Gävle södra vid E4:an och föras in i nationell plan för 2026–2037 och tillkännager detta för regeringen. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att objektet bör beaktas i kommande revideringar av den nationella infrastrukturplanen och föras in i nationell plan för 2026–2037 och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:3690 Väg 46 Falköping–Skövde av Dan Hovskär (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sträckan mellan Falköping och Borgunda (Falköping–Skövde) och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:3693 Ombyggnation av väg 183 mellan Herrljunga och Borås av Ingemar Kihlström (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta de positiva trafiksäkerhetseffekter som en ombyggnation och förbättring av väg 183 mellan Herrljunga och Borås utgör i den framtida prioriteringen för infrastruktur och länsvägar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motion	Yrkande
2025/26:3695 Sista etappen av vägförbättrande ombyggnation av väg 181 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2025/26:3710 Avfart vid väg 919 för förbättrad laddinfrastruktur av Magnus Oscarsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att pröva förutsättningarna för en avfart på väg 919 och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:3712 En andra fast förbindelse till Öland av Gudrun Brunegård (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en andra fast förbindelse till Öland och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:3803 Förbättrad infrastruktur kring Ystads hamn och E65 av Louise Eklund m.fl. (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.
2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) med anledning av skr. 2025/26:259 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2026–2037	30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avsätta medel för att inom planperioden genomföra ny- eller ombyggnation av Hjulstabron i syfte att förbättra för sjöfarten i Mälaren och tillkännager detta för regeringen. 33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att projektet Tvärförbindelse Södertörn bör avbrytas och tillkännager detta för regeringen. 34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kapacitetsförstärkande åtgärder till följd av Förbifart Stockholm ska avbrytas, och tillkännager detta för regeringen. 35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Östlig förbindelse bör utgå som objekt i den nationella planen och tillkännager detta för regeringen. 37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att objektet RV 40 Jönköping–Ulricehamn bör avbrytas och tillkännager detta för regeringen.

Järnvägsprojekt

Motion	Yrkande
2025/26:27 Upprustning av Västra stambanan av Josef Fransson (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i kommande infrastrukturplan prioritera upprustningen och utbyggnad av Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:73 Dubbelspår på Nynäsbanan av Christian Lindefjärd (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av dubbelspår på hela Nynäsbanans sträckning mellan Älvsjö och Nynäshamn och tillkännager detta för regeringen.

Motion	Yrkande
2025/26:141 Järnvägsförbindelse mellan Helsingborg och Linköping via Jönköping av Angelica Lundberg och Mikael Eskilandersson (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.
2025/26:142 Järnvägsförbindelse mellan Jönköping och Göteborg 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.
2025/26:248 Förbättrad infrastruktur i Kalmar län 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.
2025/26:313 Tåginfrastruktur i sydöstra Sverige av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en upprustning av Stångådalsbanan och Tjustbanan bör införas i kommande infrastrukturplan 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.
2025/26:346 Dubbelspårig ostkustbana av Jörgen Berglund och Viktor Wärnick (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över behovet av utbyggnad av Ostkustbanan till dubbelspårig järnväg och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:360 Utbyggnad av dubbelspår på hela järnvägssträckan Skånebanan från väst till öst av Per-Arne Håkansson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn för att se över behoven av dubbelspår för järnvägssträckan Skånebanan Helsingborg–Hässleholm–Kristianstad och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:558 Bättre infrastruktur i Skåne av Lars Johnsson m.fl. (M)	3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en fortsatt utbyggnad av Södra stambanan, Skånebanan samt Helsingborgs godsbangård och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:951 Dubbelspårig järnväg på Ostkustbanan av Daniel Persson (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra dubbelspår på Ostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:978 Elektrifiering av Tvärbanan i Västerbotten 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.
2025/26:1082 Satsning på infrastruktur och digital tillgång i Jönköpings län av Markus Kauppinen m.fl. (S)	2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att prioritera projektet med elektrifiering och hastighetshöjande åtgärder på järnvägsbanorna Värnamo–Vaggeryd–Jönköping samt Värnamo–Vaggeryd–Nässjö i kommande nationell plan för infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

Motion	Yrkande
2025/26:1353 En utbyggnad av Ostkustbanan till dubbelspår av Roger Hedlund och Mattias Eriksson Falk (båda SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förutsättningar för en tidigareläggning av ett dubbelspår på Ostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:1364 Västlänkens kostnadsökningar och statens ansvar av Dzenan Cisija (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga hur staten ska säkerställa finansieringen och genomförandet av Västlänken i Göteborg på ett sätt som skulle kunna göra att kostnadsökningar inte belastar Göteborgs stad eller dess invånare, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2025/26:1445 Utbyggnad av Hässleholm C av Anna Wallentheim (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga om utbyggnaden av Hässleholm C bör prioriteras och överväga om den ska tas med i nästa nationella plan för infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:1541 Förbättrad tillgänglighet på Viskadalsbanan 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.
2025/26:1545 Förverkligande av Norrbotniabanan av Helena Lindahl m.fl. (C)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör titta på alternativa finansieringslösningar för Norrbotniabans 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 tillkännager detta för regeringen.
2025/26:1612 Sydostlänken och nödvändig infrastruktur i Blekinge av Heléne Björklund och Magnus Manhammar (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de tidigare utlovade satsningarna på Sydostlänken bör genomföras och tillkännager detta för regeringen.

Motion	Yrkande
2025/26:1622 Nya Ostkustbanan och industrisatsningar av Peder Björk m.fl. (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.
2025/26:1696 Utred statligt ansvar för järnvägen Halmstad–Nässjö 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.
2025/26:1923 Sydostlänken enligt ursprunglig plan av Magnus Manhammar (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att bygga Sydostlänken enligt dess ursprungliga förslag, inklusive triangelspår i Älmhult, utdragsspår i Stilleröd, full signalutbyggnad och planskilda korsningar, och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:1934 Förstärkning av stråken Dalabanan och Bergslagsdiagonalen av Crister Carlsson (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att utreda hur en snabbare och mer robust jämväg till och från Dalarna ska möjliggöras och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:1943 Scandinavian Mountains Railway – hållbar infrastruktur för klimat, försvar och regional utveckling av Lars Isacson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att engagera sig i etableringen av Scandinavian Mountains Railway och överväga att ta initiativ för att projektet ska kunna genomföras i samverkan med näringsliv och berörda kommuner och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:2430 Satsning på Inlandsbanan 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.
2025/26:2457 Direkttåg mellan Karlskrona och Alvesta av Magnus Manhammar (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ge Trafikverket i uppdrag att se över möjligheten att införa direkttåg mellan Karlskrona och Alvesta och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:2458 Färdigställande av Nya Ostkustbanan av Patrik Lundqvist m.fl. (S)	2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ge Trafikverket i uppdrag att utreda den centrala sträckningen förbi Hudiksvall ytterligare med en mer relevant hastighet och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:2533 Dubbelspår på sträckan mellan Ockelbo och Mo av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att initiera planering, projektering och finansiering för utbyggnad av dubbelspår på järnvägssträckan mellan Ockelbo och Mo och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:2543 Dubbelspår på sträckan mellan Söderhamn och Kilafors av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att ge Trafikverket i uppdrag att bygga dubbelspår på sträckan mellan Söderhamn och Kilafors och tillkännager detta för regeringen.

Motion	Yrkande
2025/26:2544 Dubbelspår mellan Sandviken, Storvik och Hofors av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att initiera och finansiera en utbyggnad av dubbelspår för järnvägen mellan Sandviken, Storvik och Hofors och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:2545 Dubbelspår Gävle–Ockelbo av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att ge Trafikverket i uppdrag att bygga dubbelspår på sträckan Gävle–Ockelbo och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:2640 Inlandsbanan av Elisabeth Thand Ringqvist och Anders W Jonsson (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, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2025/26:2666 Anslutning av Stångådalsbanan och Tjustbanan till nya Linköping C av Patrik Karlson (L)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att säkerställa en direkt anslutning av Stångådalsbanan och Tjustbanan till Ostlänkens nya station i Linköping (Steninge) och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:2916 Dubbelspår på järnvägen Gävle–Härnösand av Lars Beckman (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över om järnvägen mellan Gävle och Härnösand bör byggas ut till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:3055 Investeringar i Dalabanan av Malin Höglund och Crister Carlsson (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att utreda behovet av ökade investeringar i Dalabanan och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:3274 För en framtidssäkrad och hållbar svensk järnväg av Linus Lakso m.fl. (MP)	19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera bytet av kontaktledningar på Västra stambanan till 2044, efter att en första utbyggnad av nya stambanor Linköping–Jönköping–Göteborg har genomförts, och detta tillkännager riksdagen för regeringen. 26. 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. 27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Norrbottenbanan och tillkännager detta för regeringen. 28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anlägga dubbelspår på Malmabanan och tillkännager detta för regeringen.

Motion	Yrkande
	29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägssträckan Lund–Hässleholm snarast bör påbörjas och tillkännager detta för regeringen.
	30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att dubbelspår Alvesta–Växjö ska byggas och tillkännager detta för regeringen.
	32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga dubbelspår på Mälarbanan och tillkännager detta för regeringen.
	33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga dubbelspår på Värmlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.
	34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga Nobelbanan mellan Örebro och Kristinehamn och tillkännager detta för regeringen.
	37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja byggandet av fyrspår Alingsås–Göteborg och tillkännager detta för regeringen.
	38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Ostkustbanan bör byggas ut med dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
	39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Sundsvall–Nyland snarast bör uppgraderas till standard 250 km/tim för att få till ett sammanhängande stråk med anslutning till Botniabanan och tillkännager detta för regeringen.
	43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inleda en upprustning av Inlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.
	45. 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.
	46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i samband med bygget av Sydostlänken även stärka Blekinge kustbana med två extra mötesspår mellan Sölvesborg och Karlskrona och tillkännager detta för regeringen.
	47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att elektrifiera samtliga sträckor på Stångådalsbanan och Tjustbanan och tillkännager detta för regeringen.
	48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att elektrifiera sträckorna Halmstad–Värnamo–Nässjö och Markarydsbanan och tillkännager detta för regeringen.

Motion	Yrkande
2025/26:3287 Strategiska infrastruktursatsningar i Blekinge av Camilla Brunsberg (M)	49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att elektrifiera Tvärbanan, sträckan Hällnäs–Lycksele–Storuman, och tillkännager detta för regeringen. 1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att Sydostlänken byggs enligt gällande nationell plan och om möjligt tidigareläggs och tillkännager detta för regeringen. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att utreda förutsättningarna för en ny järnväg mellan Karlshamn och Sölvesborg för att avlasta Blekinge kustbana och tillkännager detta för regeringen. 4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att tidigarelägga planerade kapacitetsåtgärder på Blekinge kustbana och placera nytt mötesspår i Bredåkra i direkt anslutning till Ronneby Airport och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:3290 Tidigareläggande av byggstarten för Sydostlänken av Camilla Brunsberg (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över möjligheten att tidigarelägga byggandet av Sydostlänken och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:3360 Möjlighet för fler att åka tåg i Mälardalen, Örebro och Värmland av Camilla Hansén (MP)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga dubbelspår på Mälärbanan och tillkännager detta för regeringen. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga dubbelspår på Värmlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:3565 Nya Ostkustbanan – dubbelspårsutbyggnad mellan Gävle och Härnösand av Anne-Li Sjölund m.fl. (C)	1. 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. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan i sin helhet ska byggas klart till 2035, något som ligger i linje med löften från flera av regeringspartierna, och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:3566 Färdigställande av Väst kustbanan av Rickard Nordin 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.
2025/26:3628 Upprustning av Bohusbanan av Magnus Jacobsson (KD)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utredning om att rusta upp Bohusbanan och tillkännager detta för regeringen.

Motion	Yrkande
2025/26:3644 Fyrspår genom Kungsbacka av Larry Söder (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta inriktningsbeslut gällande fyrspår genom Kungsbacka och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:3681 Upprustning av Inlandsbanan 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.
2025/26:3682 Upprustning av Dalabanan av Mathias Bengtsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda Dalabanan kapacitet och standard samt ta fram en åtgärdsplan och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:3683 Upprustning av Västerdalsbanan av Mathias Bengtsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att rusta upp Västerdalsbanan och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:3688 Upprustning av Kinnekullebanan 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 Håkantorps och Herrljunga och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:3689 Upprustning av Västra stambanan och utbyggnad av sträckan Alingsås–Göteborg 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.
2025/26:3694 Utredning av kapacitetseffekt för utbyggnad av Västra stambanan av Ingemar Kihlström (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inför kommande infrastrukturplan samt infrastrukturens utreda vilka kapacitetseffekter en utbyggnad av dubbelspår, mötesplatser, planskilda korsningar samt utökat underhåll ger för Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:3696 Upprättande av nya pendelstationer i Fjärås och Frillesås av Larry Söder (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att utreda placering av och förutsättningarna för en ny station i Fjärås och Frillesås och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:3707 Järnväg till Sälensfjällen av Mathias Bengtsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur staten kan bidra till en järnvägsförbindelse från Borlänge till Elverum via Malung och Sälen och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:3711 Kapacitetshöjande åtgärder på järnvägssträckan Falköping–Jönköping av Dan Hovskär (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kapacitetshöjande åtgärder på järnvägssträckan Falköping–Jönköping och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:3784 Färdigställande av Västkustbanan med dubbelspår av Ulrika Heindorff m.fl. (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att färdigställa utbyggnaden av Västkustbanan med dubbelspår längs hela sträckningen och tillkännager detta för regeringen.

Motion	Yrkande
2025/26:4163 av Anne-Li Sjölund m.fl. (C) med anledning av skr. 2025/26:259 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2026–2037	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med en plan för att säkerställa full finansiering och ett färdigställande av hela Nya Ostkustbanan (Gävle–Härnösand) till dubbelspår senast 2035 och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) med anledning av skr. 2025/26:259 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2026–2037	14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga Nobelbanan mellan Örebro och Kristinehamn och tillkännager detta för regeringen. 16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att färdigställa hela Nya Ostkustbanan inom planperioden och tillkännager detta för regeringen. 17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda arbetet med Norrbottenbanan och tillkännager detta för regeringen. 18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt bygga dubbelspår på sträckan Maria–Helsingborg och tillkännager detta för regeringen. 20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta ytterligare åtgärder på Malm-banan än de som redovisas i planen och tillkännager detta för regeringen. 21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta ytterligare åtgärder på Inlandsbanan och tillkännager detta för regeringen. 22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja en upprustning av Stångå-dalsbanan och Tjustbanan och tillkännager detta för regeringen. 23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Stångådalsbanan och Tjustbanan även fortsättningsvis bör behålla sin koppling till stambanan och tillkännager detta för regeringen. 24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja arbete med dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad och tillkännager detta för regeringen. 25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återuppta arbetet med dubbelspår Växjö–Räppe, som en del i arbetet med dubbelspår hela vägen till Alvesta och tillkännager detta för regeringen. 26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillföra ytterligare medel för upprustningen av Tabergsbanan och tillkännager detta för regeringen.

Motion	Yrkande
	31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att medel till Tomtebodas bangård ska vara kvar i enlighet med Trafikverkets förslag till nationell plan och tillkännager detta för regeringen.
	36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja arbetet med ett sammanhängande dubbelspår på Nynäsbanan fram till Nynäshamn och tillkännager detta för regeringen.
	38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de ökade kostnaderna för Västlänken ska finansieras genom den statliga riskreserven och tillkännager detta för regeringen.

Sjöfartsprojekt

Motion	Yrkande
2025/26:317 Färjetrafik mellan Oskarshamn och Byxelkrok 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.
2025/26:558 Bättre infrastruktur i Skåne av Lars Johnsson m.fl. (M)	6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om varvet i Landskrona och inseglingsrännan till Landskrona och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:788 Kryssningskaj vid Röda sten 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.
2025/26:796 Muddring av farleden till Fiskebäcks hamn 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.
2025/26:976 Nödvändigheten av en åretruntfärja till Holmön 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.
2025/26:1678 Bevarandet av Strömsholms kanal och dess kulturhistoriska värden av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga förutsättningarna för en långsiktigt stabil finansiering av Strömsholms kanal och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:2849 Satsning på Stockholms skärgård av Markus Wiechel (SD)	9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att aktivt undvika framtida byggande av Horsstensleden och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:3657 Ny kryssningskaj vid Röda sten i Göteborg av Magnus Berntsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att etablera en ny kryssningskaj vid Röda sten i Göteborg och tillkännager detta för regeringen.

Motion	Yrkande
2025/26:3788 Kälvik som ett utvecklingsområde för havsbaserad vindkraft av Magnus Jacobsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta processen vid etablering av en djuphamn avsedd för montering av havsbaserad vindkraft och tillkännager detta för regeringen.

Regionala och trafikslagsövergripande projekt

Motion	Yrkande
2025/26:29 Bättre infrastruktur i Jämtland av Josef Fransson (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i nästa trafikinfrastruktursproposition uppvärdera och prioritera Jämtlands infrastrukturbehov och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:248 Förbättrad infrastruktur i Kalmar län 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.
2025/26:444 Utbyggnad av väg 225 och dubbelspår till Nynäshamn av Serkan Köse (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska se över förutsättningarna för att påskynda trafiksäkerhetshöjande åtgärder för väg 225 i Stockholms län samt påbörja projektering av dubbelspår på Nynäsbanan från Västerhaninge till Nynäshamn och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:558 Bättre infrastruktur i Skåne av Lars Johnsson m.fl. (M)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga behovet av att prioritera och tidigarelägga infrastruktursatsningar i Skåne och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:610 Infrastruktur för ett växande Dalarna och ett hållbart Sverige av Lars Isacson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att utveckla väg- och järnvägsnäten i Dalarnas län och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:717 Förbifart Örensköldsvik och anpassad statlig väginfrastruktur i Västernorrland för gröna industrisatsningar av Anna-Belle Strömberg m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att lösa trafiksituationen i Örensköldsvik och investera i annan statlig väginfrastruktur i Västernorrland så att utvecklingsmöjligheter säkerställs, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2025/26:819 Åtgärder för bättre järnvägsinfrastruktur i Uppsala län 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.
2025/26:873 Snabba åtgärder för att säkra industrins transportbehov i Ludvika och Smedjebacken av Lars Isacson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att Trafikverket ska ges ett särskilt uppdrag att utanför den nationella planen ta fram snabba åtgärder för att säkra industrins transportbehov i Ludvika och Smedjebacken och tillkännager detta för regeringen.

Motion	Yrkande
2025/26:910 Utbyggnad av infrastruktur i Skåne av Ola Möller m.fl. (S)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för fortsatta insatser för en funktionell infrastruktur i Skåne och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:1201 Upprustning av järnvägen i Värmland av Magnus Resare (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att utreda järnvägsutbyggnadsbehovet i Värmland och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:1276 Reformer för ökad tillväxt i Stockholmsregionen av Josefin Malmqvist m.fl. (M)	13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga behovet av infrastruktur-satsningar i Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:1607 Södertörns infrastruktur och tillväxt av Malin Danielsson (L)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om satsningar på Södertörns infrastruktur och tillväxt och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:1608 Förstärkning av Stockholm-Mälardalens internationella tillgänglighet av Martin Melin (L)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra transportinfrastrukturen i Stockholm-Mälardalensregionen och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:1609 Infrastruktur för framtidens Stockholm av Malin Danielsson m.fl. (L)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Stockholms infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:1610 En infrastruktur för Halland är bra för hela Sveriges utveckling 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.
2025/26:1613 Säkring av arbetspendlingen och godstransporterna i Stockholm-Mälardalensregionen av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att förbättra arbetspendlingen och godstransporterna i Stockholm-Mälardalensregionen och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:1667 Vägunderhåll i Västmanland av Mikael Damsgaard och Caroline Höglund (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägunderhållet i Västmanland och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:1713 Vagnätet i Bohuslän och Dalsland bär Sverige av Ann-Sofie Alm (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vagnätet i Bohuslän och Dalsland är särskilt viktigt och därför bör beaktas i den nationella planen och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:1775 Infrastruktur för ett växande Kalmar län av Marie Nicholson och Lars Englund (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över behovet att stärka och prioritera infrastruktursatsningar i Kalmar län, med hänsyn till länets geografi, näringsliv och besöksnäring, och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:1778 Infrastruktur-satsningar till och från Sälen/Idreområdet av Crister Carlsson och Malin Höglund (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över möjligheterna till större satsningar när det gäller infrastruktur framför allt på vägar till och från Sälen/Idreområdet och tillkännager detta för regeringen.

Motion	Yrkande
2025/26:1812 Infrastruktur för en hållbar framtid i Halland av Aida Birinxhiku m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en hållbar infrastruktur i Halland och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:2214 Viktiga infrastruktursatsningar för Stockholms län av Alexandra Anstrell m.fl. (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att prioritera och genomföra strategiska infrastruktursatsningar i Stockholms län och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:2476 Utveckling av Arlanda flygplats av Jesper Skalberg Karlsson m.fl. (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till kraftigt förbättra infrastrukturen på och kring Arlanda flygplats och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:2483 Satsning på robusta transporter i Stockholm-Mälarenregionen av Anna af Sillén och Fredrik Ahlstedt (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att förbättra arbetspendlingen och godstransporterna i Stockholm-Mälarenregionen och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:2773 Ökad andel av nationella planen av Kerstin Lundgren 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.
2025/26:3584 Stockholm som en hållbar tillväxtmotor av Mattias Vepsä m.fl. (S)	17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla infrastrukturen i Stockholmsregionen för samhällsnytta och tillkännager detta för regeringen.
2025/26:3629 Utbyggnad av vägnätet i Fyrbodalen av Magnus Jacobsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur vägnätet i Fyrbodalen kan förbättras och tillkännager detta för regeringen.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om specifika infrastrukturprojekt behandlades förenklat senast i utskottets betänkande 2024/25:TU5 Infrastrukturfrågor. Utskottet framhöll att riksdagens uppgift inte är att ta ställning till enskilda projekt. Beslut om vilka infrastrukturåtgärder som ska vidtas fattas genom åtgärdsplaneringen, vilken utmynnar i den nationella plan som fastställs av regeringen och de länsplaner som fastställs av respektive länsplaneupprättare. Utskottet avstyrkte därför motionsförslagen, och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det på olika platser i 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 blir tydligt i det stora antal motionsyrkanden om olika infrastrukturprojekt som behandlas i detta avsnitt.

Utskottet väljer att behandla dessa yrkanden sammanhållet och förenklat mot bakgrund av rollfördelningen inom planeringsprocessen. Riksdagens roll

bör i första hand 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 fattas genom åtgärdsplaneringen, vilken 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 på infrastrukturprojekt som omfattas av åtgärdsplanerna och 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 motionsförslag som behandlas här. Dessa har återgetts i det föregående och finns dessutom förtecknade i bilaga 2 till detta betänkande.

Särskilt om Arlanda flygplats

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om Arlanda flygplats. Utskottet konstaterar att det har genomförts ett flertal utredningar som rör Arlanda flygplats och välkomnar regeringens skrivelse som uppmärksammar att Trafikverkets förslag till ny nationell plan innehåller flera åtgärder som ökar kapaciteten och förbättrar tillgängligheten för väg- och järnvägstrafik till och från Arlanda flygplats och ett antal namngivna särskilt viktiga projekt samt att ytterligare åtgärder kan komma i fråga i en länsplan eller som trimningsåtgärder. Utskottet delar regeringens bedömning att dessa åtgärder sammantaget kommer att öka tillgängligheten till Arlanda flygplats

Jämför reservation 42 (S).

Skrivelsen

Regeringen pekar i skrivelsen på att flygtrafiken i Sverige hålls ihop med Stockholm Arlanda flygplats som nav. Enligt regeringen är Stockholm-Arlanda flygplats central i det svenska flygtransportsystemet och bidrar i stor utsträckning till att säkerställa och utveckla en grundläggande nationell och internationell tillgänglighet för människor och näringsliv. Regeringen påminner i skrivelsen om att den i december 2023 beslutade att ge en särskild utredare, tillika samordnare, i uppdrag att föra dialog med berörda aktörer för att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras på såväl kort som lång sikt för ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från Stockholm

Arlanda flygplats (dir. 2023:178). Syftet med uppdraget var att ta fram underlag om åtgärder som kan bidra till att öka kapaciteten i infrastrukturen och förbättra tillgängligheten kring Stockholm Arlanda flygplats för att stärka flygplatsens konkurrenskraft och bidra till att flygplatsen ges bättre möjligheter att utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt. Samordnaren redovisade uppdraget i maj 2025. När det gäller infrastruktursatsningar bedömde samordnaren att det finns behov av flera olika åtgärder under planperioden 2026–2037, men även under perioden därefter. Förslagen innebär såväl ökade insatser för att vårda den befintliga infrastrukturen som åtgärder som stärker kapaciteten. Regeringen konstaterar i skrivelsen att Trafikverkets förslag till ny nationell plan innehåller flera av de åtgärder som har föreslagits av samordnaren, åtgärder som ökar kapaciteten och förbättrar tillgängligheten för väg- och järnvägstrafik till och från Stockholm Arlanda flygplats och ett antal namngivna särskilt viktiga objekt. Enligt regeringen kan även ytterligare åtgärder, vilka är mindre och därför inte ingår i gruppen namngivna objekt, komma i fråga i länsplaner eller som trimningsåtgärder. Regeringen bedömer att dessa åtgärder sammantaget kommer att öka tillgängligheten till Stockholm Arlanda flygplats och på så sätt även bidra till stärkt konkurrenskraft för flygplatsen, för svenskt näringsliv och för inrikesflyget.

Motionen

Följdmotion

Aylin Nouri m.fl. (S) framhåller i kommittémotion 2025/26:4162 yrkande 12 vikten av Arlandas utveckling och därmed behovet av att koncentrera flygtrafiken till Arlanda samt avveckla Bromma. Enligt motionärerna är Arlandas utveckling och konkurrenskraft viktig för Sverige, och därför bör kommunikationerna till och från Arlanda göras mer prisvärda och tillgängliga.

Bakgrund och pågående arbete

Under de senaste åren har det genomförts ett flertal utredningar som har analyserat och belyst frågeställningar som rör framtiden för Bromma flygplats och utvecklingen av Arlanda flygplats. I trafikutskottets betänkande 2025/26:TU12 Luftfartsfrågor som beslutades i mars 2026 finns översiktliga beskrivningar av dessa utredningar.

Regeringen beslutade i maj 2025 att ge en utredare i uppdrag att utreda statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion (dir. 2025:55). Utredaren ska i enlighet med direktiven tillvarata och beakta de förslag och bedömningar som redovisas i promemorian Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11) och i promemorian Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3). I direktiven till utredaren pekar regeringen vidare bl.a. på att planerade investeringar på Arlanda flygplats pausades i samband med pandemin och att tidpunkten för att återuppta större investeringar på flygplatsen

bl.a. är beroende av flygtrafikens återhämtning och Swedavias finansiella förutsättningar. Enligt regeringen påverkas Arlanda flygplats konkurrenskraft av hur Swedavias totala ekonomi utvecklas. För att säkerställa en långsiktigt ekonomiskt hållbar modell för det svenska flygplatssystemet och Swedavia ska utredaren bl.a. analysera konsekvenserna av de förslag som lämnas i fråga om möjligheterna att genomföra framtida investeringar för stärkt konkurrenskraft och internationell tillgänglighet på bl.a. Arlanda flygplats. När det gäller den del av uppdraget som innebär att utreda Bromma flygplats funktion ska utredaren bl.a. bedöma Swedavias förutsättningar att i ett kortare perspektiv hålla Bromma flygplats i drift och samtidigt kunna fortsätta att stärka Arlandas internationella konkurrenskraft. Utredaren ska även analysera och göra bedömningar av vilka kapacitetsbegränsningar som Arlanda flygplats har i ett längre perspektiv vid olika scenarier, bl.a. för att hantera trafikvolymerna i inrikestrafiken till och från Stockholm av samma storlek som före pandemin samtidigt som utrikestrafiken bedöms fortsätta att växa. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 30 september 2026.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagen har senast behandlat motionsyrkanden om behovet av att utveckla Arlanda flygplats och avveckla Bromma i betänkande 2025/26:TU12. Utskottet hänvisade bl.a. till genomförda och pågående utredningsuppdrag och föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att riksdagen under de senaste åren har behandlat ett stort antal motionsyrkanden som rör framtiden för såväl Arlanda som Bromma flygplats. Utskottet påminner vidare om att ett flertal utredningar har genomförts och att regeringen i december 2023 gav en samordnare i uppdrag att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras för att öka kapaciteten och förbättra tillgängligheten till och från Arlanda flygplats så att flygplatsen ges bättre möjligheter att utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt. Utskottet har tagit del av Arlandasamordningens delrapporter och den slutrapport som presenterades den 31 maj 2025 där samordnaren påtalade behovet av flera olika åtgärder under planperioden 2026–2037, men även att det finns behov under perioden därefter. I skrivelsen pekar regeringen på att Trafikverkets förslag till ny nationell plan innehåller flera av de åtgärder som föreslagits av samordnaren, åtgärder som ökar kapaciteten och förbättrar tillgängligheten för väg- och järnvägstrafik till och från Arlanda flygplats och ett antal namngivna särskilt viktiga projekt. Utskottet välkomnar detta. Utskottet ser även positivt på det regeringen framför i skrivelsen om att ytterligare åtgärder, som är mindre och därför inte ingår i gruppen namngivna objekt, kan komma i fråga i en länsplan eller som trimningsåtgärder. Utskottet

delar regeringens bedömning att dessa åtgärder sammantaget kommer att öka tillgängligheten till Arlanda flygplats och på så sätt bidra till stärkt konkurrenskraft för flygplatsen, för svenskt näringsliv och för inrikesflyget. Utskottet vill slutligen påminna om den pågående utredningen om statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion och att uppdraget ska redovisas senast den 30 september 2026. Utskottet anser att det inte finns anledning att föregripa det pågående utredningsarbetet. Därmed avstyrker utskottet motion 2025/26:4162 (S) yrkande 12.

Enskilda vägar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om enskilda vägar. Utskottet betonar att de enskilda vägarna fyller en viktig funktion i transportsystemet och pekar på att det finns en upparbetad ordning för hur väghållaransvaret fördelas mellan olika aktörer. Utskottet välkomnar vidare det regeringen framför om att medlen för vidmakthållande av vägar kommer att öka kraftigt för planperioden 2026–2037 och att 30 miljarder kronor av dessa medel ska användas för statsbidrag till enskild väghållning. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att för närvarande vidta någon ytterligare åtgärd.

Jämför reservation 43 (S) och 44 (C).

Skrivelsen

I skrivelsen anger regeringen att av medlen för vidmakthållande av vägnätet ska 30 miljarder kronor användas för statsbidrag till enskild väghållning och att detta motsvarar en ökning med närmare 1 miljard kronor per år jämfört med tidigare. Regeringen konstaterar att de enskilda vägarna utgör en stor del av det svenska vägnätet och framhåller att de fyller en viktig funktion i transportsystemet. Många människor börjar eller slutar sin resa till jobb, utbildning, service eller fritidsaktiviteter via en enskild väg, inte minst på landsbygden. Det enskilda vägnätet har även betydelse för skogs- och jordbrukets produktions- och leveransförmåga samt för totalförsvaret i händelse av krig. Enligt regeringen möjliggör de ökade medlen till vidmakthållande av vägar att statsbidragen till enskild väghållning kan ökas.

Regeringen påminner vidare om det uppdrag som Trafikverket fick i maj 2025 att redogöra för behovet av bärighetshöjande åtgärder på det icke-statliga vägnätet för att uppnå sammanhängande godsstråk med bärighetsklass BK4 från start- till målpunkter som är viktiga för näringslivet. Trafikverket redovisade uppdraget i januari 2026 och gjorde då bl.a. bedömningen att behoven av bärighetshöjande åtgärder på det icke-statliga vägnätet för att möta näringslivets behov sannolikt inte är möjliga att hantera för den kommunala eller

enskilda väghållaren på egen hand. Regeringen avser därför att återkomma med ett uppdrag till Trafikverket att tillsammans med kommunala och enskilda väghållare utreda behovet av åtgärder på det icke-statliga vägnätet utifrån samhällsekonomisk nytta samt utreda förutsättningarna för finansiering från enskilda och kommunala väghållare.

Motionerna

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 44 påminner Aylin Nouri m.fl. (S) om de enskilda vägarnas stora betydelse, och varför samordningen och det övergripande ansvaret för enskilda vägar behöver ses över och en nationell strategi för de enskilda vägarna tas fram. Motionärerna betonar att dessa vägar är avgörande inte bara för boende och företag längs dem, utan också för landets försörjning med viktiga råvaror.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 12 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att det är viktigt att inom ramen för Trafikverkets resurser säkerställa att de samfällda 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 mycket betydelsefulla ur bl.a. ett godstransportperspektiv och att det är viktigt att de enskilda vägarna främjas även i fortsättningen.

I motion 2025/26:776 menar Lena Bäckelin m.fl. (S) att det behövs en översyn av behovet av statligt stöd till enskilda vägar. Motionärerna uppmärksammar att trots de enskilda vägarnas stora betydelse har det statliga stödet inte ökat i takt med de växande kostnaderna för drift och underhåll, och många vägföreningar och enskilda väghållare upplever i dag en pressad situation där kostnaderna allt oftare vältras över på hushållen.

I motion 2025/26:1078 anför Sofia Skönnbrink (S) att regeringen bör se över förutsättningarna för att stärka den ekonomiska situationen för föreningar som förvaltar enskilda vägar. För att säkra tillgängligheten i hela landet behöver enligt motionären vägföreningars ekonomi stärkas, bidragen bör ses över och anpassas efter den faktiska kostnadsutvecklingen, och fördelningen behöver vara rättvis så att alla ges förutsättningar att sköta och utveckla sitt vägnät.

I motion 2025/26:3671 anför Kjell-Arne Ottosson (KD) att regeringen bör låta utreda en ytterligare förstärkning av stödet till det enskilda vägnätet. Motionären påminner om att de enskilda vägarna används av många fler än de som är med och betalar för dem, och därför måste stödet till enskilda vägar reformeras och stärkas så att vägar inte behöver stängas av på grund av att man inte klarar av att hålla dem i körbart skick.

Bakgrund och pågående arbete

Allmänt om vägnätet och väghållaransvaret

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 väghållaransvar 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 enskilda fastighetsägare. Delar av det enskilda vägnätet kan under vissa villkor få bidrag till väghållningen från stat eller kommun.

Sveriges vägnät består av knappt 60 000 mil väg, varav ca 45 000 mil har enskild väghållning. De enskilda vägarna utgör en stor del av vägnätet för person- och godstransporter på landsbygden. Vissa av de enskilda vägarna fyller en avgörande funktion i den lokala transportinfrastrukturen, och de är därmed även viktiga ur ett samhällsperspektiv. I mån av medel lämnar staten ekonomiska bidrag för väghållningen av sådana enskilda vägar.

Bidrag till enskild väghållning

Det har förekommit olika former av offentliga bidrag till de enskilda väghållarnas kostnader under lång tid. 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 2025 (rapport 2026:012) framgår att nätet med enskilda vägar som får statsbidrag omfattar 73 385 kilometer väg och elva enskilda färjor.

I propositionen 2025/26:158 Hela Sverige ska fungera – politik för starkare landsbygder framhåller regeringen att det är viktigt att staten bidrar till att säkerställa funktionaliteten även på enskilda vägar som bidrar till en god tillgänglighet för både medborgare och näringsliv i hela landet. Regeringen anser att bidrag till enskild väghållning utgör en viktig förutsättning för att tillgodose detta transportbehov.

Regeringen gav i september 2023 en utredare i uppdrag att se över reglerna för statsbidrag till enskild väghållning i sin helhet. I uppdraget angavs att bidragsgivningen till enskilda vägar bör vara ändamålsenlig och kostnadseffektiv. I juni 2024 publicerades promemorian Statsbidrag till enskild väghållning som därefter har remissbehandlats. Regeringen beslutade i juni 2025 om förordningen (2025:753) om statsbidrag till enskild väghållning som trädde i kraft den 1 januari 2026. Innebörden och effekten av bestämmelserna i den nya förordningen överensstämmer i stor utsträckning med den ordning som i praktiken tillämpades tidigare. Den nya förordningen tydliggör dock

ändamålet, förutsättningarna och formerna för statsbidrag och innebär bl.a. att det är enskilda vägar som även är av allmänt intresse som omfattas av bidragssystemet, att bidragens ändamål är att främja en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Den nya förordningen innebär vidare att Trafikverket får ett bemyndigande att meddela de föreskrifter som behövs för verkställigheten av förordningen och en utökad möjlighet att lämna särskilda vägbidrag för åtgärder till vägar som inte uppbär vägbidrag om det finns särskilda skäl, t.ex. vid naturkatastrofer.

Infrastruktur- och bostadsministern påminde i januari 2026 i sitt svar på den skriftliga frågan 2025/26:399 om att det årligen avsätts medel till statsbidrag för att stödja väghållare av enskilda vägar av allmänt intresse. Ministern pekade vidare på att Trafikverket i sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen avseende perioden 2026–2037 föreslår att budgeten för bidrag till enskild väghållning fördubblas till 30 miljarder kronor och att regeringen har för avsikt att ta ställning till detta i samband med att den nya planen fastställs under våren 2026. Ministern påminde även om att medlen för underhåll av enskilda vägar har höjts med totalt 250 miljoner kronor efter regeringens förslag i budgetpropositionerna för 2024 (prop. 2023/24:1) och 2025 (prop. 2024/25:1). Ministern bedömde sammantaget att de åtgärder som regeringen redan har genomfört, inte minst kraftigt ökade medel och Trafikverkets förstärkta serviceskyldighet, kommer att stärka samordning, stöd och långsiktig utveckling av det enskilda vägnätet.

Trafikverkets ansvar och samordning

För att förtydliga Trafikverkets roll och serviceskyldighet gentemot enskilda väghållare beslutade regeringen i juni 2025 om en ändring i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket som gäller fr.o.m. den 1 januari 2026. Myndigheten ska enligt ändringen på ett kostnadseffektivt sätt tillhandahålla lättillgänglig, kvalificerad och behovsanpassad information och rådgivning till enskilda väghållare om byggande och drift av vägar som även är av allmänt intresse.

Vidare kan nämnas att 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 2025 gjordes tillsyn på 18 992 kilometer väg, och vid tillsynerna godkändes 95 procent av vägarna.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) besvarade i januari 2026 en skriftlig fråga (fr. 2025/26:399) om huruvida han avser att ta initiativ till att inrätta en nationell samordnare för enskilda vägar för att stärka samordning, stöd och långsiktig utveckling av det enskilda vägnätet, och hur regeringens tidsplan och ambition i så fall ser ut för ett sådant arbete. I sitt svar framhöll ministern att de enskilda vägarna är av stor vikt för det svenska

transportsystemet och avgörande för möjligheterna att bo, leva och verka oavsett var i landet man bor. När det gäller styrning och samordning av arbetet med enskilda vägar pekade ministern på den nya förordning och de förordningsändringar som trädde i kraft den 1 januari 2026 och som bl.a. innebär att Trafikverkets serviceskyldighet gentemot enskilda väghållare förtydligas. När det gäller den långsiktiga utvecklingen av det enskilda vägnätet ska Trafikverkets regioner enligt den nya förordningen samråda med den som upprättar och fastställer länsplanen för regional transportinfrastruktur om det i länsplanen har avsatts medel för drift eller byggande av enskilda vägar. Ministern bedömde sammantaget att de åtgärder regeringen redan har genomfört, inte minst kraftigt ökade medel och Trafikverkets förstärkta serviceskyldighet, kommer att stärka samordning, stöd och långsiktig utveckling av det enskilda vägnätet.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om enskilda vägar behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU5 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade bl.a. att dessa vägar fyller en viktig funktion i transportsystemet och pekade på att det finns en upparbetad ordning för hur väghållaransvaret fördelas mellan olika aktörer. Vidare betonade utskottet att statsbidragen till enskilda vägar är en viktig förutsättning för att tillgodose transportbehovet på landsbygden. 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 vill inledningsvis betona att de enskilda vägarna utgör en stor del av det svenska vägnätet och utskottet delar regeringens bedömning att de fyller en viktig funktion i transportsystemet. Utskottet konstaterar att det enskilda vägnätet i många delar av landet är avgörande för tillgängligheten och därmed möjligheten att bo, leva och verka i hela landet, inte minst på landsbygden. 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. Utskottet delar regeringens syn på det enskilda vägnätets betydelse för bl.a. skogs- och jordbrukets produktions- och leveransförmåga liksom för totalförsvaret i händelse av krig. Utskottet välkomnar därmed det regeringen framför i skrivelsen om att 30 miljarder kronor av medlen för vidmakthållande av vägnätet under planperioden 2026–2037 ska användas för statsbidrag till enskild väghållning, vilket motsvarar en kraftig ökning med närmare 1 miljard kronor per år jämfört med föregående planperiod. Detta kommer enligt utskottets mening att leda till angelägna förstärkningar av vägunderhållet av enskilda vägar.

När det gäller motionsförslaget om en översyn av samordningen och det övergripande ansvaret för de enskilda vägarna vill utskottet peka på att staten ger bidrag till enskilda vägar och att det finns en upparbetad ordning för hur väghållaransvaret fördelas mellan staten och kommunerna samt vägföreningar, samfällighetsföreningar och enskilda fastighetsägare. Utskottet finner inte anledning att för närvarande ändra på den gällande ordningen. Utskottet konstaterar samtidigt att de åtgärder som regeringen redan har genomfört, bl.a. kraftigt ökade medel och Trafikverkets förstärkta service-skyldighet, kommer att stärka samordningen av, stödet till och den långsiktiga utvecklingen av det enskilda vägnätet.

När det gäller frågan om att säkerställa resurser för att de enskilda vägarna ska ha en god standard, rätt sträckning och bärighet vill utskottet betona att statsbidragen till enskilda vägar är en viktig förutsättning för att tillgodose behovet av godstransporter, inte minst på landsbygden. Utskottet anser att det är viktigt att vägunderhållet bidrar till att säkerställa funktionaliteten även på enskilda vägar och att det bidrar till en god tillgänglighet för både enskilda och näringslivet i hela landet. Utskottet välkomnar därför att regeringen utifrån Trafikverkets översyn av behovet av bärighetshöjande åtgärder på det icke-statliga vägnätet aviserar att Trafikverket tillsammans med kommunala och enskilda väghållare kommer att få i uppdrag att utreda behovet av åtgärder på det icke-statliga vägnätet utifrån samhällsekonomisk nytta samt att utreda förutsättningarna för finansiering från enskilda och kommunala väghållare.

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. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:776 (S), 2025/26:1078 (S), 2025/26:3653 (S) yrkande 44, 2025/26:3671 (KD) och 2025/26:3728 (C) yrkande 12.

Vägbelysningsnätet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vägbelysningsnätet. Utskottet framhåller liksom regeringen vikten av att stärka villkoren för att leva, bo och verka i hela landet och infrastrukturens betydelse för landsbygdens utvecklingsmöjlighet. Utskottet konstaterar att Trafikverket har ansvaret för den gatubelysning som finns längs det statliga vägnätet och välkomnar att Trafikverket har aviserat att man under 2026 beräknar slutföra en utredning om vilken belysning som kan tas över från kommuner och i vilken takt det kan ske. När det gäller vägbelysning i glesbygd välkomnar utskottet att Trafikverket i maj 2026 meddelade att nedmonteringen av vägbelysning pausas för att man ska kunna göra en omstart och ha en god dialog med berörda kommuner. Utskottet finner inte skäl att föregripa det arbete som för närvarande pågår kring vägbelysning och avstyrker därmed motionerna.

Jämför reservation 45 (S, V, C, MP).

Skrivelsen

Regeringen anför i skrivelsen att den nationella planen bidrar till bl.a. landsbygdsutveckling. Av skrivelsen framgår vidare att den ekonomiska ramen för drift och underhåll av statliga vägar, inklusive bl.a. bidrag till drift av enskilda vägar, uppgår till 354 miljarder kronor under planperioden. Regeringen konstaterar att detta innebär en kraftig ökning jämfört med den föregående planperioden.

Motionerna

Följdmotion

Aylin Nouri m.fl. (S) anser i kommittémotion 2025/26:4162 yrkande 14 att det systematiska borttagandet av belysningsstolpar på den svenska landsbygden måste upphöra. Motionärerna anför att Sverige behöver en infrastrukturpolitik som bygger ihop landet i stället för att bit för bit montera ned den gemensamma infrastrukturen.

Motion från allmänna motionstiden 2025/26

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 16 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör överväga att tillskjuta ytterligare medel för att Trafikverket i samverkan med kommuner och regioner ska förbättra omfattningen och standarden på det svenska vägbelysningsnätet. Enligt motionärerna är vägbelysning på landsvägen både en trafiksäkerhetsfråga och en jämställdhetsfråga.

Bakgrund och pågående arbete

Det är antingen kommunen eller staten, genom Trafikverket, som äger och ansvarar för belysningsanläggningar vid statliga vägar. Det finns även enskilda och privata anläggningar, men de utgör en liten andel. Varje kommun har olika strategier för förvaltning och underhåll av vägbelysning. Om det är staten som äger belysningsanläggningen är det Trafikverkets uppgift att utreda om den uppfyller kriterierna för var det behövs belysning. Trafikverket uppger att man arbetar långsiktigt med sina belysningsanläggningar och konstaterar att utvecklingen har gått fort på området. Ambitionen är att belysningen ska finnas där den gör mest nytta för trafikanternas trafiksäkerhet och trygghet. Belysningen ska vara energieffektiv och minska kostnader på sikt, och samma bedömningsgrunder ska gälla i hela landet.

Krav och råd för vägbelysningar återfinns i regelverket Vägars och gators utformning (VGU) och konkretiseras i Vägbelysningshandbok 2024 (rapport 2024:175). Regelverkets kravdel är styrande för det statliga vägnätet, dvs. de vägar som Trafikverket ansvarar för. För kommunerna fungerar VGU som ett rådgivande dokument. Utöver VGU har Trafikverket tagit fram tekniska kravdokument för vägbelysningsutrustning. Enligt Trafikverket är det förenat med stora kostnader att rusta upp, montera eller demontera vägbelysning.

Trafikverket beslutade 2020, efter en genomförd pilotstudie, att inte ta över någon kommunal vägbelysning under planperioden 2018–2029. Enligt Trafikverket var anledningen till detta att kostnaden för drift och underhåll för dessa anläggningar inte rymdes inom ramen för Trafikverkets medel för underhållsåtgärder. Vid beslutet 2020 förvaltade Trafikverket ca 210 000 ljuspunkter på det statliga vägnätet. Kommunerna ägde och förvaltade ca 300 000 ljuspunkter och enligt Trafikverket stod ungefär hälften av dessa på platser där de inte behövs medan övriga ca 150 000 ljuspunkter stod på platser som har behov av vägbelysning. Trafikverket menade att endast belysning som uppfyller myndighetens VGU-kriterier kan bli aktuella för övertagande samt att ett övertagande av dessa skulle innebära en kraftig utökning av Trafikverkets bestånd, vilket underhållsanslaget inte medgav. Trafikverket konstaterade även att de måste behandla alla kommuner lika och att även detta hade inverkan på det generella beslutet att inte ta över någon belysning från annan ägare under planperioden 2018–2030.

Trafikverket uppger att från 1960-talet till 1990-talet tog dåvarande Vägverket eller kommunerna över vägbelysningen från olika nätbolag. På det statliga vägnätet bedömer Trafikverket att ca 80 000–100 000 ljuspunkter behöver bytas under de kommande 10–15 åren. Om Trafikverket bedömer att belysningen är i dåligt skick utreds det om den gör nytta där den är placerad eller om den ska tas bort. Trafikverket uppger att ungefär 20 000–25 000 ljuspunkter kommer att tas bort. Motsvarande antal ska enligt Trafikverket sättas upp där det i dag saknas belysning men där trafiksäkerhetsbehovet är större. Trafikverket uppger att den beräknade kostnaden för denna reinvestering uppgår till ca 2,5 miljarder kronor. Enligt Trafikverket finns det vägbelysning på ca 9 procent av vägnätet. SKR och VTI har tagit fram kriterier för när

belysningen anses göra störst nytta, dvs. där trafiksäkerheten behöver förstärkas, och det är dessa kriterier som Trafikverket uppger att man använder som underlag vid bedömningen.

På sin webbplats pekar Trafikverket på att de tidigare i regel inte har tagit över kommunal belysning längs statliga vägar, förutom när det har skett förändringar i väghållarskapet och de har tagit över en kommunal väg där vägen var belyst. Trafikverket konstaterar att man nu ser nya möjligheter och att man med ökade medel för underhåll kan förbättra vägarna som helhet mer långsiktigt och även se över belysningen. Trafikverket påbörjade under 2025 en utredning av vilken belysning som kan tas över från kommuner och i vilken takt det kan ske. Enligt Trafikverket beräknas utredningen vara klar under 2026. Trafikverket pekar vidare på att man samtidigt arbetar med att utveckla trafikmiljöer i byar och mindre samhällen och att detta görs i nära dialog och samverkan med kommuner och andra aktörer. Detta arbete sker inom ramen för innovationsprogrammet Shift Sweden som är initierat av Energimyndigheten, Formas och Vinnova.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) besvarade i februari och mars 2026 skriftliga frågor (fr. 2025/26:468 och fr. 2025/26:591) om huruvida ministern avser att agera för att inte fler byar ska förlora vägbelysning efter beslut av Trafikverket. I sina svar påminde ministern om att Trafikverket har ansvar för den gatubelysning som finns längs det statliga vägnätet och att frågor om belysningsanläggningar utefter det statliga vägnätet har varit föremål för ett antal utredningar de senaste åren. Ministern påminde vidare om att det är Trafikverket som tar fram regler för vägars och gators utformning och att dessa regler används vid all projektering av statliga vägar, medan VGU enbart är vägledande och därmed frivillig att tillämpa för övriga väghållare. Ministern påtalade slutligen vikten av att Trafikverket följer de regler som myndigheten själv tagit fram i VGU så att den gatubelysning som är nödvändig av trafiksäkerhetsskäl finns längs det statliga vägnätet även på landsbygden.

Mot bakgrund av bl.a. medierapporteringen om vägbelysning på landsbygden och dess betydelse för trygghet och trivsel i samhället pekade Trafikverket i ett pressmeddelande den 6 maj 2026 på att myndigheten kontinuerligt ser över vägbelysningen på alla statliga vägar i hela landet och för att säkerställa att belysningen finns där den gör mest nytta för trafiksäkerheten. Trafikverket konstaterar samtidigt att processen för vägbelysningen behöver förbättras, och i avvaktan på detta kommer inte någon belysning att tas ned, såvida den inte är en trafik- eller elsäkerhetsrisk. I vissa fall är vägbelysningen utjänt, innebär säkerhetsrisker eller kräver stora investeringar för att fungera vidare, och enligt Trafikverket behöver man då, i samråd med den aktuella kommunen, ta ställning till om den kan ersättas eller tas bort. I denna process behöver Trafikverket ta ett större ansvar för att säkerställa en fördjupad dialog med kommunerna och deras invånare och tillsammans hitta olika lösningsalternativ. Det innebär att Trafikverket nu ser över processen innan någon belysning tas ned.

I samband med en frågestund i riksdagen den 7 maj 2026 besvarade infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) en fråga om hur bättre lokal dialog kan säkerställas vid beslut om gatubelysning på landsbygden. Ministern konstaterade att detta är något som fått uppmärksamhet och väckt stor oro på många platser, inte minst mot bakgrund av att det finns en stark upplevelse av att det inte har funnits en tillräckligt bra dialog och att viktig belysning har monterats ned. Ministern pekade på att Trafikverket därför har meddelat att man pausar nedmonteringen av vägbelysning och att han välkomnar detta beslut och besked. Ministern menade att det är avgörande med en fungerande dialog med boende och kommuner och att hela Sverige ska fungera. Ministern konstaterade att den paus som Trafikverket gett besked om är viktig för att kunna göra en omstart och ha en god dialog med berörda kommuner. Ministern välkomnade även beskedet om att detta kommer att inledas redan under maj månad och att man kommer att ta gott om tid på sig för att det här ska bli rätt.

Tidigare riksdagsbehandling

Ett motionsyrkande om ytterligare medel för att förbättra omfattningen och standarden på det svenska vägbelysningsnätet behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU11. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandet, och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

En god och väl utbyggd vägbelysning har stor betydelse för att minska risken för olyckor under dygnets mörka timmar och därmed öka trafiksäkerheten och tryggheten på vägarna. Utskottet vill liksom regeringen framhålla vikten av att stärka villkoren för att leva, bo och verka i hela landet och infrastrukturens betydelse för landsbygdens utvecklingsmöjlighet. Utgångspunkten för arbetet med infrastrukturplaneringen är att den statliga transportinfrastrukturen ska utvecklas och förvaltas i hela landet så att de transportpolitiska målen nås. Utskottet konstaterar i sammanhanget att Trafikverket har ansvar för den gatubelysning som finns längs det statliga vägnätet och att frågor om belysningsanläggningar utefter det statliga vägnätet har varit föremål för flera utredningar under de senaste åren. När det gäller möjligheten att förbättra omfattningen och standarden på det svenska vägbelysningsnätet ser utskottet positivt på det Trafikverket har uttalat om att man med ökade medel för underhåll kan förbättra vägarna som helhet mer långsiktigt och även se över belysningen. Utskottet välkomnar också att Trafikverket har aviserat att man under 2026 beräknar slutföra en utredning om vilken belysning som kan tas över från kommuner och i vilken takt det kan ske. När det gäller frågan om vägbelysningen på landsbygden välkomnar utskottet att Trafikverket i maj 2026 meddelade att nedmonteringen har pausats. Utskottet anser i likhet med infrastruktur- och bostadsministern att en sådan paus är viktig för att kunna

göra en omstart och ha en god dialog med berörda kommuner, vilket är avgörande för att hela Sverige ska fungera. Utskottet finner inte skäl att föregripa det arbete som för närvarande pågår kring vägbelysning och avstyrker därmed motionerna 2025/26:3728 (C) yrkande 16 och 2025/26:4162 (S) yrkande 14.

Kompetensförsörjning inom transportområdet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om kompetensförsörjning inom transportområdet. Utskottet delar regeringens bedömning att kompetensförsörjningen behöver stärkas och konstaterar att Trafikverket har i uppdrag att verka för en långsiktigt hållbar kompetensförsörjning inom järnvägsområdet och att Trafikverket under planperioden prioriterar bl.a. ökad effektivitet och produktivitet inom infrastrukturområdet. När det gäller kompetensförsörjningen inom trafik- och infrastrukturbranschen följer utskottet utvecklingen noga men finner för närvarande inte anledning att ta något initiativ i fråga om ytterligare åtgärder.

Jämför reservation 46 (S).

Skrivelsen

Regeringen konstaterar i skrivelsen att transportsektorns kompetensförsörjning behöver stärkas och att det kan göras genom att Trafikverket under planperioden prioriterar ett antal områden, bl.a. ökad effektivitet och produktivitet inom infrastrukturområdet.

Motionen

Motion från allmänna motionstiden 2025/26

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 63 betonar Aylin Nouri m.fl. (S) att personalbristen inom i princip hela trafik- och infrastrukturbanschen måste åtgärdas. För att möta behoven krävs det enligt motionärerna bl.a. fler utbildningsplatser över hela landet, och det är angeläget att fler kvinnor väljer yrken inom transportsektorn.

Bakgrund och pågående arbete

Trafikverkets arbete med kompetensförsörjning inom järnvägssektorn

I den senaste infrastrukturpropositionen bedömde regeringen att kompetensförsörjningen är en stor utmaning inom infrastrukturen samtidigt som rätt

kompetens är en förutsättning för att kunna genomföra den nationella planen (prop. 2024/25:28).

Trafikverket fick i december 2024 i uppdrag av regeringen att lämna förslag på åtgärder för att stärka den långsiktiga kompetensförsörjningen inom järnvägssektorn (LI2024/02410). I uppdraget skulle Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare av den statliga järnvägsanläggningen analysera vilka framtida kompetensbehov som behöver säkerställas för att dels upprätthålla en säker och robust anläggning, dels för att kunna möta och omsätta de ökade åtgärder avseende underhåll och investeringar i järnvägen som följer av den nationella planen för transportinfrastrukturen 2026–2037. Med anledning av detta redovisade Trafikverket i maj 2025 en rapport där Trafikverket bl.a. föreslog att myndigheten ges en förändrad, tydligare och mer proaktiv roll i kompetensförsörjningen genom ett tillägg i Trafikverkets instruktion. Enligt Trafikverket skulle detta möjliggöra ett långsiktigt, proaktivt, varaktigt och systematiskt arbete för att tillsammans med andra aktörer stärka kompetensförsörjningen i järnvägsbranschen. Trafikverket pekade även på att verket i det fortsatta arbetet bl.a. kan ta fram bättre prognoser för kompetensbehov, fortsätta bedriva angelägna yrkeshögskoleutbildningar, utöka den geografiska tillgången till järnvägsutbildningar, fortsätta utveckla Trafikverksskolan, stärka attraktiviteten för utbildningar och yrken inom järnväg, ytterligare tillgängliggöra nationella övningsanläggningen i Ängelholm samt utreda behovet av och förutsättningarna för ytterligare övningsanläggningar.

Regeringen beslutade i december 2025 om ett tillägg i förordningen (2010:185) med instruktion till Trafikverket om att Trafikverket ska verka för en långsiktigt hållbar kompetensförsörjning inom järnvägsområdet.

Vidare kan nämnas att Trafikverket sommaren 2022 beslutade att etablera Järnvägscollege som ett rådgivande organ inom myndigheten i frågor som rör järnvägsbranschens kompetensförsörjning. Järnvägscollege innebär en satsning där Trafikverket och järnvägsbranschens organisationer gemensamt arbetar för att stärka järnvägens kompetensförsörjning och skapa förutsättningar för fler järnvägsutbildningar med hög kvalitet och likvärdigt innehåll över hela landet.

Samverkan inom järnvägsbranschen

I Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS) samlar den svenska järnvägsbranschen olika infrastrukturhållare, transportörer, forskare, underhålls-entreprenörer och fastighetsförvaltare m.fl. för att gemensamt driva på järnvägens förbättringsarbete. JBS arbetar bl.a. med frågor om kompetensförsörjning och på årlig basis anordnas olika konferenser och strategiseminarier. I årssammanfattningen för 2025 pekar JBS på att tillgången till rätt kompetens i dag är en av de största utmaningarna för många arbetsgivare inom branschen och att kompetensförsörjning därför har varit ett prioriterat initiativ under flera år. Som en del i detta har JBS lagt ett särskilt fokus på att öka attraktiviteten och att locka fler sökande till yrken och utbildningar som är

viktiga och kritiska för järnvägsbranschen. För att öka attraktiviteten har JBS under 2025 genomfört olika aktiviteter, bl.a. ökad närvaro på sociala medier och övrig digital annonsering, distribution av informationsmaterial som riktar sig till skolor, deltagande på mässor och utställningar samt medverkan i olika kompetensgrupper på högskolor och universitet. JBS har även medverkat vid föreläsningar och hållit presentationer för studie- och yrkesvägledare och omställningsorganisationer. JBS konstaterar att kompetensförsörjning är ett långsiktigt och ihärdigt arbete som kräver en ständigt pågående kommunikation och dialog och pekar på att man inom JBS har utvecklat ett strukturerat sätt att arbeta tillsammans som underlättar gemensamma insatser.

Utbildningar inom yrkeshögskolan

Myndigheten för yrkeshögskolan (MYH) har som huvuduppdrag att ansvara för frågor som rör yrkeshögskolan i Sverige och verka för att utbildningarna tillgodoser arbetslivets behov av kompetens. I uppdraget ingår att analysera arbetsmarknadens behov av utbildningar inom yrkeshögskolan, besluta vilka utbildningar som ska ingå i yrkeshögskolan och bevilja statliga medel till utbildningsanordnarna. MYH har under 2024–2028 även i uppdrag att förbereda införandet av nationell yrkesutbildning, som under införandet sker som en pilotverksamhet. I en uppföljning av pilotverksamheten som MYH publicerade i februari 2026 (rapport 2026) konstateras att det finns exempel på utbildningar som i dagsläget inte kan genomföras inom nationell yrkesutbildning, trots att det handlar om bristyrken på gymnasial nivå där de befintliga utbildningarna inte tillgodoser arbetslivets behov. I dessa fall handlar det oftast om att det finns andra regler som gör att det inte är möjligt. Som exempel nämns här yrkesförarutbildningar, där transportbranschen efterfrågar fler utbildningsvägar till bussföraryrket för att det behövs fler bussförare. Där behöver det bl.a. vara möjligt att ställa krav på körkort.

Transportföretagen om kompetensförsörjning inom transportområdet

Enligt branschorganisationen Transportföretagen pekar det mesta på att efterfrågan på transporttjänster fortsätter växa över tid. Det offentligt finansierade utbildningssystemet tillfredsställer dock enligt organisationen inte transportbranschen efterfrågan på kompetens.

När det gäller exempelvis bussbranschen bedömer Transportföretagen att det finns ett rekryteringsbehov på ca 7 300 bussförare och bussmekaniker under perioden 2026–2028. Störst behov av bussförare finns i Stockholm, Västra Götaland, Skåne och Uppsala som tillsammans står för 65 procent av branschens rekryteringsbehov.

Transportföretagen presenterade i november 2025 ett kompetensförsörjningspolitiskt program med syftet att närmare klargöra deras arbete inom kompetensförsörjningsområdet. Enligt Transportföretagen pågår det ett intensivt arbete med att ställa om till ett mer digitalt baserat och automatiserat

transportsystem. Vidare är miljöfrågan av största betydelse där transportköpare liksom omvärlden i stort förväntar sig minskade utsläpp parallellt med hög tillgänglighet och en robusthet i transportsystemet. Transportföretagen pekar på att den tekniska utvecklingen med elektrifiering, automatisering och självkörande fordon inte fullt ut kan ersätta behovet av kompetenta medarbetare i transportsektorn. Enligt Transportföretagens uppskattningar förväntas transportbranschen anställa 25 000 fler medarbetare 2035 jämfört med i dag. Samtidigt uppskattas transportsektorns löpande rekryteringsbehov, till följd av personalomsättning och pensionsavgångar, till ca 10 000 medarbetare per år. Som utgångspunkt för Transportföretagens prioriteringar och operativa arbete har olika mål definierats, bl.a. att elevplatserna i det offentliga utbildningssystemet kvalitativt och kvantitativt ska tillfredsställa branschens behov och att antalet kvinnor som jobbar i transportsektorn ska öka.

Utbildning för lastbilsförare

Sveriges åkeriföretag pekar på att det finns ett stort behov av nya förare och att åkerinäringen därmed står inför stora rekryteringar. Prognoser visar att omkring 50 000 nya yrkesförare kommer att behövas under de kommande tio åren. Enligt Sveriges åkeriföretag påverkar bristen på förare transportföretagens tillväxt, leveranser till handel och industri och olika samhällsviktiga funktioner.

Det finns olika vägar för utbildning till lastbilschaufför. På gymnasial nivå finns bl.a. fordons- och transportprogrammet med inriktning Transport som är en treårig utbildning som kombinerar teori med praktik. För den som är över 21 år finns den kommunala vuxenutbildningen, s.k. yrkesvux, som erbjuds av kommuner, ofta i samarbete med åkeribranschen. Denna utbildning är ca 40 veckor lång och finns på ett 50-tal orter i Sverige. För arbetssökande som är inskrivna på Arbetsförmedlingen finns det även möjlighet att söka arbetsmarknadsutbildning till lastbilschaufför. En sådan utbildning är 22–25 veckor lång och riktar sig till dem som är över 21 år och har B-körkort. För den som vill utbilda sig till lastbilschaufför men inte har möjlighet att gå via gymnasiet, komvux eller Arbetsförmedlingen finns det vidare en möjlighet att på egen bekostnad gå en privat utbildning via trafikskolor eller utbildningsföretag. Den som redan har arbetat som förare men saknar formella intyg eller certifikat kan också validera sina yrkeskunskaper genom bedömning, dokumentation och eventuella kompletteringar för att bli anställningsbar.

Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd (TYA) är ett samarbetsorgan för arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer i transportsektorn. TYA bedriver verksamhet som är riktad till anslutna företag och erbjuder bl.a. utbildningar, läromedel, rådgivning och omvärldsbevakning. De kurser och projekt som TYA erbjuder tar sikte på yrkeskunskaper och arbetsmiljö. TYA har även tagit fram ett digitalt verktyg för branschvalidering av lastbilsförare, truckförare och maskinförare.

Branschorganisationen Maskinentreprenörerna (ME) erbjuder sedan ett antal år utbildning av maskinförare, både på gymnasie- och vuxennivå genom ME-skolan.

Utbildning inom sjöfartssektorn

Inom sjöfartsområdet är det i dagsläget två högskolor, ett tiotal gymnasieskolor samt ca 15 enskilda privata aktörer som är godkända av Transportstyrelsen för att utbilda sjömän inom handelssjöfarten. På gymnasial nivå finns ett yrkesprogram, sjöfartsutbildningen, för dem som vill arbeta ombord på handelsfartyg. På eftergymnasial nivå erbjuder Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet studier till sjökapten och sjöingenjör. När det gäller åtgärder för att främja utbildning av personal till sjöfarten beslutade regeringen i mars 2024 om en förordningsändring för att utöka möjligheterna för fler att få behörigheten fartygsbefäl klass VII. Syftet med ändringen var att åtgärda bristen på sjöpersonal, inte minst eftersom sjöfartssektorn står inför stora pensionsavgångar de kommande åren. För att ytterligare underlätta rekrytering av ny personal till sjöfartsbranschen fattade regeringen i november 2025 beslut om ett utbildningspaket för sjöpersonal som består av ändringar i lagstiftningen om vilka behörigheter sjömän ska ha för att få tjänstgöra på olika typer av fartyg samt vilken utbildning som krävs för att få dessa behörigheter. Ändringarna syftar till att införliva internationella regelverk och att förenkla och skapa större flexibilitet för redarna.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om kompetensförsörjning inom transportsektorn behandlades senast i utskottets betänkanden 2025/26:TU10 Sjöfartsfrågor och 2025/26:TU15 Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena och riksdagen biföll utskottets förslag. När det gäller sjöfartsområdet ansåg utskottet att pågående reformer av utbildnings- och behörighetsregler kommer att stärka kompetensförsörjningen inom sjöfarten. När det gäller järnväg välkomnade utskottet bl.a. det arbete som görs inom Trafikverket och påminde även om vad som anges i Trafikverkets instruktion om att myndigheten ska verka för en långsiktigt hållbar kompetensförsörjning inom järnvägsområdet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla vikten av en väl fungerande kompetensförsörjning inom transportområdet och att det vidtas åtgärder för att motverka brist på arbetskraft med rätt kompetens för transportsektorns olika sektorer. Utskottet delar den bedömning som regeringen gör i skrivelsen om att kompetensförsörjningen behöver stärkas och att det kan göras genom att Trafikverket under planperioden prioriterar ett antal områden, bl.a. ökad effektivitet och produktivitet inom infrastrukturområdet. Utskottet ser vidare

positivt på att Trafikverket i enlighet med sin instruktion ska verka för en långsiktigt hållbar kompetensförsörjning inom järnvägsområdet. En viktig del i detta utgörs av Järnvägsscollege som bedrivs i samverkan med järnvägsbranschen för att stärka järnvägens kompetensförsörjning och skapa förutsättningar för fler högkvalitativa järnvägsutbildningar i hela landet.

Utskottet påminner också om att Myndigheten för yrkeshögskolan har i uppdrag att ansvara för frågor som rör yrkeshögskolan i Sverige och verka för att utbildningarna tillgodoser arbetslivets behov av kompetens. I uppdraget ingår att analysera arbetsmarknadens behov av utbildningar inom yrkeshögskolan, besluta vilka utbildningar som ska ingå i yrkeshögskolan och bevilja statliga medel till utbildningsanordnarna.

Utskottet ser vidare positivt på att ett av de delmål som Transportföretagen har definierat för organisationens prioriteringar och operativa arbete är målet om en ökning av antalet kvinnor som jobbar i transportbranschen.

Utskottet noterar att det råder brist på lastbilsförare och att fler behöver utbildas för att tillgodose behoven av godstransporter på väg. Enligt utskottet är det därför väsentligt att både bibehålla och utveckla de olika möjligheter som finns för att utbilda sig till lastbilsförare genom bl.a. gymnasiala utbildningar, kommunal vuxenutbildning eller olika typer av arbetsmarknadsutbildningar. Utskottet välkomnar vidare de branschvalideringar av lastbilsförare, truckförare och maskinförare som TYA erbjuder. Utskottet ser avslutningsvis också positivt på de utbildningar som erbjuds inom sjöfartsområdet på såväl gymnasie- som högskolenivå.

Sammantaget följer utskottet utvecklingen när det gäller kompetensförsörjningen inom trafik- och infrastrukturbranschen noga men finner för närvarande inte anledning att ta något initiativ om ytterligare åtgärder på området. Därmed avstyrks motion 2025/26:3653 (S) yrkande 63.

Forskning och innovation

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om arbetet med forskning och innovation. Utskottet understryker att ett effektivt och tillgängligt transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar och välkomnar de åtgärder och det arbete som pågår. Utskottet ser positivt på att det pågår många forsknings- och innovationsprogram med inriktning på bl.a. mobilitetstjänster, autonomi och teknikutveckling inom transportsystemet. Utskottet påminner om att det utöver staten även finns ett flertal sektorer med finansiärer som tillför betydande forskningsresurser till transportområdet och har därmed inget att invända mot regeringens prioriteringar i fråga om tilldelningen av resurser till Trafikverket för tillämpad forskning och innovation under planperioden.

Jämför reservation 47 (S, V), 48 (C) och 49 (MP).

Skrivelsen

Regeringen framhåller i skrivelsen att forskning och innovation är en grundförutsättning för att kunna utveckla kunskap, metoder och modeller samt demonstrera nya lösningar som binder samman teknik, affärs- och samhällsnytta inom transportområdet samtidigt som det möjliggör att nå de av riksdagen antagna transportpolitiska målen. Totalt fördelas 4 miljarder kronor till tillämpad forskning och innovation under planperioden. Enligt regeringen kan forskning och innovation inom främst elektrifiering, digitalisering och automatisering bidra till att infrastruktur inom alla trafikslag kan nyttjas effektivare, säkrare och mer miljövänligt. Forskningen har även en ökande betydelse inom områdena redundans och resiliens för transportsystemet och för samhällets behov av stärkt beredskap.

Regeringen pekar på att tillgängliggörande och interoperabilitet av data är viktigt för att främja innovation och utveckling av digitala tjänster inom transportsystemet. Sverige ligger långt fram inom många delar av den forskning som rör transporter och infrastruktur och regeringen framhåller att denna position behöver försvaras och vidareutvecklas. Ett långsiktigt robust och hållbart transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar inom samtliga trafikslag. Regeringen pekar på att Trafikverket är såväl finansiär som utförare av forsknings- och innovationsinsatser inom samtliga trafikslag. För att säkerställa en hög kvalitet är det avgörande att forskningsfinansiärer och forskningsutförare har förmågan att samarbeta med både nationella och internationella aktörer. Sverige har som målsättning att öka deltagandet i EU:s ramprogram för forskning och innovation, och här uppges Trafikverket vara både drivande och engagerat. Enligt regeringen bidrar detta engagemang till att Sverige kan fortsätta vara ett av världens främsta

forsknings- och innovationsländer. Regeringen konstaterar i skrivelsen att transportsektorns kompetensförsörjning, konkurrenskraft, säkerhet och hållbarhet behöver stärkas och att det kan göras genom att Trafikverket prioriterar följande tre områden under planperioden:

- Ökad effektivitet och produktivitet inom infrastrukturuområdet, med fokus på att optimera resursanvändning och plan- och byggprocesser.
- En väl och på ett kostnadseffektivt sätt underhållen transportinfrastruktur i hela landet i ett redundant och resilient transportsystem som tar hänsyn till säkerhetspolitiska krav och störningsrisker, samt kan nyttiggöra stora datamängder om transportsystemets status.
- Ett transportsystem som möjliggör en ökad elektrifiering och automatisering samt digitala tjänster.

Regeringen välkomnar i skrivelsen de arbetssätt inom forskningsområdet som Trafikverket anger att man avser att prioritera. Det är viktigt att forskning och innovationsåtgärder möjliggör att ny kunskap ännu snabbare kan komma in i transportsystemets olika ordinarie verksamheter, vilket förbättrar effektiviteten och kostnadskontrollen. Regeringen understryker att detta är särskilt viktigt när det gäller förbättringsåtgärder inom järnvägsunderhållet.

Regeringen påminner även om att Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) på uppdrag av Trafikverket har genomfört en förstudie om förutsättningarna för att inrätta en nordisk provvägsanläggning och att den redovisades hösten 2024. I förstudien föreslås att byggandet av en provvägsanläggning bör ske parallellt med en högtrafikerad trafikled där trafiken under större delen av året leds in i anläggningen där fältförsöken utförs. Syftet är att kunna utföra fullvärdiga valideringsförsök under verkliga förhållanden. Studien visar att det finns stor potential för en nordisk provvägsanläggning, och regeringen har därför genom planbeslutet gett Trafikverket i uppdrag att ytterligare utreda förutsättningarna för att bygga en sådan. I arbetet ska Trafikverket samråda med VTI och andra berörda aktörer. Om Trafikverket kommer fram till att en provvägsanläggning bör anläggas bedömer regeringen att Trafikverkets del i finansieringen av anläggningen kan bekostas med trimningsmedel.

I skrivelsen påminner regeringen slutligen om att Trafikverket genom beslutet om nationell plan har getts i uppdrag att på en övergripande nivå redovisa hur medlen för pågående forsknings- och innovationsprojekt fördelas per ämnesområde eller, där så är relevant, per trafikslag samt beskriva större samarbeten inom forsknings- och innovationsområdet.

Motionerna

Följdmotioner

Aylin Nouri m.fl. (S) framhåller i kommittémotion 2025/26:4162 yrkande 8 behovet av bred och högkvalitativ forskning och innovation inom transport- och trafikområdet. Enligt motionärerna är regeringens beslut i den nationella

planen att skära ned Trafikverkets anslag för forskning och innovation ett beslut som direkt skadar svensk trafikforskning.

Malin Östh m.fl. (V) framför i kommittémotion 2025/26:4179 yrkande 12 att regeringen bör öka Trafikverkets anslag för forskning och innovation så att det överensstämmer med Trafikverkets förslag om 7,4 miljarder kronor. Enligt motionärerna bör detta ses i ljuset av behovet av att bygga framtidens transportinfrastruktur för att genomföra den omställning som är nödvändig.

Ulrika Heie m.fl. (C) anför i kommittémotion 2025/26:4164 yrkande 13 att forskningen bör ges högre prioritet i kommande planer. Enligt motionärerna är det tydligt att regeringen har prioriterat ned forskningen i den nationella planeringen för transportinfrastrukturen.

Linus Lakso m.fl. (MP) framför i kommittémotion 2025/26:4178 yrkande 8 att det i högre utsträckning behövs innovation, metodutveckling och storskalig användning av effektiva maskiner för ett mer effektivt järnvägsunderhåll. Enligt motionärerna behöver järnvägsunderhållet även ett ökat fokus på kortare genomförandetid och lägre trafikpåverkan samt att det tas större hänsyn till samhällsekonomiska aspekter vid metodval. Motionärerna anser vidare att förutsättningarna för s.k. landbroar bör prövas i järnvägsprojekt (yrkande 46). Enligt motionärerna har denna teknik fördelen att både kunna hantera en del av de målkonflikter som finns och ge ekonomiska fördelar över tid då underhållskostnaden blir lägre.

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

I kommittémotion 2025/26:3582 yrkande 41 pekar Rickard Nordin m.fl. (C) på vikten av att verka för att offentliga aktörer går före och bygger resurs-effektivt samt premierar ny och innovativ teknik i upphandlingsförfaranden. Motionärerna betonar att offentlig verksamhet bör ta på sig ledartröjan i klimatomställningen och som exempel nämns Trafikverket och användningen av betong och cement där det finns ny teknik som kraftigt kan minska utsläppen.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 64 uppmärksammar Ulrika Heie m.fl. (C) behovet av åtgärder för att främja autonomi och teknikutveckling inom transportsystemet, att förbättra mobilitetstjänster över hela landet samt att lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas på funktionalitet framför tekniskspecifika krav. Motionärerna konstaterar att några trender är extra tydliga inom framtidens teknik och att de för med sig såväl möjligheter som utmaningar för planeringen av transportinfrastrukturen: autonomi, eldrift, klimat- och kostnadseffektivitet, delningsekonomi och nya affärsmodeller.

Bakgrund och pågående arbete

Den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022–2033

I den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 fördelades inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

totalt 6,7 miljarder kronor till forskning och innovation under planperioden, varav 3,1 miljarder kronor under anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* och 3,6 miljarder kronor under anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*. Enligt den dåvarande regeringens beslut den 7 juni 2022 omfattade insatserna samtliga trafikslag och relevanta ämnesområden.

Trafikverkets arbete

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 (rapport 2026:012) framgår att verksamhetsvolymen för forskning och innovation uppgick till 727 miljoner kronor 2025.

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.

I juni 2024 presenterade Trafikverket en uppdaterad färdplan för ett digitaliserat vägtransportsystem. Där konkretiseras bl.a. hur digitalisering kan bidra till de transportpolitiska målen och skapa mervärde för användarna. Av färdplanen framgår att digitalisering är avgörande för att göra vägtransportsystemet effektivare, säkrare och hållbarare, t.ex. genom effektivare användning av vägar och förbättrad trafiksäkerhet. Den senaste uppdateringen syftar till att visa potentialen och uppmuntra samarbete och deltagande i utvecklingen. Färdplanen lyfter fram 30 tillämpningar i olika utvecklingsstadier. Det konstateras att viktig infrastruktur, uppkoppling och datadelning är nödvändiga för framgång. Färdplanen pekar ut utvecklingsbehov inom fyra fokusområden: fysisk väginfrastruktur, uppkoppling och kommunikationskanaler, former för datautbyte samt data- och informationsmängder.

Av Trafikverkets senaste årsredovisning framgår vidare att flera positiva effekter har kunnat påvisas av myndighetens arbete med utveckling av digital spårövervakning under året. Digital bedömning av räls med hjälp av höghastighetskameror och AI gör enligt Trafikverket att de effektivare kan styra rälsslipningsinsatser och därigenom minska behovet av rälsbyten. Under 2025 uppges denna teknik ha sparat Trafikverket över 200 miljoner kronor. Genom digitalisering av kommunikation inom järnvägen har verket även skapat en möjlighet till en gemensam lägesbild, vilket uppges ha resulterat i högre punktlighet och tillförlitlig trafikinformation för anslutna järnvägsföretag.

Med Trafikverket som beställare testas för närvarande ett nytt koncept för brobyggande i Sverige där den 480 meter långa Tjörnbäckbron ingår i forsknings- och utvecklingsarbetet kring s.k. landbroar. Tjörnbäckbron som ligger längs den nya Norrbottenabanan mellan Umeå och Luleå utgör ett pilotprojekt för konceptet, och genom standardisering och 3D-modellering ska projektet ge nya insikter i hur järnvägsbroar kan byggas mer effektivt.

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 tillväxten av konkurrenskraftiga innovativa företag främjas. 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.

Trafikverket är en av Sveriges största upphandlande myndigheter och i myndighetens forsknings- och innovationsplan för 2025–2030 (rapport 2025:001) anges att affärsformer och upphandlingsstrategier för underhåll är viktiga forskningsområden som kan bidra till att leverantörers innovationskraft nyttjas. I planen pekar Trafikverket på att dagens och framtidens samhällsutmaningar ställer krav på både analysförmåga och innovationskraft för att utveckla och ställa om. Trafikverket prioriterar därför frågan om kunskap om hur man kan öka förmågan att bedriva utveckling via olika typer av innovationsupphandlingar och möjliggöra en snabbare implementering. Till de prioriterade forskningsfrågorna att belysa hör bl.a. hur Trafikverket kan stimulera och stärka innovationskraften genom den offentliga affären som strategiskt utvecklingsverktyg samt vilka begränsningar och hinder som finns i transportsystemet som hämmar innovation och transformation.

Som exempel på genomförda innovationsupphandlingar kan Trafikverkets projekt Mätning av anläggning från järnvägsfordon nämnas. Projektet inleddes 2022 och startade som en innovationsupphandling där leverantörer bjöds in för att ge förslag på hur man kan mäta järnvägsspårens skick med hjälp av utrustning monterad på tåg i reguljär trafik. Fokus i projektet ligger på att mäta och följa upp spåret på Malmbanan och har visat att denna typ av mätning kan vara ett bra komplement till Trafikverkets sedvanliga användning av en ordinarie mätvagn, för att kunna fånga upp och åtgärda spåråtgärdsförändringar som uppkommer på kort tid. Nästa steg är att mäta och utvärdera mycket höga axellaster samt mäta på fler bandelar för att utvärdera resultatet på spår där det inte går några tunga transporter. Andra exempel som kan nämnas är att Trafikverket tillsammans med kommunerna Skellefteå och Uppsala har genomfört

en innovationsupphandling för att stimulera utvecklingen av smarta lösningar för ett aktivt resande samt att Trafikverket under 2022 har tagit initiativ till en innovationsupphandling med inriktning på att identifiera nya sätt att varna och uppmärksamma vägtrafikanter för tåg vid oskyddade plankorsningar.

Riksrevisionen har granskat utfallen efter bildandet av bolagen Svevia AB och Infranord AB. Resultatet av granskningen redovisas i granskningsrapporten Bildandet av Svevia och Infranord – bristfälligt infriade intentioner (RiR 2024:10). I rapporten konstateras bl.a. att Trafikverket inte har lyckats främja innovation i sina upphandlingar, trots att Trafikverket bl.a. har arbetat med just detta, för att öka produktiviteten på anläggningsmarknaden. Riksrevisionen bedömer att detta arbete inte har varit framgångsrikt. Trafikverkets leverantörsundersökningar under de senaste åren har visat en tydlig försämring i detta avseende, och dessutom har andelen utvecklingsfrämjande upphandlingar minskat de senaste åren. Regeringen överlämnade i november 2024 en skrivelse till riksdagen med anledning av Riksrevisionens granskning (skr. 2024/25:35). I skrivelsen instämmer regeringen i Riksrevisionens bedömning att Trafikverkets beställarkompetens behöver utvecklas för att bl.a. öka konkurrensen på marknaden. Regeringen anser att en viktig faktor för att effektivt kunna genomföra såväl investeringar som underhåll av vägar och järnvägar är att marknads aktörer arbetar med utveckling, innovation och investeringar i verksamheten.

Mobilitet som tjänst

Trafikverket fick i mars 2019 i uppdrag från regeringen att göra informations- och kunskapshöjande insatser inom området mobilitet som tjänst. I uppdraget ingick att utreda möjligheten till en gemensam nationell åtkomstpunkt för kombinerade mobilitetstjänster och att genomföra ett demonstrationsprojekt av minst en bytespunkt som stöder kombinerad mobilitet som tjänst. Uppdraget slutredovisades i en rapport i december 2023 (TRV 2023:207). I rapporten framhöll Trafikverket att aktörerna hade investerat i och tillämpat egna tekniska plattformar för datautbyte, men verket efterlyste en fördjupad samordning mellan aktörer och framhöll behovet av att utveckla en nationell åtkomstpunkt för effektiv datadelning. Trafikverket menade även att det inte fanns något behov av att utveckla ytterligare digital infrastruktur för en enskild bytespunkt, utan att den digitala infrastrukturen behöver utformas på en kommunal, regional eller nationell nivå. På detta sätt kan information om bytespunkter lämnas enhetligt och integreras med tjänster för exempelvis reseplanering. I rapporten lämnade Trafikverket även förslag till fortsatt arbete inom tre fokusområden: bytespunkter som främjar kombinerad mobilitet, digital infrastruktur för kombinerad mobilitet samt styrning och effekter av kombinerad mobilitet. Rapporten bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Forskningsprojekt om samverkande autonoma transporter

Inom ramen för det strategiska innovationsprogrammet Drive Sweden har Verket för innovationssystem (Vinnova) finansierat ett projekt om samverkande autonoma transporter med inriktning på innovationer för hållbar, säker och tillgänglig mobilitet för människor och gods. Projektet löpte mellan januari 2022 och juni 2023 och hade som målsättning att bidra till att göra framtidens urbana gods- och persontransporter mer hållbara, effektiva, tillgängliga och säkra. I projektet ingick delområdena fordonsteknik, transporteffektivitet, användarperspektiv, affärsmodeller och stadsutveckling. Ett syfte med projektet var bl.a. att visa att interaktion mellan en fraktrobot och självkörande fordon är möjligt. Ett annat syfte var att minska de negativa effekterna av s.k. sista milen-leveranser, inklusive energiförbrukning, föroreningar, trafikstockningar och buller, genom autonoma robotar.

I samband med riksdagens forskningsdag i mars 2026 presenterade VTI forskningsaspekter på automationens möjligheter i ett samhällsperspektiv. VTI konstaterade att det pågår mycket forskning inom området, bl.a. bedrivs detta inom ramen för Drive Sweden som är ett strategiskt innovationsprogram för nästa generations mobilitet där ett mycket stort antal företag och myndigheter ingår. VTI pekade på att Drive Sweden har bidragit till att cybersäkra och resilienta digitala tjänster och applikationer som medför stort värde och samhällsnytta för många aktörer i transportsystemet kan utvecklas. De innovationer och lösningar som är applicerbara på det svenska transportsystemet är även relevanta i ett europeiskt och globalt perspektiv, vilket stärker svensk innovation globalt. Från VTI uppmärksammades även vilken roll som autonoma, elektrifierade bussar kan få som del av mobiliteten i moderna förtätade städer. Här belystes bl.a. ett pågående projekt om autonoma elektrifierade bussar i Linköping. Vidare beskrevs utvecklingen av s.k. robottaxi som redan i dag har fått en större användning i både USA och Kina och där utvecklingen följs med stort intresse från europeisk sida. När det gäller lärdomarna från befintliga kommersiella robot taxi tjänster verkar tekniken enligt VTI fungera väl. Det är dock oklart om det ännu finns livskraftiga affärsmodeller som kan fungera och en annan utmaning är integrationen med kollektivtrafiken.

Vetenskapsrådets forskningsbarometer 2025

Av Vetenskapsrådets forskningsbarometer 2025 framgår att företagssektorns andel av de totala FoU-medlen uppgår till 74 procent och högskolesektorns andel till 21 procent samt att övriga sektorer (statliga myndigheter, kommuner och regioner samt privat icke vinstdrivande sektor) står för 5 procent av de totala FoU-medlen i Sverige. FoU-medlen uppgick totalt till 223,4 miljarder kronor 2023 vilket var en ökning med 14 miljarder kronor (fasta priser) jämfört med 2021. Under 2023 var transportmedelsindustrin den bransch som hade de högsta FoU-medlen, 46 miljarder kronor.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om forskning och innovation behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU5 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet välkomnade bl.a. det pågående arbetet och betonade att forskning, innovationer och nya transportlösningar är mycket viktiga för möjligheterna att nå de transportpolitiska målen. Utskottet konstaterade att de frågor som togs upp i motionerna var väl uppmärksammade och att det inte fanns skäl att vidta någon åtgärd.

Med anledning av regeringens proposition Forskning och innovation för framtid, nyfikenhet och nytta (prop. 2024/25:60) yttrade sig trafikutskottet i mars 2025 till utbildningsutskottet (yttr. 2024/25:TU6y). Utskottet välkomnade bl.a. att regeringen lyfter fram betydelsen av forskning och innovation och framhöll vikten av att utveckla kunskap, metoder och modeller samt demonstrera nya lösningar för samtliga trafikslag som binder samman teknik, affärsnytta och samhällsnytta inom transportområdet. Trafikutskottet delade vidare regeringens bedömning att transportområdets möjligheter att bidra till att lösa olika samhällsutmaningar är omfattande, att den framtida forskningspolitiken måste inkludera transportrelaterad forskning och att ny kunskap och nya innovativa lösningar inom transportområdet är nödvändiga för att säkerställa ett långsiktigt hållbart transportsystem och för att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter ska nå i princip noll senast 2045. Utskottet välkomnade även regeringens huvudinriktning inom transportpolitiken att möjliggöra en elektrifiering av transportsektorn och användning av fossilfria drivmedel.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill liksom tidigare framhålla att arbetet med forskning, innovationer och nya smarta moderna transportlösningar har stor betydelse 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 att regeringen betonar vikten av forskning och innovation i skrivelsen och delar bedömningen att detta är en grundförutsättning för att kunna utveckla kunskap, metoder och modeller samt demonstrera nya lösningar för samtliga trafikslag som binder samman teknik, affärsnytta och samhällsnytta inom transportområdet. Vidare anser utskottet liksom regeringen att forskning och innovation inom främst elektrifiering, digitalisering och automatisering kan bidra till att infrastruktur inom alla trafikslag kan nyttjas effektivare, säkrare och mer miljövänligt. Utskottet ser därmed positivt på att det pågår många olika forsknings- och innovationsprogram med inriktning på bl.a. autonomi och teknikutveckling inom transportsystemet och mobilitetstjänster. Utskottet välkomnar även det regeringen påtalar om att Trafikverket under planperioden

kommer att prioritera en inriktning på bl.a. ett transportsystem som möjliggör ökad elektrifiering och automatisering samt digitala tjänster.

När det gäller förutsättningarna för att pröva s.k. landbroar i järnvägsprojekt ser utskottet med intresse på att Trafikverket i samband med byggnationen av Norrbotniabanan finansierar ett forsknings- och utvecklingsinriktat pilotprojekt som bl.a. ska ge nya insikter i hur järnvägsbroar kan byggas mer effektivt.

När det gäller motionsförslaget om ny teknik i underhållsarbetet vill utskottet peka på att Trafikverket arbetar med sådana frågor och bl.a. driver ett utvecklingsarbete kring AI inom transportinfrastrukturen. Utskottet vill understryka att ett effektivt och tillgängligt transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar och ser därför positivt på det omfattande forsknings- och innovationsarbete som pågår inom området. När det gäller motionsförslaget om att offentliga aktörer bör gå före och bygga resurs-effektivt 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 vill även peka på att Trafikverket har ett väl utvecklat samarbete med såväl näringslivet som myndigheter och att de genom sin forsknings- och innovationsverksamhet ska bidra till att stärka svensk forskning och innovation inom transportområdet. Utskottet ser vidare positivt på det regeringen anger i skrivelsen om att Trafikverket för att stärka transportsektorns kompetensförsörjning, konkurrenskraft, säkerhet och hållbarhet under planperioden kan prioritera ökad effektivitet och produktivitet inom infrastrukturområdet, med fokus på att optimera resursanvändning och plan- och byggprocesser. Mot denna bakgrund har utskottet för närvarande inte något att invända när det kommer till de prioriteringar som regeringen har gjort i fråga om tilldelningen av resurser till Trafikverket för tillämpad forskning och innovation under planperioden. Utskottet vill i sammanhanget påminna om att det utöver staten även finns ett flertal sektorer med finansiärer som tillför betydande forskningsresurser till transportområdet.

Utskottet välkomnar sammantaget de åtgärder och det arbete som pågår för att främja forskning och innovation 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 och utskottet avstyrker därmed motionerna 2025/26:3582 (C) yrkande 41, 2025/26:3728 (C) yrkande 64, 2025/26:4162 (S) yrkande 8, 2025/26:4164 (C) yrkande 13, 2025/26:4178 (MP) yrkandena 8 och 46 samt 2025/26:4179 (V) yrkande 12.

Regeringens skrivelse

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen lägger skrivelse 2025/26:259 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2026–2037 till handlingarna.

Skrivelsen

I skrivelse 2025/26:259 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2026–2037 redogör regeringen för planeringsarbetet och sitt beslut om att fastställa den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 och om att fastställa definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för den regionala transportinfrastrukturen för samma period. Vidare lämnar regeringen en redogörelse för hur ett tillkännagivande från riksdagen om åtgärder som behövs för ett långsiktigt hållbart transportsystem, såsom ökad transporteffektivitet, effektivare fordon och farkoster, elektrifiering och en övergång från fossila till hållbara, förnybara drivmedel, har omhändertagits.

Utskottets ställningstagande

Mot bakgrund av det utskottet har anfört i detta betänkande föreslår utskottet att riksdagen lägger skrivelse 2025/26:259 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2026–2037 till handlingarna.

Reservationer

1. Styrning av infrastrukturplaneringen genom mål och prognoser, punkt 1 (V)

av Malin Östh (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 1 och 2 samt

2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 1 och 2,
bifaller delvis motionerna

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 1 och

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 99 och
avslår motion

2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Inledningsvis vill jag påminna om att Sverige 2017 antog en klimatlag som utgår från tidsatta utsläppsmål och reglerar regeringens klimatpolitiska arbete. Klimatmålen är lag så länge inget annat har beslutats, vilket betyder att målen ska vara styrande i all planering – inte minst i den storskaliga infrastrukturplaneringen. Jag vill uppmärksamma att Trafikverkets inriktningsunderlag från 2024 fick kritik för att bl.a. inte bidra till klimatmålen och för att det misslyckades med att styra mot de transportpolitiska målen. Dessutom ifrågasattes underlagets samhällsekonomiska modell och basprognos, bl.a. eftersom man förbisåg potentialen i ökad transporteffektivitet, och jag måste konstatera att det finns samma tydliga brister nu i den färdiga nationella planen. Mot den bakgrunden menar jag att regeringen bör återkomma med ett nytt förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 som gör det möjligt för Sverige att uppnå sina klimatmål.

Jag kan vidare konstatera att både Naturvårdsverket och flera miljöorganisationer i många år har uppmärksammat det orimliga i att infrastrukturplaneringen utgår från prognoser om ökad vägtrafik i stället för att vara styrd av riksdagens antagna klimatmål. Jag delar denna syn. För att uppnå en transportplanering som är i enlighet med transportsektorns klimatmål 2030 krävs det en mer målstyrd och mindre prognosstyrd planering. I dag arbetar Trafikverket enligt min bedömning mer prognosstyrt än målstyrt, och det krockar ofta med kommunala resultatmål på klimat- och miljöområdet. Så länge

planeringen av svensk infrastruktur utgår från historiska data i stället för uppsatta mål kommer enligt min bedömning klimat- och miljömålen aldrig att nås. Om Trafikverket bygger för ökad trafik finns det en påtaglig risk för att trafikmängden ökar i takt med att körfälten blir fler. Jag anser därför att det nuvarande systemet med prognosstyrd planering för transportinfrastrukturen behöver ersättas med en målstyrd planering där klimatmålet är den styrande principen för framtidens infrastruktur och därmed styr planeringen, inriktningen och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastrukturplaneringen.

Vidare anser jag att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ersätta dagens basprognoser med målorienterade prognoser, där man utgår från att transportplaneringen ska styras mot ett mer transporteffektivt samhälle. Jag menar att Trafikverket i sin planering tydligare bör ta utgångspunkt i klimatmålet för transportsektorn och aktivt styra investeringar mot åtgärder som bidrar till en omställning av transportsystemet på både kort och lång sikt.

Jag menar därför att regeringen bör återkomma med ett nytt förslag med en målstyrd planering där klimatmålet är den styrande principen för framtidens infrastruktur och därmed styr planering, inriktning och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastrukturplaneringen.

2. Styrning av infrastrukturplaneringen genom mål och prognoser, punkt 1 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 1,

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 99 och

2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2,
bifaller delvis motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 2 och

2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 1 och
avslår motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 1 och

2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 2.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis betona att Sverige ska ha ett transportsystem som tillgodoser behovet av transporter för personer och näringsliv och samtidigt klarar

klimatmålet och övriga miljömål, trafiksäkerhet och hälsa. Transportpolitiken ska säkerställa god mobilitet i hela landet och en välfungerande godstransportinfrastruktur på ett sätt som säkerställer att klimatmålet till 2030 nås. Målbilden är ett utsläppsfritt och transporteffektivt samhälle. Jag anser att transportsystemet behöver anpassas efter lokala och regionala förutsättningar. Jag konstaterar att planeringen i dag utgår från prognoser som bygger på historiska data och antaganden om ständig tillväxt för vägtrafiken, och detta behöver ändras. Den nationella transportpolitiken behöver i stället göra tydligt att frågor som rör klimat och miljö ska få företräde framför insatser som gynnar ökad vägtrafik. Det är därför av vikt att Trafikverket arbetar målstyrt i stället för prognosbaserat, eftersom det innebär att förutsättningarna att nå den gemensamma målbilden förbättras. Jag anser mot den bakgrunden att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att arbeta målstyrt i stället för prognosbaserat.

Att effektivisera transportsystemet bidrar till viktiga synergier samtidigt som tillgängligheten i samhället utvecklas inom ramen för riksdagens beslutade miljö kvalitetsmål. Enligt min bedömning är funktionsmålet i dag i praktiken överordnat hänsynsmålet, trots att de ska vara sinsemellan jämbördiga. Jag menar att det dock är först när funktionsmålet kan nås inom hänsynsmålets ramar som det övergripande transportpolitiska målet kan uppnås. Jag vill därför betona att det övergripande transportpolitiska målet först kan uppnås genom att funktionsmålet nås inom hänsynsmålets ramar. Jag vill i sammanhanget också anföra att ett transporteffektivt samhälle bör utgöra en ny transportpolitisk princip.

3. Ansvarsfördelningen inom infrastrukturplaneringen, punkt 2 (S, V, C, MP)

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

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

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 35,
2025/26:3185 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 28,
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 8,
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 1,
2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 5 i denna del,
2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 4 och
2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 8.

Ställningstagande

Infrastrukturpolitiken tillhör de politiska områden där tidshorisonterna är mycket långa och investeringskostnaderna mycket höga och det är därmed särskilt viktigt att få parti- och blocköverskridande samarbeten som står sig över decennier på dessa områden.

Vi kan konstatera att politiken har svikit både transportbranschen och stora delar av Sverige genom att göra tvära vändningar i nationellt viktiga frågor. Från transportbranschen är budskapet till politiken tydligt om behovet av långsiktiga förutsättningar för att kunna lita på att utpekade infrastruktursatsningar blir av och för att människor, industrier och företag ska ha möjlighet att framtidsplanera och göra investeringar så att hela Sverige kan leva.

Vi menar att arbetet med en plan för framtidens infrastruktur behöver påbörjas genast och att det under arbetets gång behövs ett bredare grepp och samarbete över partigränser för att få bukt med underhållsskulden och de stora investeringar som svensk infrastruktur behöver.

Vi anser därför att det bör tillsättas en blocköverskridande infrastrukturberedning som likt Försvarsberedningen kan arbeta för en långsiktig och sammanhållen planering av de totala behoven av transportinfrastruktur och lämna förslag på insatser som behöver göras för infrastrukturen som helhet. Infrastrukturberedningen skulle kunna bidra till reformer och investeringar som är nödvändiga för att vända trenden för den svenska infrastrukturen. Detta är också viktigt mot bakgrund av ett nytt säkerhetspolitiskt läge där nya krav kommer att ställas, och där robustheten i våra kommunikationssystem behöver öka. Vi menar att en infrastrukturberedning skulle göra det möjligt att samla bred kompetens som tillsammans med riksdagens samtliga partier kan ta sig an frågor som rör Sveriges infrastruktur. Infrastrukturpolitiken är ett kompetensområde som är för stort och för avgörande för ett samhälles utformning för att endast ligga under en regerings ansvar. En infrastrukturberedning skulle däremot få ett bredare mandat och kunna säkerställa långsiktiga och partiövergripande handslag kring infrastrukturen.

4. Myndighetsstrukturen inom transportområdet, punkt 3 (S)

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 103,

bifaller delvis motion

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 5 och
avslår motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 75 och
2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 5.

Ställningstagande

År 2010 beslutade den dåvarande regeringen att slå samman Vägverket och Banverket till ett gemensamt trafikverk. Sammanslagningen verkar dock inte ha lett till några synliga samordningsvinster. I stället pekar mycket på att reformen lett till försämringar och ökade kostnader, snarare än till de effektiviseringar som utlovades. En viktig förklaring är att Trafikverket inte längre utför underhåll i egen regi, vilket medfört att en stor del av den statliga kompetensen gått förlorad. Sammanslagningen, i kombination med en inriktning där myndigheten främst agerar upphandlingsorgan, behöver därför granskas noggrant. De utvärderingar som redan gjorts måste beaktas och ligga till grund för ställningstaganden. Det står tydligt att Trafikverket behöver återfå och förstärka sin egen utförarkompetens. Efter den tid som gått anser vi att det nu är nödvändigt att analysera om sammanslagningen har varit ändamålsenlig. Vi anser därför att en delning av Trafikverket i en banverksdel och en vägverksdel bör utredas och övervägas.

5. Myndighetsstrukturen inom transportområdet, punkt 3 (V)

av Malin Östh (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 75 och
2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 5 och
avslår motionerna
2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 5 och
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 103.

Ställningstagande

Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken som bildades 2010 och som med utgångspunkt i de transportpolitiska målen utvärderar, analyserar och redovisar effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Under de år som Trafikanalys funnits har myndigheten

byggt upp en gedigen kunskap på transportområdet. Behovet av analysstöd på transportområdet har samtidigt ökat, vilket gör att jag ser Trafikanalys uppgift och verksamhet som ett synnerligen motiverat statligt åtagande.

Med syftet att främja en hög kostnadseffektivitet tillsatte regeringen hösten 2023 en utredning för att analysera de mindre myndigheternas verksamheter, uppgifter och organisering. Efter att utredningen presenterats i februari 2025 meddelade regeringen sin avsikt att avveckla Trafikanalys och inordna myndighetens uppgifter under Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys). Jag ställer mig av flera skäl kritisk till detta då jag anser att ett genomförande av utredningens förslag bl.a. skulle innebära att det inte längre finns en sektorsspecifik analys- och utvärderingsmyndighet för transportområdet. Samtidigt är vi i ett läge då vi vet att behovet av analysstöd på transportområdet har ökat. Att Trafikanalys uppgifter ska föras över till Tillväxtanalys, en myndighet med en uttalad inriktning mot näringspolitiska frågor, ser jag som en nedgradering av Trafikanalys nuvarande uppdrag och fokus. Jag konstaterar att detta innebär en överhängande risk för att kunskapen på transportområdet urvattnas och hamnar i bakgrunden i och med att frågorna sorteras in under tillväxtparaplyet. Jag anser därför att regeringen bör vidta åtgärder för att säkerställa att den verksamhet som Trafikanalys bedriver i dag inte försvinner eller minskar i omfattning i samband med att myndighetens uppgifter inordnas i Tillväxtanalys.

Jag anser vidare att staten bör ta tillbaka kontrollen över järnvägen genom att den svenska järnvägen samlas i en statlig organisation, Järnväg Sverige. Den ska äga och underhålla statens järnvägsinfrastruktur i egen regi. Med återtagen kontroll och ett samlat helhetsansvar får vi en mer pålitlig järnväg och lägre priser, vilket resenärerna, industrin och klimatet vinner på. Jag anser därmed att regeringen bör inrätta en gemensam statlig organisation, Järnväg Sverige.

6. Myndighetsstrukturen inom transportområdet, punkt 3 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 5,

bifaller delvis motion

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 103 och

avslår motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 75 och

2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 5.

Ställningstagande

Jag konstaterar att syftet med idén att slå samman Banverket och Vägverket till en myndighet var att få en mer rationell organisation som skulle skapa synergier. Effekten som vi ser nu efter ungefär 15 år är dock i stället en koloss där integreringen inte fungerar och det har skapats en tungroddhet och byråkratisering som är omöjlig att överblicka. Jag kan i likhet med andra inblandade konstatera att det inte blev bra och att den del som förlorade mest på konstruktionen är tågsidan. Jag anser därför att Trafikverket bör delas upp i ett banverk eller motsvarande och ett vägverk. Därmed skulle bandelen återgå till en egen myndighet.

7. Fyrstegsprincipen, punkt 4 (V, MP)

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

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

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 3–5,

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 7,

2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 4 och 6 samt

2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 4.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att det krävs ytterligare åtgärder för att utsläppen av växthusgaser ska minska i nödvändig takt i enlighet med klimatmålen för att skapa ett transporteffektivt samhälle. Att fyrstegsprincipen till fullo tillämpas är enligt vår bedömning en förutsättning för att nå effektiva och hållbara transporter, och den är en hörnsten i bygget för att Sverige till 2030 ska nå målet om att minska transportsektorns utsläpp med 70 procent. Målbilden är ett utsläppsfritt och transporteffektivt samhälle, och vi vill betona att Sverige ska ha ett transportsystem som tillgodoser behovet av transporter för personer och näringsliv och som samtidigt klarar klimatmålet och övriga miljömål, trafiksäkerhet och hälsa.

Vi menar att det är viktigt att bredda infrastrukturplaneringen med utgångspunkt i fyrstegsprincipen, och vi bedömer att fyrstegsprincipens bärande ambitioner bättre uppnås genom ett ökat fokus på steg 1- och steg 2-åtgärder i den nationella planen. När det finns behov av kommunikation bör man först

ställa sig frågan om det är nödvändigt att över huvud taget fysiskt förflytta sig. För att minska behoven av förflyttningar krävs det i grunden en god samhällsplanering, och vi menar därför att regeringen bör återkomma med förslag om att införa en transporthierarki som ska genomsyra alla beslut om transportplanering. Vi kan konstatera att det finns få steg 1-åtgärder i fyrstegsprincipen som Trafikverket råder över. Det är i huvudsak regeringen, kommunerna och regionerna som ansvarar för att genomföra steg 1-åtgärder. Vi menar därför att regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med det första steget i fyrstegsprincipen som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag. Vi vill också påminna om att Riksrevisionen (rapport 2025:11) har konstaterat att steg 1- och steg 2-åtgärder vidtas i alltför liten utsträckning för att åtgärda brister i infrastrukturen. Det försävar enligt vår bedömning Sveriges möjligheter att ekonomiskt effektivt uppnå ett transportsystem som är klimat- och miljömässigt hållbart. Vi delar analysen i Trafikverkets inriktningsunderlag att planeringsprocessen bättre skulle kunna bidra till en transportpolitisk måluppfyllelse genom att den breddas till att tydligare omfatta andra åtgärder än fysisk infrastruktur, exempelvis lagar, regleringar, skatter och avgifter. Vi anser att detta skulle göra det möjligt att lägga ett större fokus på steg 1- och steg 2-åtgärder. Nybyggnad av infrastruktur påverkar både miljön och klimatet, och vi menar därför att man bör premiера steg 1- och steg 2-åtgärder samt upprustning av den befintliga väginfrastrukturen framför att bygga nya vägar. Framtidens transporter kommer i allt väsentligt att framföras på dagens infrastruktur, och även med en hög investeringsnivå kommer ny infrastruktur att utgöra ett mindre tillskott till den infrastruktur som redan finns. Styrningen behöver därför rikta in sig på användningen av transportsystemet, och styrningen av hur transporterna används kommer även att påverka valet av infrastruktur.

Vidare kan vi konstatera att det i dag endast finns begränsade möjligheter för kommunerna att få ekonomiskt stöd för vissa steg 1- och steg 2-åtgärder och ingen möjlighet till statlig medfinansiering av icke-fysiska steg 1- och steg 2-åtgärder. Vi menar därför att regeringen snarast bör återkomma med förslag om hur statlig medfinansiering kan stärkas för att fyrstegsprincipens tillämpning ska förbättras genom att fler steg 1- och steg 2-åtgärder genomförs i infrastrukturplaneringen.

Slutligen vill vi framhålla att regeringen redan i samband med klimat-handlingsplanen bör redovisa vilka ekonomiska styrmedel för transporter som ska ligga till grund för den kommande nationella planen för transportinfrastrukturen. Detta skulle enligt vår bedömning ge förutsättningar för att dessa sedan finns med som en utgångspunkt för det kommande planförslaget.

8. Vissa planeringsfrågor, punkt 5 (S)

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (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 motion

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 23,

bifaller delvis motion

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 118 och
avslår motionerna

2025/26:818 av Mikael Larsson (C),

2025/26:1140 av Martina Johansson (C) yrkandena 1–4,

2025/26:1936 av Jan Ericson (M),

2025/26:2458 av Patrik Lundqvist m.fl. (S) yrkande 1 och

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 50.

Ställningstagande

Vi vill peka på att det är viktigt att samordningen i den fysiska planeringen mellan lokal, regional och nationell nivå förbättras. Vi betonar att kommuner och regioner spelar en avgörande roll i omställningen till ett transporteffektivt samhälle, och för att lyckas krävs en bättre samordning mellan de olika nivåerna i den fysiska planeringen.

9. Vissa planeringsfrågor, 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

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 50 och

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 118,
bifaller delvis motion

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 23 och
avslår motionerna

2025/26:818 av Mikael Larsson (C),

2025/26:1140 av Martina Johansson (C) yrkandena 1–4,
2025/26:1936 av Jan Ericson (M) och
2025/26:2458 av Patrik Lundqvist m.fl. (S) yrkande 1.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis betona att transportpolitiken ska säkerställa god mobilitet i hela landet och en välfungerande godstransportinfrastruktur på ett sätt som säkerställer att klimatmålet till 2030 nås. För att klara en hållbar omställning av transporterna krävs det en styrning mot ett mer transportsnålt samhälle. Jag anser därför att man bör genomföra en analys av hur en mer samordnad bebyggelse-, trafik- och transportinfrastrukturplanering kan bidra till minskad klimatpåverkan.

Vidare kan jag konstatera att det finns skillnader mellan hur mark tas i anspråk för att bygga vägar respektive järnvägar. När Trafikverket bygger nya vägar tar man mark i anspråk genom s.k. vägrätt, vilken ger staten rätt att använda marken inom vägområdet. Trafikverket har rätt att påbörja byggnation även om det råder oenighet med markägaren om ersättningen. Vägrätten innebär inte heller att fastighetsgränserna ändras. Inom områden med detaljplan, där kommunen är huvudman för allmänna platser, uppstår ingen vägrätt. När Trafikverket bygger järnvägar får man däremot tillgång till mark först enligt den fastställda järnvägsplanen. Trafikverket köper normalt den mark som behövs för järnvägsbyggnation och blir därmed ny fastighetsägare. Lantmäterimyndighetens beslut kan även överklagas till domstol. Skillnaden mellan hur mark tas i anspråk har framför allt en historisk förklaring. Vägrätten formaliserades rättsligt 1930 medan det som jämförelse saknades i lag fastställda krav på järnvägsbyggande fram till 1996. Jag har inhämtat att Statens järnvägar (SJ) redan i mitten av 1970-talet begärde att regeringen skulle utreda frågan om behovet av en ny lagstiftning för att enklare kunna ta mark i anspråk för järnvägsändamål. Som bekant kom dock någon ny lagstiftning inte till stånd. Frågan fick dock förnyad aktualitet i promemorian Markanvändning för järnväg (Ds 1989:69). I denna föreslogs bl.a. att ett arbetsplanförfarande efter mönster från väglagen skulle införas för järnvägsbyggen, s.k. banrätt. Jag kan konstatera att förändringen dock inte genomfördes, och i lagen om byggande av järnväg finns i dag inte en banrätt i likhet med den vägrätt som sedan länge har funnits i väglagen. Jag anser mot den bakgrunden att man på nytt bör utreda en banrätt för järnvägen i likhet med dagens vägrätt, inte minst mot bakgrund av den kraftiga utbyggnad som svensk järnväg står inför.

10. Näringslivets transportbehov, punkt 6 (S, C)

av Ulrika Heie (C), Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 2 i denna del och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 4,

bifaller delvis motionerna

2025/26:1234 av Niklas Sigvardsson m.fl. (S) yrkande 3 i denna del,

2025/26:1447 av Ida Karkiainen m.fl. (S) yrkande 5 och

2025/26:1945 av Mikael Dahlqvist och Lars Mejern Larsson (båda S) yrkande 2 och

avslår motionerna

2025/26:347 av Jörgen Berglund m.fl. (M) och

2025/26:466 av Anna-Lena Hedberg (SD).

Ställningstagande

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Vi vill understryka att en väl fungerande och utbyggd infrastruktur är avgörande för att landet ska hålla ihop. Den är också grunden för näringsliv och tillväxt – och därmed för jobb, skatteintäkter och välfärd. Utan fungerande transporter kan varken gods transporteras eller människor resa. Näringslivets utveckling, industrins tillväxt och arbetsmarknadens dynamik förutsätter effektiva transportvägar. De olika trafikslagen – järnväg, väg, sjöfart, flyg och digital infrastruktur – måste samverka och förstärka varandra. Det krävs enligt vår bedömning för att företagen ska få rätt förutsättningar och kunna vara konkurrenskraftiga på den internationella marknaden.

Vi vill starkt betona att ett väl fungerande och starkt transportsystem är en förutsättning för bl.a. jobb och tillväxt. Satsningar på infrastruktur skapar bättre förutsättningar för de godstransporter som vårt välstånd vilar på. Inte minst den pågående gröna industrialiseringen i såväl norra Sverige som Västsverige ställer nya och högre krav på transportinfrastrukturen. Vi anser därför att regeringen behöver ta hänsyn till näringslivets behov inom infrastrukturplaneringen och säkerställa att dessa behov beaktas.

11. Intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart, punkt 7 (S)

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (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

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 4 och 32 samt

2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 6,

bifaller delvis motionerna

2025/26:1234 av Niklas Sigvardsson m.fl. (S) yrkande 2,

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 39,

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 14,

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 15 och

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 140 och

avslår motionerna

2025/26:649 av Lena Johansson och Åsa Eriksson (båda S),

2025/26:1082 av Markus Kauppinen m.fl. (S) yrkande 7,

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 15 och

2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 29.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att de olika trafikslagen måste komplettera, hänga ihop med och förstärka varandra. Det är så som vi i Sverige kan bygga ett riktigt effektivt och flexibelt transportsystem. Vi menar därför att knutpunkter, noder och intermodalitet måste vara ledord i alla trafik- och infrastruktur-satsningar. Vi vill också peka på att den gröna nyindustrialisering som växer fram i hela landet, särskilt i norr, kräver en kraftigt utbyggd järnväg. Vi menar att järnvägen har en nyckelroll för att Sverige ska klara ett ökande transport-behov och att en ökad överflyttning av godstrafik till sjöfart och järnväg behövs för att Sverige bl.a. ska nå klimatmålen. Om transportmöjligheterna förbättras för industrin ger det möjligheter för att både behålla, utveckla och nyetablera kvalificerad industriproduktion i Sverige. Vi vill samtidigt betona att utvecklade och fullgoda transportmöjligheter är avgörande också för andra näringar. Vi vill därför fortsätta att främja en överflyttning från flyg- och vägtransporter till järnväg och sjöfart samt stärka intermodaliteten i transport-systemet. I sammanhanget vill vi peka på att ett exempel på en viktig åtgärd från den förra regeringen var miljökompensationen för fler intermodala järnvägstransporter.

12. Intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart, punkt 7 (V, MP)

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

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

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 39,
2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 14,
2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 15,
2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 140 och
2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 29,
bifaller delvis motion
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 32 och
avslår motionerna
2025/26:649 av Lena Johansson och Åsa Eriksson (båda S),
2025/26:1082 av Markus Kauppinen m.fl. (S) yrkande 7,
2025/26:1234 av Niklas Sigvardsson m.fl. (S) yrkande 2,
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 4,
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 15 och
2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 6.

Ställningstagande

Att transportera mer gods på järnväg och via sjöfart är enligt vår mening en viktig åtgärd i omställningen till ett hållbart transportsystem. Vi menar att klimatmålen måste styra transportinfrastrukturen, och en sådan inriktning kräver en överflyttning av bil-, flyg- och lastbilstransporter till mer hållbara transportsätt, och också en ökad belägningsgrad i transporterna.

Vi kan konstatera att regeringens ambition är att flytta över godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Målsättningen om överflyttning beskrivs både i regeringens infrastrukturplan och i den s.k. godsstrategin från 2018. Med fler godstransporter på järnväg och till sjöss i stället för med lastbil på väg kan utsläppen minska kraftigt, men vare sig i godsstrategin eller i infrastrukturplanen kan regeringen visa på några mätbara positiva effekter av de åtgärder som har vidtagits när det gäller överflyttning av gods. Vi anser därför att det är uppenbart att det behövs tydligare styrmedel för att gods på allvar ska kunna flyttas över från lastbilar på väg till mer hållbara trafikslag.

EU:s mål är att järnvägens andel av godstransporterna ska öka till 30 procent till 2030, men vi kan notera att Sverige i dag dessvärre är långt från

målet. I stället har lastbilarnas andel av godstransporterna i Sverige vuxit sedan 1972, medan järnvägens andel har minskat. Sverige har därmed över tid haft en omvänd rörelse från järnväg till väg, trots mål om motsatsen. Det gör det inte bara svårt att nå EU:s mål, utan det går också på tvärs mot Sveriges godstransportstrategi. Vi betonar därför att det är nödvändigt med ett omtag och en precisering av godstransportstrategin för att vända den nuvarande utvecklingen och åstadkomma den överflyttning som alla är överens om behövs. Vi anser att Trafikverket bör fortsätta arbetet med en strategi med målsättningen att flytta långväga godstransporter från lastbil till tåg och sjöfart. Det är centralt att regeringen ser till att arbetet med godsstrategin inom Trafikverket får fortsätta med de resurser som behövs och att det inte stannar av. Vi vill i sammanhanget också lyfta fram att Transportstyrelsen i rapporten Framtidens marknad för godstrafik med järnväg från 2024 konstaterar att det saknas en sammanhållande kraft för godstrafiken på järnväg och att godstrafiken har fått stå tillbaka i investeringsplaneringen, tidtabellsplaneringen och den operativa styrningen. Vi menar mot den bakgrunden att regeringen bör återkomma med förslag om hur järnvägens andel av godstransporterna ska öka.

Vi är kritiska till regeringens ensidiga beskrivning av längre och tyngre fordon på väg och saknar ett motsvarande perspektiv för järnvägs-transporterna. Åtgärder för BK4 innebär att förstärka redan fullt fungerande vägar för ännu tyngre lastbilar än i dag. Effekten blir enligt vår mening i de flesta fall att mer av godstrafiken permanentas och ökar på väg i stället för att flytta över till järnväg och sjöfart. Vi är öppna för att tillåta längre och tyngre lastbilar på vissa utpekade stråk där möjligheten att ersätta dessa med järnväg och sjöfart saknas. Det kan även finnas skäl utifrån ett totalförsvarsperspektiv. Men vi vill betona att längre och tyngre vägtransporter ytterligare snedvrider konkurrenssituationen för gods mellan väg och spår, och den bedömda klimatnyttan behöver ställas mot fler lastbilar och färre tågtransporter. Vi anser därför att anslaget för att förstärka bärigheten på väg för tyngre och längre lastbilar (BK4) bör minskas till förmån för ökad intermodalitet med målet om en högre andel gods på järnväg och bättre förutsättningar för längre tåg.

Vi vill sammanfattningsvis peka på behovet av åtgärder, regeländringar och ökade statliga investeringar för överflyttning av långväga godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Arbetet för en överflyttning av gods från lastbil till järnväg och sjöfart måste intensifieras och möjligheten till en smidig överflyttning, s.k. intermodalitet, behöver utvecklas. Det innebär enligt vår bedömning bl.a. att nya stambanor, effektiva lösningar för godstrafikens plats i tågssystemet och insjöfartens förutsättningar behöver utvecklas.

13. Intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart, punkt 7 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 15 och
avslår motionerna

2025/26:649 av Lena Johansson och Åsa Eriksson (båda S),
2025/26:1082 av Markus Kauppinen m.fl. (S) yrkande 7,
2025/26:1234 av Niklas Sigvardsson m.fl. (S) yrkande 2,
2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 39,
2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 14,
2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 15,
2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 140,
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 4 och 32,
2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 6 och
2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 29.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis uppmärksamma att transportsektorn är en nyckel för att minska Sveriges totala klimatpåverkan. Det finns stora miljö- och samhällsnyttor att ta tillvara genom att göra transporter med tyngre, längre och mer transporteffektiva fordon möjliga på det svenska väg- och järnvägsnätet. Samtidigt som ledig kapacitet utnyttjas mer optimalt och utsläppen av bl.a. koldioxid minskar, förbättras konkurrenskraften för transportberoende näringar. Genom att göra det möjligt för tyngre fordon att rulla på Sveriges vägar och järnvägar skulle näringslivet spara miljontals kronor samtidigt som det skulle skapa miljövinster. En 74-tons lastbil på en väg som är klassad i bärighetsklass 4 (BK4) släpper ut betydligt mindre per transporterat ton än konventionella lastbilar.

Jag menar därför att det är viktigt att Trafikverket nu får tillräckliga resurser och att man skyndsamt tar fram anvisningar för var den tunga trafiken ska få gå i hela landet. Jag vill peka på att det är viktigt med en snabbare implementering av BK4-standard för både statliga, enskilda och kommunala vägar, allt med syftet att få ett sammanhållet och funktionellt transportsystem för mer klimat- och transporteffektiva fordon. Branschen ser i dag en gradvis omklassning av det statliga vägnätet, men det är inte samma tempo i omklassningen av kommunala vägar. Jag kan konstatera att kommunerna i

begränsad omfattning har varit delaktiga i processen, och därför är få kommunala vägar i dag utpekade som BK4. Detta riskerar enligt min bedömning att utgöra ett stort hinder, eftersom gods transporteras till och från en industri, terminal eller hamn och delar av vägarna till dessa noder i de flesta fall är kommunala. För att göra det möjligt att köra ett 74-tonsfordon måste hela sträckan vara klassad som BK4. Många kommunala vägar där det i dag fraktas mycket gods är BK1-vägar och kan ofta relativt lätt klassas om till BK4. Undantag förekommer, bl.a. i de fall en bro finns på vägsträckan, eftersom en extra besiktning måste ske för att säkerställa brons bärighet. Tyvärr kan jag dock konstatera att de flesta av kommunerna inte i tillräcklig grad är involverade i planeringen av regionala transportstråk och därför inte heller känner till alla samhällsnyttor som är kopplade till införandet. Att en omklassning till BK4 i de flesta fall inte kräver åtgärder i infrastrukturen, utan främst är en administrativ åtgärd, är heller inte välkänt. För att få en helhet i vägnätet som medger tyngre fordon måste enligt min bedömning regeringen ge Trafikverket en tydligare roll i dialog med kommunerna för att fortsätta med BK4-klassningar. Jag menar sammanfattningsvis att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att inleda en dialog med kommuner, varuägare och godstransportörer i syfte att bistå kommuner i omklassningen av det primärkommunala vägnätet i anslutning till terminaler, hamnar och industrier m.m. från BK1 till BK4.

14. Hamnarna och infrastrukturen kring dem, punkt 8 (S, C)

av Ulrika Heie (C), Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 80,

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 56 och

2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 7 och 8,
bifaller delvis motionerna

2025/26:3287 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 7 och

2025/26:3322 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 2 och

avslår motionerna

2025/26:558 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkande 5,

2025/26:1572 av Marianne Fundahn och Per-Arne Håkansson (båda S) och

2025/26:3322 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 1.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis peka på att en väl fungerande sjöfart är avgörande både för handel och näringsliv och för att uppnå transport- och klimatpolitikens mål om att flytta gods från väg till mer hållbara transportslag. Cirka 90 procent av all varuimport och export transporteras sjövägen under någon del av resan. En central del i arbetet med att stärka svensk sjöfart bör enligt vår mening därför vara att se till att det finns en god infrastruktur till och från hamnarna. Till följd av Sveriges geografiska läge är hamnarna av helt avgörande betydelse för försörjning, beredskap och konkurrenskraft. Vi anser att alla delar av transportsystemet måste samverka. Det behövs intermodalitet i systemet som gör att mer gods kan transporteras till hamn med järnväg och redundans i hamncapaciteten, bl.a. för att Sverige ska klara sin försörjning vid höjd beredskap eller krig. Vi menar att hamnverksamheten i kraft av sin strategiska betydelse i större utsträckning ska ingå som del i det nationella transportsystemet.

I Sverige finns ett drygt femtiotal hamnar som är utpekade som allmänna hamnar. Svenska hamnar ägs till övervägande del av kommunerna och är jämfört med andra länder mer autonoma och självstyrande. Beslut om etablering av 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. Ur ett nationellt perspektiv skulle det dock vara bra om staten i större utsträckning såg den svenska hamnverksamheten som en integrerad del av infrastrukturen, eftersom hamnarna ingår i en nationell och internationell logistikkedja och har en viktig roll att spela i klimatomställningen. Vi menar att hamnarnas lokala och regionala verksamhet därför även är en nationell angelägenhet. En tydligare och mer sammanhållen målbild för hamnarna ur ett nationellt transportpolitiskt perspektiv skulle enligt vår bedömning 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. Därför behövs en uttalad hamnstrategi inom ramen för den långsiktiga infrastrukturplaneringen.

15. Transportsektorns klimatmål, punkt 9 (S, V, C, MP)

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

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 motionerna
2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 1,
2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 9 och
2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 5 och
bifaller delvis motion
2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 7 i denna del.

Ställningstagande

Vi vill starkt betona vikten av att ha en tydlig klimatinriktning i trafikpolitiken, och att riksdagens beslutade klimatmål för inrikes transporter till år 2030 ska nås. Transportsystemet är en av nycklarna för att sänka utsläppen och klara den gröna omställningen, och vi anser att regeringen bör förtydliga hur den uppgiften kan lösas. Det är även med anledning av det rådande geopolitiska läget angeläget att ytterligare steg tas för att bryta Sveriges olje- och fossilberoende så snabbt som möjligt.

16. Åtgärder för långsiktig hållbarhet, punkt 10 (S)

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (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
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 2 i denna del, 6, 9 och 10,
bifaller delvis motion
2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 17 och
avslår motionerna
2025/26:1234 av Niklas Sigvardsson m.fl. (S) yrkande 3 i denna del,
2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 6, 7 i denna del, 8, 13
och 18,
2025/26:2796 av Mathias Tegnér (S) yrkandena 11 och 13,
2025/26:3273 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 30,
2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 2,
2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 18, 106, 111–114 och
136,
2025/26:3546 av Amanda Palmstierna m.fl. (MP) yrkande 4,
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 71, 74 och 88,
2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 10,
2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 32, 39, 45 och 49 samt
2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 3 och 9.

Ställningstagande

Vi delar inte regeringens bedömning att tillkännagivandet om ett långsiktigt hållbart transportsystem är slutbehandlat. Vi konstaterar att etappmålet för inrikes transporter inom miljömålssystemet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom flyg, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Vi vill betona vikten av att detta mål ligger fast, men tvingas konstatera att utvecklingen går åt fel håll och att utsläppsgapet har ökat under mandatperioden, vilket också är slutsatsen i bl.a. Klimatpolitiska rådets senaste årliga rapport. Vi anser därför att klimatomställningen måste gå snabbare, både i Sverige och globalt, och att takten i transportsektorns omställning till fossilfrihet behöver öka kraftigt för att det ska vara möjligt att nå målet. För att bryta transportsektorns fossilberoende behövs 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. Vi anser därmed att etappmålet bör kvarstå. Regeringen har enligt vår bedömning dessvärre inte klargjort om den anser att etappmålet bör kvarstå och har därmed inte tillgodosett riksdagens tillkännagivande.

Vi vill betona att infrastrukturen utgör grunden för ett fungerande samhälle – inte minst för klimatet. Transportsektorn är ett av de mest avgörande områdena för den svenska klimatomställningen. För att transportsektorn ska ställa om till i princip nollutsläpp av växthusgaser till 2045 och bidra till att Sverige når klimatmålen behövs det enligt vår bedömning en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv omställning. En sådan omställning måste ske via elektrifiering och användande av hållbart bränsle, och utbyggnaden av laddinfrastrukturen måste ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. Vi menar att ett väl fungerande och starkt transportsystem är en förutsättning för en grön omställning. Vi anser att det krävs både investeringar i ny järnvägsräls och ett kraftigt förbättrat järnvägsunderhåll för att skapa en pålitlig järnväg i hela landet. Vi vill bl.a. också peka på att en stärkt svensk sjöfart är ett viktigt verktyg för att minska klimatpåverkan från transportsektorn genom att avlasta både vägar och järnvägar. Vidare har flyget en stor betydelse för svensk ekonomi och konkurrenskraft, men det måste samtidigt bidra till klimatomställningen. För att möta klimatutmaningarna måste Sverige ta ledningen i utvecklingen av fossilfritt flyg, och vi menar också att det är rimligt att flygets klimateffekter i allt större utsträckning hanteras på EU-nivå.

Vidare vill vi betona att takten i transportsektorns omställning till fossilfrihet måste ökas kraftigt för att det ska vara möjligt att nå såväl klimatmålet för transportsektorn som målet om nettonollutsläpp av växthusgaser till atmosfären 2045. Vi påminner om att Trafikverket har konstaterat att klimatmålet för transporter till 2030 inte kommer att nås utan nya styrmedel, och att det inte är möjligt utan ett ökat inslag av biodrivmedel. För att transportsektorn ska ställa om till i princip nollutsläpp av växthusgaser till 2045 och bidra till

att Sverige når klimatmålen behövs det enligt vår mening en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv omställning som måste ske via elektrifiering och användning av hållbart bränsle. Detta är inte minst viktigt eftersom Sverige har en stor fordonsindustri som är beroende av att Sverige hänger med och ligger långt framme i denna utveckling. Elektrifieringen av trafiksektorn kräver en ökad inhemsk produktion och överföring av fossilfri el. Vi menar att det därmed finns starka skäl att fortsätta att bejaka investeringar i flera olika förnybara drivmedel. Det behövs bl.a. både tankställen och ökad inhemsk klimatvänlig produktionskapacitet av biodrivmedel. En central del i omställningen är att byta ut fossila drivmedel mot hållbara biodrivmedel från skog och jordbruk.

Vidare vill vi framhålla att de transportpolitiska målen är viktiga för genomförandet av Agenda 2030 och för att nå de globala målen för hållbar utveckling. Det gäller bl.a. delmålen om att skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer och om att transportförsörjningen måste bli samhällsekonomiskt effektiv. En förutsättning för att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv är att transportköparen betalar för de kostnader som transporten orsakar. Det gäller inte minst de 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, trängsel och utsläpp av växthusgaser. Vi vill i sammanhanget påminna om att Trafikverkets riktade miljöåtgärder i statlig infrastruktur bidrar till landskapsanpassning genom att minska infrastrukturens negativa påverkan på natur- och kulturvärden, och vi vill understryka att dessa miljöåtgärder måste fortsätta. Även Trafikverkets arbete med att hantera förorenade områden är en viktig verksamhet. Vi vill sammanfattningsvis betona att transportförsörjningen måste vara samhällsekonomiskt effektiv och att transportköparen ska betala också för de externa kostnader som uppstår.

17. Åtgärder för långsiktig hållbarhet, punkt 10 (V)

av Malin Östh (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 6, 7 i denna del, 8, 13 och 18,

bifaller delvis motionerna

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 2,

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 114 och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 6 och avslår motionerna
2025/26:1234 av Niklas Sigvardsson m.fl. (S) yrkande 3 i denna del,
2025/26:2796 av Mathias Tegnér (S) yrkandena 11 och 13,
2025/26:3273 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 30,
2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 17,
2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 18, 106, 111–113 och 136,
2025/26:3546 av Amanda Palmstierna m.fl. (MP) yrkande 4,
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 2 i denna del, 9 och 10,
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 71, 74 och 88,
2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 10,
2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 32, 39, 45 och 49 samt
2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 3 och 9.

Ställningstagande

Jag delar inte regeringens bedömning att tillkännagivandet om ett långsiktigt hållbart transportsystem är slutbehandlat. Jag konstaterar att etappmålet för inrikes transporter inom miljömålssystemet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom flyg, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Jag vill betona vikten av att detta mål ligger fast, men tvingas konstatera att utvecklingen går åt fel håll och att utsläppsgapet har ökat under mandatperioden, vilket också är slutsatsen i bl.a. Klimatpolitiska rådets senaste årliga rapport. Jag anser därför att klimatomställningen måste gå snabbare, både i Sverige och globalt, och att takten i transportsektorns omställning till fossilfrihet behöver öka kraftigt för att det ska vara möjligt att nå målet. Vidare vill jag betona 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 ökad transporteffektivitet, effektivare fordon och farkoster, elektrifiering och en övergång från fossila till hållbara, förnybara drivmedel. För att klara de svenska klimatomålen och bidra till en svensk industriell utveckling behöver fossila drivmedel bytas till förnybara. Jag anser därmed att etappmålet bör kvarstå. Regeringen har enligt min bedömning dessvärre inte klargjort om den anser att etappmålet bör kvarstå och har därmed inte tillgodosett riksdagens tillkännagivande.

Jag anser att Sverige bör nå nollutsläpp senast 2035 i samtliga sektorer i samhället, och därför är det särskilt viktigt att åtgärder vidtas inom transportsektorn i närtid. För att uppnå fossilfria transporter 2035 är det enligt min mening nödvändigt med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder. Jag menar därför att regeringen skyndsamt bör återkomma till riksdagen med en tidsbestämd handlingsplan med delmål och åtgärder som når fossilfria transporter senast 2035.

För att uppnå transporteffektivitet och för att klara klimatmålen och EU:s bindande krav om utsläppsminskningar i närtid krävs det enligt min bedömning en omställning av transportsystemet som leder till att biltrafikens andel av trafikarbetet minskar. För att uppnå detta menar jag att det krävs en sammanhållen politik för ett mer transporteffektivt samhälle, där inte bara främjande av hållbar mobilitet ingår, utan där det också finns ett nationellt trafikmål för minskad biltrafik. Regeringen bör därför också återkomma med ett förslag på ett nationellt mål för minskad biltrafik till 2030 som utgår från klimatmålen och som beaktar skillnader mellan stad och landsbygd.

Jag vill också lyfta fram stadsmiljöavtalen, som innebär att kommuner och regioner har kunnat söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. I den nationella planen för transportsystemet 2022–2033 fanns det 1 miljard kronor per år till stadsmiljöavtalen 2022–2027. Syftet med satsningen har varit att främja hållbara stadsmiljöer genom att ge stöd som leder till en ökad andel persontransporter med cykel eller kollektivtrafik. Även hållbara godstransportlösningar har premierats. Jag invänder starkt mot att regeringen vill avveckla stadsmiljöavtalen, som enligt min mening är ett viktigt styrmedel för att uppnå Sveriges klimatmål. Jag ser mycket positivt på den goda utveckling som stadsmiljöavtalen redan har haft och ser en stor potential i att använda avtalen för att styra utvecklingen mot mer hållbara transportsystem och för att nå målet om att minska andelen biltrafik. Regeringen bör därför ge Trafikverket i uppdrag att ålägga kommuner och regioner att minska biltrafiken vid beviljade stadsmiljöavtal.

Staten måste vidare enligt min mening ta ett större ansvar för ökad kollektivtrafik med bättre förutsättningar, lägre priser och ökad turtäthet och tillgänglighet i syfte att både stärka tillgängligheten för dem som har låga inkomster och minska klimatpåverkan från transporter. Jag föreslår därför att regeringen inför ett nytt investeringsstöd riktat mot kollektivtrafiken. Det krävs omfattande investeringar i bl.a. utbyggnad av laddinfrastruktur för att det ska finnas en bra och prisvärd kollektivtrafik där man behöver den, inte minst i mer glesbefolkade delar av landet.

Dessutom vill jag lyfta fram behovet av att införa gröna res- och transportplaner. Sådana planer innebär att t.ex. arbetsgivare, byggherrar och fastighetsägare tar ett helhetsgrepp som innebär att resor och godsleveranser till och från den egna verksamheten ska bli mer hållbara. Jag kan konstatera att det både i Sverige och andra länder har visat sig vara ett sätt att minska bil- och lastbilstrafiken till och från en verksamhet. Utvärderingar av införda gröna resplaner visar på goda effekter i form av exempelvis minskat bilresande och friskare personal. Jag menar att resplanerna kan fungera som ett effektivt styrmedel för att binda samman trafikplanering med stadsplanering för hållbara resor och godsleveranser med låg klimatpåverkan. Samtidigt kan jag konstatera att det i dag inte finns några möjligheter för kommuner att ställa krav på att transportplaner upprättas vid nyetableringar. Redan i utredningen Bilen, biffen och bostaden (SOU 2005:51) föreslogs att kommuner skulle få denna möjlighet och i Strategisk plan för omställning av transportsektorn till

fossilfrihet (2017) föreslogs att möjligheten till en lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på gröna res- och transportplaner skulle utredas. Jag ser betydande vinster i form av lokala utsläppsminskningar med att införa gröna res- och transportplaner och menar att regeringen senast 2026 bör återkomma med förslag på lagstiftning som gör det möjligt för kommunerna att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnationer.

Slutligen menar jag att regeringen bör vidta åtgärder för att social hållbarhet och inkludering alltid ska beaktas i infrastrukturplaneringen. Utformning av transportinfrastrukturen påverkar människors livsmiljö i stort. Olika grupper av människor rör sig på olika sätt i transportsystemet, utifrån olika syften, behov och förutsättningar. Jag vill lyfta fram att en socialt hållbar och inkluderande transportinfrastruktur bl.a. handlar om jämlik tillgänglighet till platser och aktiviteter, dvs. att alla ska kunna använda transportsystemet för sin grundläggande tillgänglighet till skola och utbildning, arbete, sjukvård eller samhällsservice, men även till kultur, fritidsaktiviteter och andra upplevelser. Det handlar också om att stärka en infrastruktur som underlättar människors vardagsliv och lämnar utrymme för rekreation och möten. Jag vill betona att transportinfrastrukturens anläggningar och miljöer ska vara inkluderande och tillgängliga för människor med olika förutsättningar – oavsett kön, ålder, bakgrund, socioekonomisk status, etnicitet eller funktionsvariation. Det finns mycket forskning inom området, och jag vill betona att det är mycket viktigt att den sociala hållbarheten och inkluderingsfrågan får ta plats i ett tidigt stadium i planering och utveckling av transportinfrastrukturen. Jag anser därför att regeringen bör ta fram förslag om hur användandet av sociala konsekvensbedömningar och hälsokonsekvensbedömningar kan främjas vid planering av infrastruktur och kollektivtrafik.

18. Åtgärder för långsiktig hållbarhet, punkt 10 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 71, 74 och 88 samt

2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 10 och
avslår motionerna

2025/26:1234 av Niklas Sigvardsson m.fl. (S) yrkande 3 i denna del,

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 6, 7 i denna del, 8, 13 och 18,

2025/26:2796 av Mathias Tegnér (S) yrkandena 11 och 13,

2025/26:3273 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 30,
2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 2 och 17,
2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 18, 106, 111–114 och 136,
2025/26:3546 av Amanda Palmstierna m.fl. (MP) yrkande 4,
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 2 i denna del, 6, 9 och 10,
2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 32, 39, 45 och 49 samt
2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 3 och 9.

Ställningstagande

Sveriges mål är att utsläppen från transportsektorn till 2030 ska minska med 70 procent. Jag kan konstatera att det är ett ambitiöst mål som innebär en mycket stor möjlighet att ta ledningen i den globala omställningen när smarta lösningar skapas av innovatörer med teknikskiften till det förnybara energi- och resurseffektiva. Jag menar att Sverige är och ska vara en föregångare inom klimatpolitiken för transportsektorn, men det är viktigt att våra styrmedel är samstämmiga med våra grannländers för att främja rättvis konkurrens och så att utbyggnaden av nödvändig infrastruktur går i samklang mellan länderna. Därför menar jag att det är viktigt att fokusera på effektiva styrmedel på EU-nivå, inte minst när det kommer till att skärpa nuvarande lagstiftning. Det minskar också risken för att utsläppen endast flyttas till andra medlemsländer. Att sträva efter utsläppsfria fordon är ett värdefullt mål, men jag bedömer att man även i fortsättningen kommer att behöva biodrivmedel som framställs på ett hållbart sätt för att minska utsläppen från transportsektorn i EU. 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 när digitaliseringen och e-handeln växer. Det pågår en snabb teknikutveckling med effektivisering, elektrifiering och nya förnybara drivmedel, vilket skapar stora möjligheter till mer hållbara transportmodeller och transportsystem där utsläppen och miljöpåverkan från transporterna minskar – men inte mobiliteten. Jag vill betona att grön teknik är en framgångsfaktor och att det krävs ytterligare styrmedel och resultatfokuserad politik för att nå målet om 70 procents minskning av utsläppen från transportsektorn till 2030.

Jag vill betona att det är viktigt att fasa ut fossila bränslen i transportsektorn till 2030, med vissa undantag. 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 och också nya praktiska lösningar med bilpooler och smarta digitala mobilitets- och delningstjänster. 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. Många olika förnybara bränslen behöver utvecklas och kommersialiseras, och

det är något som gäller för alla trafikslag. Jag menar att fler trafikslag måste elektrifieras för att vi ska nå klimatmålet till 2030 och att man också behöver öka introduktionen av fossilfria drivmedel för att nå våra klimatmål. Jag efterfrågar strategier för flygets och sjöfartens klimatomställning. Det handlar om att öka tillgången till svenskt, fossilfritt drivmedel, för att komma bort från riskerna med beroendet av importerat fossilt drivmedel, men även om att takten i elektrifieringen av luftfarten och sjöfarten måste öka.

19. Åtgärder för långsiktig hållbarhet, punkt 10 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3273 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 30,

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 2 och 17,

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 18, 106, 111–114 och 136,

2025/26:3546 av Amanda Palmstierna m.fl. (MP) yrkande 4 och

2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 32, 39, 45 och 49,

bifaller delvis motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 6,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 6 och 10,

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 71 och

2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 9 och

avslår motionerna

2025/26:1234 av Niklas Sigvardsson m.fl. (S) yrkande 3 i denna del,

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 7 i denna del, 8, 13 och 18,

2025/26:2796 av Mathias Tegnér (S) yrkandena 11 och 13,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 2 i denna del och 9,

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 74 och 88,

2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 10 och

2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 3.

Ställningstagande

Jag delar inte regeringens bedömning att tillkännagivandet om ett långsiktigt hållbart transportsystem är slutbehandlat. Jag konstaterar att etappmålet för inrikes transporter inom miljömålssystemet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom flyg, ska minska med minst 70 procent senast

2030 jämfört med 2010. Jag vill betona vikten av att detta mål ligger fast, men tvingas konstatera att utvecklingen går åt fel håll och att utsläppsgapet har ökat under mandatperioden, vilket också är slutsatsen i bl.a. Klimatpolitiska rådets senaste årliga rapport. Jag anser därför att klimatomställningen måste gå snabbare, både i Sverige och globalt, och att takten i transportsektorns omställning till fossilfrihet behöver öka kraftigt för att det ska vara möjligt att nå målet. Vidare vill jag betona 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 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. Jag anser därmed att etappmålet bör kvarstå. Regeringen har enligt min bedömning dessvärre inte klargjort om den anser att etappmålet bör kvarstå och har därmed inte tillgodosett riksdagens tillkännagivande.

Jag kan konstatera att utöver industrin är transportsektorn den del av vårt samhälle som gör av med mest fossil energi. För att ställa om transportsektorn räcker det inte med enbart elektrifiering eller övergång till hållbara biodrivmedel – det är också fullständigt nödvändigt att effektivisera transporterna. Jag vill betona att Sverige ska ha ett transportsystem som tillgodoser behovet av transporter för personer och näringsliv och som samtidigt klarar klimatmålet och övriga miljömål, trafiksäkerhet och hälsa. Målbilden är ett utsläppsfritt och transporteffektivt samhälle. Det är därför avgörande att Sverige arbetar hårt för att öka transporteffektiviteten. Med ett transporteffektivt samhälle avses ett samhälle där trafikarbetet med energiintensiva trafikslag som personbil, lastbil och flyg minskar. Detta kan ske både genom överflyttning till mer energieffektiva färdmedel eller trafikslag och genom att transporter effektiviseras, kortas eller ersätts helt. Det är avgörande att flytta gods- och persontransporter från väg till järnväg, och här behövs det både investeringar i underhåll av den befintliga järnvägen och satsningar på nya stambanor. De senaste åren har priserna i kollektivtrafiken ökat mer än bränslepriserna, men för att öka transporteffektiviteten behöver tåg och buss vara ett billigare alternativ än bilen. Det behövs också omfattande satsningar på cykeln som färdmedel, och transporteffektivitet behöver var en självklar del i den fysiska planeringen. Jag menar att det behövs en rad åtgärder som leder till en minskad total mängd trafik på de platser där det redan i dag finns alternativ till bilen, och jag kan konstatera att det i dagsläget framför allt handlar om insatser i våra större städer. Jag betonar mot den bakgrunden vikten av att arbeta för ett transporteffektivt samhälle för att minska energiförbrukningen inom transportsektorn. Jag menar att regeringen vid sidan av ett styrande transportmål om minskande klimatutsläpp i transportsektorn även bör ta fram mål för ökad transporteffektivitet till 2035 och 2040.

Vidare menar jag att man bör införa ett vägtrafikminskningsmål som utgår från klimatmålen, där storstäder och större städer med sina bättre förutsättningar tar en huvudsaklig del av vägtrafikminskningen. Regeringen bör enligt min mening införa ett nationellt mål om minskad bilism i större städer. Jag påminner om att hälften av alla bilresor i tätorter är kortare än 5 kilometer, och att få ned utsläppen från dessa resor till nära noll är inte bara en lågt hängande frukt i klimatarbetet utan ger även positiva sidoeffekter som minskade luftföroreningar i städerna, förbättrad folkhälsa och mer attraktiva stadsmiljöer. Kollektivtrafik och tågresor behöver bli billigare, pålitligare och bättre. Cykling och gång behöver bli säkrare, och elbilar måste bli tillgängliga för fler samtidigt som våra samhällen måste planeras för att minska behovet av bilar och i stället sätta människan i centrum. För glesbygden behövs det ett mål som innebär att trafiken inte ökar jämfört med i dag. Jag efterfrågar en klimatöversyn av planen genom att planerade vägprojekt ska omvärderas utifrån faktiska vägtrafikminskningsmål.

Dessutom vill jag betona att internaliseringsgraden mellan olika trafikslag behöver öka och sträva mot att bli lik som möjligt. Detta innebär att transportköpare och resenärer fullt ut ska betala ett pris som inkluderar ersättning för de externa effekter som transporten orsakar resten av samhället, t.ex. avgasutsläpp, slitage, partiklar, trafikolyckor, buller och trängsel som påverkar andra negativt både i och utanför trafiksystemet. Jag menar bl.a. att stora delar av vägtrafiken är underprissatta, vilket snedvrider konkurrensen. Jag anser därför att regeringen bör återkomma med en redogörelse för hur utformningar av styrmedel ska se ut för transportsektorn som helhet.

Jag uppmärksammar vidare att upphandling och transporter är stora utsläppsposter, och för att stödja kommuners och regioners arbete menar jag att man bör införa en regional upphandlingssamordning och en regional mobilitets- och tillgänglighetssamordningsfunktion. Det är viktigt att stödja inrättandet av en regional mobilitets- och tillgänglighetssamordningsfunktion som arbetar med åtgärder som minskar bilberoendet, i enlighet med de underlag som togs fram inför den klimatpolitiska handlingsplanen 2023. På motsvarande sätt bör en myndighetsledd hubb eller ett beställarnätverk tillsättas för upphandling av cement, betong och alternativa konstruktionsmaterial för att stötta kunskapsuppbyggnad och användandet av klimatprestanda i upphandlingskrav. Jag menar att det är viktigt att svensk transportinfrastruktur byggs med höga klimatkrav på den statliga upphandlingen av projekt för att därigenom driva på utvecklingen av material såsom stål och betong mot avsevärt mindre klimatpåverkan än i dag.

Vidare anser jag att regeringen bör återinföra stadsmiljöavtalen och stärka den statliga medfinansieringen av steg 1- och steg 2-åtgärder. Jag menar att statliga stöd till kommunala åtgärder för klimatsmart stads- och trafikplanering genom stadsmiljöavtalen och Klimatklivet bör utvecklas och stärkas. Fyrstegsprincipen behöver utvecklas så att steg 1- och steg 2-åtgärder ingår i det som kan finansieras genom transportanslagen och användas i bedömningen av

transportintensiva planer, att ett förtydligande görs i miljöbalken kring transportvillkor vid tillståndsprövning samt att länsstyrelsernas granskning av översiktsplaner stärks. Dessutom bör regeringen införa ett landsbygdsmiljöavtal, motsvarande stadsmiljöavtalen, som riktar in sig på mobilitet i Sveriges glesbygd och på landsbygden. Jag vill starkt betona att hela landet behöver ges bättre förutsättningar för energieffektiva transporter.

Slutligen menar jag att regeringen bör ge en myndighet ett särskilt samordningsansvar för de stöd som ges till ladd- och tankinfrastruktur för el och vätgas till personbilar, lätta lastbilar, tunga fordon, fartyg och flyg. Jag menar att man bör underlätta för långsamladdning och utreda hur en lagstiftning som ger ”tillträde till laddning” kan utformas, och för ett effektivare genomförande bör en myndighet få ett särskilt samordningsansvar. Det behövs även en utveckling av riktade stöd för ladd- och tankinfrastruktur, byte av batterier och transport av batterier till arbetsmaskiner.

20. Klimatanpassning av infrastrukturen, punkt 11 (S, V, C, MP)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 6,

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 101,

2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 11 och

2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 47,

bifaller delvis motionerna

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 16 och

2025/26:3427 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 1 och

avslår motionerna

2025/26:1947 av Mikael Dahlqvist och Lars Mejern Larsson (båda S) yrkandena 1 och 2,

2025/26:2058 av Mona Smedman och Anders Ådahl (båda C),

2025/26:2873 av Marlène Lund Kopparklint (M) och

2025/26:2902 av Marlène Lund Kopparklint och Magnus Resare (båda M).

Ställningstagande

Vi vill betona att klimatförändringarna ställer högre krav på Sveriges infrastruktur och att de redan i dag ger negativa konsekvenser. Det handlar bl.a. om en ökad risk för erosion, översvämningar, ras och skred. Vi vill understryka att risken för en negativ påverkan på infrastrukturen minskar genom att samhället ställer om för att stoppa den globala uppvärmningen. Vi tvingas dock konstatera att Sverige är på väg åt fel håll. Den nuvarande regeringen ser inte ut att nå något av klimatmålen och det innebär att det behövs initiativ för att förebygga samhällets sårbarheter.

Vi menar att det är viktigt att vi klimatanpassar den befintliga transportinfrastrukturen för att säkerställa ett robust transportsystem i hela landet. Det innebär att bl.a. höja befintlig infrastruktur, reducera klimatrelaterade risker och planera för omledningsmöjligheter. Det kan även t.ex. handla om reformer för att stärka vatten- och avloppssystemen så att de klarar ökade flöden vid skyfall eller insatser för att motverka att det varmare klimatet innebär förlust av tjälens bärighetshöjande faktor under vintermånaderna, vilket i sin tur ökar risken för skador på vägar. Vi vill vidare betona att en sådan klimatanpassning måste beaktas både när man bygger ny infrastruktur och när man bygger om befintlig infrastruktur. Vi vill i sammanhanget understryka att det är angeläget att ytterligare medel tillförs för klimatanpassningsåtgärder av transportinfrastruktur, och anser att det krävs en riktad satsning.

Behovet av klimatanpassning gäller såväl järnvägen som all annan infrastruktur, men vi vill särskilt ta upp behovet av att säkerställa en klimatanpassning av järnvägsnätet. Vi vill i sammanhanget uppmärksamma att Trafikverket har konstaterat att skogsbruksåtgärder årligen utlöser incidenter med ras eller erosion som skadar både vägar och järnvägar. För att trygga en fungerande infrastruktur även under rådande klimatförändringar måste enligt vår mening staten ta ett större ansvar för att samordna klimatanpassningen och finansiera de investeringar som krävs, inte minst i transportinfrastrukturen där skogen spelar en central roll.

Avslutningsvis kan vi konstatera att klimatförändringarna riskerar att få allvarliga konsekvenser för det enskilda vägnätet. Vi har redan sett exempel på det, exempelvis till följd av de skyfall som drabbade bl.a. Västernorrland häromåret. Detta understryker enligt vår mening behovet av att i den nationella planen lägga större fokus på klimatåtgärder och hur staten kan bistå exempelvis vägföreningar som drabbas av kraftiga skyfall och liknande naturkatastrofer.

21. Infrastrukturen i kris och beredskap, punkt 12 (S)

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (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 motionerna

2025/26:3556 av Peter Hultqvist m.fl. (S) yrkandena 36, 61, 68 och 71,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 12 och

2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 9,

bifaller delvis motionerna

2025/26:544 av Isak From m.fl. (S) yrkande 2,

2025/26:1945 av Mikael Dahlqvist och Lars Mejern Larsson (båda S) yrkande 4,

2025/26:3405 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 45 och 46,

2025/26:3443 av Ludvig Ceimertz m.fl. (M) yrkande 2 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 53 och 69 samt

avslår motionerna

2025/26:1777 av Jan Ericson m.fl. (M),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 50,

2025/26:3405 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 47 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 65 och 66.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona behovet av en stark infrastruktur för Sveriges förmåga att upprätthålla försörjningen av kritiska varor och tjänster för såväl det civila samhället som totalförsvaret. Manskraft, materiel, drivmedel och förnödenheter måste kunna transporteras över stora avstånd, i stora volymer, effektivt och utan avbrott. Här spelar enligt vår bedömning järnvägen en nyckelroll. Vi tvingas dock konstatera att Sverige under decennier har underinvesterat i både ny infrastruktur och i underhållet av befintliga anläggningar. Till detta kommer tydliga marknadsmisslyckanden, inte minst inom järnvägen. Konsekvenserna märks nu i form av inställda tåg, urspårningar, förseningar och försämrad framkomlighet. Detta är enligt vår mening ett hot mot Sveriges beredskap i kris – och i värsta fall i krig.

Vi kan konstatera att Natomedlemskapet innebär nya krav på svensk infrastruktur, inte minst på järnvägen. I den nationella säkerhetsplanen konstateras att hela Sveriges transportsystem behöver stärkas för att möta ökade krav på kapacitet, redundans och motståndskraft i kris och krig. Sveriges förmåga att upprätthålla försörjningen av kritiska varor och tjänster är avgörande för

både det civila samhället och totalförsvaret. Det handlar bl.a. om säker tillgång till råvaror, insatsvaror och grundläggande transporter. Här blir enligt vår bedömning redundans en central faktor. Med Natomedlemskapet följer nämligen också skyldigheten att kunna genomföra omfattande truppörflyttningar. En enda soldat kräver en hel container med materiel, vilket gör att en truppörflyttning på flera tusen personer framför allt måste ske på järnväg. Detta ställer krav på betydligt ökad järnvägskapacitet, och därutöver behöver samhällskritiska funktioner som nattågstrafiken upprätthållas. I ett läge av kris eller krig är dessa funktioner nödvändiga för att snabbt kunna förflytta trupper mellan t.ex. norra och södra Sverige. Regeringen bör tydligare markera den gränsöverskridande järnvägstrafikens betydelse för att bl.a. kunna genomföra omfattande truppörflyttningar. Vi menar därför att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att säkerställa den gränsöverskridande järnvägstrafikens fulla potential i ljuset av det förändrade geopolitiska läget.

Det är vidare viktigt att värna transportmöjligheterna till Finland, Baltikum och Polen i händelse av kris eller krig. Vi understryker att det är av avgörande betydelse att värna och vidareutveckla de transportförbindelser som i dag finns mellan Sverige och Finland. Dessa förbindelser utgör en strategisk länk som bidrar till att stärka vår gemensamma beredskap, säkerhet och motståndskraft i en tid då de säkerhetspolitiska förutsättningarna snabbt förändras. Genom att säkerställa robusta och tillförlitliga transportlösningar kan vi öka vår förmåga att upprätthålla nödvändiga flöden av resurser och stöd mellan länderna, något som är särskilt viktigt ur ett försvars- och krishanteringsperspektiv. Utöver detta är det av stor vikt att även utveckla transportmöjligheterna till Baltikum och Polen. Dessa länder utgör nyckelområden i den regionala säkerhetsstrukturen, och förbättrade transportförbindelser skapar bättre förutsättningar för samverkan, koordination och gemensam resiliens. Vi menar att Sverige på så sätt kan bidra till en starkare kollektiv förmåga att möta de utmaningar som vår del av Europa står inför.

Vidare vill vi framhålla att Sveriges geografiska läge gör vårt land till en central aktör för både nationell och regional säkerhet i Östersjöområdet. Gotland, Åland, Öresund och Västerhavet utgör tillsammans strategiska nyckelpunkter som måste kontrolleras för att säkra såväl våra egna som våra allierades intressen. Särskilt viktigt är enligt vår bedömning skyddet av sjötransporter och försörjningslinjer till Finland och Baltikum, vilka i händelse av kris eller konflikt kommer att vara avgörande för uthållighet, förstärkningar och gemensamma operationer. Vi påminner om att Sverige har en särskild roll som transitland för trupp och materiel, vilket gör skyddet av järnvägar, vägar och logistiknoder till en strategisk uppgift av högsta prioritet. Det är följaktligen viktigt att bygga rätt logistiska förutsättningar för Sveriges särskilda roll som transitland för trupp och materiel. Det är också av yttersta vikt att Sverige utvecklar en sammanhållen förmåga tillsammans med sina allierade för att försvara de kritiska transportlederna i vårt närområde.

Vi vill se en ökad beredskap i transportsektorn. Det pågående kriget i Ukraina och den allmänna säkerhetspolitiska utvecklingen i vår del av världen

visar att bl.a. infrastrukturen kan utgöra ett aktivt mål för en antagonist som vill skapa oro och oreda. Utan ett fungerande transportsystem blir störningar i samhällets funktionalitet snabbt mycket omfattande. En ökad beredskap i transport- och energisektorena är därför nödvändig.

Slutligen vill vi framhålla att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att planera för nationell försörjning och prioritering av transporter. I detta uppdrag bör det även ingå att, tillsammans med de civilområdesansvariga länsstyrelserna, utveckla regionala transportplaner som säkerställer en effektiv logistik och mobilitet under kris- och beredskapssituationer.

22. Infrastrukturen i kris och beredskap, punkt 12 (V)

av Malin Östh (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 50,

bifaller delvis motion

2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 9 och

avslår motionerna

2025/26:544 av Isak From m.fl. (S) yrkande 2,

2025/26:1777 av Jan Ericson m.fl. (M),

2025/26:1945 av Mikael Dahlqvist och Lars Mejern Larsson (båda S) yrkande 4,

2025/26:3405 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 45–47,

2025/26:3443 av Ludvig Ceimertz m.fl. (M) yrkande 2,

2025/26:3556 av Peter Hultqvist m.fl. (S) yrkandena 36, 61, 68 och 71,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 12 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 53, 65, 66 och 69.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis uppmärksamma att Sverige behöver en nationell hamnpolitik som utgår från bl.a. ett civilt beredskapsperspektiv. Jag kan bl.a. konstatera att Sjöfartsverkets djupdata är sekretesskyddade och utgör en av Försvarsmaktens viktigaste informationskällor för att kunna försvara Sverige. I sammanhanget vill jag också peka på att järnvägen är stommen i transportinfrastrukturen och därmed viktig inte bara i fredstid utan också i tider av höjd beredskap, kris eller ytterst krig.

Jag anser att samhällsviktig infrastruktur av både demokrati- och säkerhetsskäl ska ägas och drivas offentligt. När det gäller hamnar vill jag

uppmärksamma att utländskt ägande har visat sig vara en säkerhetsrisk i många länder. Exempelvis använder Kina sig systematisk av infrastrukturinvesteringar i andra länder för att utöka sin makt och sitt inflytande. Hamnar ligger ofta vid strategiskt viktiga platser och är sammanlänkade med resten av infrastrukturen för transporter. Jag menar att det därför är viktigt att staten tar ett helhetsgrepp om Sveriges hamnar och vilka som äger dem. Regeringen bör skyndsamt inkludera de svenska hamnarnas och totalförsvarets arbete i den civila beredskapen.

23. Infrastrukturen i kris och beredskap, punkt 12 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 53, 65, 66 och 69,
bifaller delvis motionerna

2025/26:1945 av Mikael Dahlqvist och Lars Mejern Larsson (båda S) yrkande 4,

2025/26:3405 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 45,

2025/26:3556 av Peter Hultqvist m.fl. (S) yrkande 68 och

2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 9 och

avslår motionerna

2025/26:544 av Isak From m.fl. (S) yrkande 2,

2025/26:1777 av Jan Ericson m.fl. (M),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 50,

2025/26:3405 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 46 och 47,

2025/26:3443 av Ludvig Ceimertz m.fl. (M) yrkande 2,

2025/26:3556 av Peter Hultqvist m.fl. (S) yrkandena 36, 61 och 71 samt

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 12.

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 eventuell kris, och det skapar en osäkerhet för både allmänheten och näringslivet. Under coronapandemin såg vi t.ex. att staten fick gå in och upphandla trafikplikt för en del flyglinjer, något som uppfattades som en ad hoc-hantering. På samma sätt har sjöfarten saknat riktlinjer för var, hur och när en del sträckor ska hållas igång. Jag menar att man behöver analysera och utreda om regeringens transportpolitiska mål klarar kriser som slår hårt mot mobilitet och transporter.

Det är enligt min bedömning viktigt att se att det blir tydligt vilken typ av miniminivå inom transportsystemen som garanteras vid en kris. Jag vill därför att regeringen tar fram en plan som är både tydlig och tillgänglig för hur man från statligt håll avser att – tillsammans med näringslivet – säkerställa miniminivåer för transporter inom flyg, sjöfart och tåg även under en allvarlig störning. Jag vill framhålla att detta bör gälla för både person- och gods-transporter.

Jag vill också peka på risken att ändpunkterna i logistikkedjan ställs utan försörjning när underlaget för gods- och linjetrafik upphör, dvs. att logistikkedjan bryts ”i mitten”, något som enligt min bedömning skapar stora sårbarheter. Jag vill uppmärksamma att mycket av godset i dag fraktas från olika transportköpare på samma rutt. Det som dock saknas är en diskussion om och en beredskap för vad som borde vara en lägsta nivå 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 menar att det är viktigt att säkerställa en lägsta nivå för transporter även under en kris.

Vidare vill jag rikta uppmärksamheten mot att viktiga system inom flyget, t.ex. flygtrafikledning och säkerhetsverksamhet, finansieras genom flygbolagens passageraravgifter och avgifter för godstrafik som man kan ta ut under normal verksamhet. I en kris faller dessa avgiftsintäkter ned till i princip noll. Eftersom säkerhet är helt grundläggande kan flyget inte startas upp fullt ut om inte dessa system är finansierade. För att säkerställa att dessa system underhålls och drivs, även om flygtrafiken är mycket svag, anser jag att staten borde ta ett större ansvar. För de statliga flygplatserna innebär detta att Swedavia bör bemyndigas i detta avseende, och när det gäller landets regionala flygplatser måste staten kunna gå in och via ekonomiska garantier se till att verksamheten fungerar. Även under en kris – och kanske i synnerhet då – måste landets finmaskiga flygplatsnätverk fungera och kunna bedriva en säker operativ verksamhet. Jag anser att det behöver utredas exakt hur detta ska gå till. Motsvarande resonemang kan användas också när det gäller Sjöfartsverket och dess farledsavgifter samt när det gäller Trafikverket och dess banavgifter m.m. för de olika tågoperatörerna. Mot den bakgrunden vill jag betona vikten av att säkerställa att systemkritiska trafik- och säkerhetssystem fungerar även i en kris.

Slutligen vill jag betona vikten av en robust infrastruktur som klarar såväl civil som militär rörlighet. Jag vill peka på att den gränsöverskridande infrastrukturen har kommit att bli alltmer aktuell med anledning av Sveriges inträde i försvarsalliansen Nato. Alla de nordiska grannländerna är nu fullvärdiga medlemmar, och det innebär att det behövs mer samarbete över landsgränserna för att öka den civila och militära rörligheten. Jag konstaterar i sammanhanget att Försvarsmakten har utpekade stråk där infrastrukturen behöver stärkas för att bättre kunna transportera trupper och utrustning, både för övning och i beredskapssyfte.

24. Infrastrukturen i kris och beredskap, punkt 12 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3405 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 45–47,
bifaller delvis motionerna

2025/26:1945 av Mikael Dahlqvist och Lars Mejern Larsson (båda S) yrkande 4,

2025/26:3443 av Ludvig Ceimertz m.fl. (M) yrkande 2,

2025/26:3556 av Peter Hultqvist m.fl. (S) yrkandena 68 och 71,

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 53, 66 och 69 samt

2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 9 och

avslår motionerna

2025/26:544 av Isak From m.fl. (S) yrkande 2,

2025/26:1777 av Jan Ericson m.fl. (M),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 50,

2025/26:3556 av Peter Hultqvist m.fl. (S) yrkandena 36 och 61,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 12 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 65.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis betona att transporter är en viktig funktion i samhället – såväl i fred som under kris och i händelse av krig. Jag kan konstatera att många samhällsviktiga funktioner är beroende av fungerande transporter, oavsett om det handlar om transporter av livsmedel eller sjukvårdspersonal eller andra samhällsviktiga verksamheter. I krig har transportsektorn en stor betydelse för såväl det militära som det civila försvaret. Ett flertal samhällsviktiga verksamheter är beroende av transportinfrastruktur och transporter. Jag vill särskilt lyfta fram att godstransporter är avgörande för försörjningstryggheten och för att upprätthålla ekonomin.

Jag vill också uppmärksamma att järnvägsnätet har en viktig roll för att snabbt kunna förflytta många människor vid kris eller krig. Det visar inte minst erfarenheterna från Ukraina. Fungerande transporter är beroende av att den offentliga infrastrukturen i form av vägar och järnvägar fungerar men också av en säker el- och energiförsörjning. Logistikplaneringen och själva transportererna utförs av tiotusentals privata aktörer, och ett stort antal myndigheter och företag ansvarar för samhällskritisk verksamhet som är beroende av

transporter. Det är därför svårt för en enskild myndighet att svara för prioriteringen av transporter. Ett system för ansvarsfördelning och fortsatt drift av transportsystemet, som fungerar både i kris och krig, behöver därför tas fram.

Jag anser att Trafikverket, eller en motsvarande myndighet, bör få i uppdrag att ta ett helhetsgrepp om transportfrågan och försörjningstryggheten vid kris och krig. Jag vill påminna om att Trafikverket sedan 2022 är beredskapsmyndighet med sektorsansvar. Det innebär att myndigheten har ett bredare ansvar att verka för stärkt samordning mellan myndigheter och andra aktörer samt för att driva på beredskapsutvecklingen inom transportområdet för en stärkt förmåga vid fredstida krissituationer och höjd beredskap. Trafikverket ska samverka med samtliga transportmyndigheter, andra sektorsansvariga myndigheter och näringslivet. Jag menar dock att Trafikverkets ansvar bör bli tydligare för att säkerställa att man tar ansvar för att såväl infrastruktur som utförandet av transporter ska fungera på alla beredskapsnivåer.

Jag menar sammanfattningsvis att regeringen bör ge Trafikverket ett förtydligat uppdrag att ta ett helhetsgrepp om transportfrågan för att såväl infrastruktur som utförandet av transporter ska fungera på alla beredskapsnivåer, på samma sätt som Energimyndigheten i dag tar ett helhetsgrepp om energisystemet. Vidare bör Trafikverket ta fram ett system för ansvarsfördelning och fortsatt drift av transportsystemet som fungerar i både kris och krig. Slutligen vill jag betona vikten av att rusta upp och bygga ut järnvägsnätet så att det klarar nödvändiga transporter i såväl fredstid som i händelse av kris eller i värsta fall krig.

25. Finansiering av infrastruktur, punkt 13 (V)

av Malin Östh (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 36–38 och

2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 43 och avslår motionerna

2025/26:409 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkande 2,

2025/26:791 av Dennis Dioukarev m.fl. (SD),

2025/26:959 av Louise Eklund (L),

2025/26:984 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkande 2,

2025/26:2549 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 8, 9, 23 och 24,

2025/26:3672 av Cecilia Engström (KD),

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 2,

2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 1 och
2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 42 och 44.

Ställningstagande

Jag kan inledningsvis konstatera att infrastruktur är den sektor där staten lägger mest pengar på investeringar. Historiskt sett har Sverige investerat ungefär 2 procent av bruttonationalprodukten (BNP) i infrastruktur, men jag uppmärksammar att den siffran har sjunkit märkbart de senaste decennierna. En förklaring till det är att regeringen inte längre finansierar infrastrukturinvesteringar med lån utan genom löpande anslag från statsbudgeten. För att göra de stora investeringar som behövs i omställningen av transportsektorn anser jag att det är rimligt att delar finansieras med lån utanför den ordinarie infrastrukturplanen. En investeringsbudget skulle innebära att kostnaden för investeringen fördelas över dess livslängd. Det är ett system som används av företag, kommuner och regioner m.fl., och även hushåll agerar i praktiken på samma sätt. Jag menar att en investering bör ses som något som man konsumerar under en längre tid och att regeringen därför bör införa en investeringsbudget. Jag anser vidare att byggandet av nya stambanor är särskilt lämpligt som ett lånefinansierat projekt. Genom att lyfta ut stambanorna ur den innevarande infrastrukturplanen kan de nya stambanorna byggas som ett sammanhängande projekt som inte konkurrerar med anslag till andra viktiga investeringar. Jag vill påminna om att också Trafikverket har föreslagit att stambanorna byggs som ett lånefinansierat projekt i en egen projektorganisation. Jag menar därför att regeringen bör se till att nya stambanor byggs som lånefinansierade projekt i egen projektorganisation.

Slutligen vill jag betona att investeringar i infrastruktur i hög grad är, och bör förbli, en i huvudsak statlig angelägenhet. Jag vill påminna om att all medfinansiering är frivillig, men metoden får inte bli ett sätt att ”köpa sig före i kön”, och målet om samhällsekonomisk effektivitet får enligt min mening inte frångås. Jag vill betona att det är den samhällsekonomiska nyttan som ska styra prioriteringen av objekt. Förekomsten av medfinansiering bör inte få avgöra prioriteringen, och mindre lönsamma projekt med medfinansiering bör inte få konkurrera ut mer lönsamma åtgärder utan medfinansiering. Risker med dagens system är att mer resurssvaga kommuner och regioner inte får ta del av statliga investeringsmedel i samma utsträckning som de med stora resurser. Jag menar att konsekvenserna för fördelningen av resurser behöver utredas. Regeringen bör därför ge Trafikverket i uppdrag att utreda och förtydliga principerna för medfinansiering och deras effekter, inte minst när det gäller fördelningen av infrastrukturmedel mellan olika delar av landet.

26. Finansiering av infrastruktur, punkt 13 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 2 och

2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 1 och

avslår motionerna

2025/26:409 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkande 2,

2025/26:791 av Dennis Dioukarev m.fl. (SD),

2025/26:959 av Louise Eklund (L),

2025/26:984 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkande 2,

2025/26:2549 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 36–38,

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 8, 9, 23 och 24,

2025/26:3672 av Cecilia Engström (KD) och

2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 42–44.

Ställningstagande

Jag kan inledningsvis konstatera att den absolut största delen av all infrastruktur finansieras genom statsbudgeten. Samtidigt har det genom åren skapats en underhållsskuld på omkring 120 miljarder kronor enligt Trafikverket. Jag menar att det är nödvändigt att hitta nya finansieringsvägar för att genomföra nödvändiga investeringar i Sveriges infrastruktur och beta av den upparbetade underhållsskulden. Jag anser att regeringen hade kunnat få fler investeringar gjorda om man hade varit mer aktiv med att driva på för alternativ finansiering av större projekt.

För vissa insatser aviserar man nu i den nationella planen att alternativ finansiering ska till, men det är enligt min mening inte tillräckligt. Det råder ingen tvekan om att det finns viktiga projekt där intresset redan är stort att bygga inte minst järnväg i samverkan med näringslivet, men tyvärr har alldeles för lite hänt i den frågan. Jag noterar att både svenska och utländska investerare, bl.a. pensionsfonder, har visat intresse för långsiktiga investeringar i Sverige. I många länder som är jämförbara med Sverige finansieras sedan länge viktiga samhällsinfrastrukturprojekt i offentlig-privat samverkan (OPS). Jag menar att nya former av finansiering av infrastruktur, utöver statsbudgeten, kan leda till att investeringar genomförs på betydligt kortare tid och genererar samhällsnytta samtidigt som kostnaden för staten minskar. Man öppnar på så vis upp för nya projekt som annars skulle skjutas på framtiden

eller kanske aldrig bli av. Jag menar att det bör finnas bättre möjligheter för investerare att aktivt bidra inom exempelvis större nationella projekt. Med större resurser skulle hela landet få möjlighet att genomföra viktiga tillväxthöjande infrastruktursatsningar.

Jag välkomnar att regeringen i juni 2025 tillsatte en särskild utredare som skulle se över hur infrastrukturinvesteringar kan genomföras snabbare och mer kostnadseffektivt genom att se över organisation och ersättningsmodell samt peka ut lämpliga objekt för OPS-lösningar. Utredningen redovisades i december 2025. En sådan utredning var något som jag hade efterfrågat, och jag bedömer att om dessa objekt ska komma till stånd inom en inte alltför lång tid behövs det en struktur för hur dessa OPS-lösningar och konkreta objekt kan genomföras. Jag anser att regeringen behöver lämna besked om utredningsresultatens fortsatta hantering, och jag vill här särskilt peka på att inspiration kan hämtas från våra grannländer.

Jag menar mot den bakgrunden att tempot behöver öka. Regeringen behöver återkomma till riksdagen med fler förslag på projekt som kan genomföras med alternativ finansiering. Regeringen bör därför ge Trafikverket i uppdrag att identifiera ett antal objekt från den nationella infrastrukturplanen som är lämpliga att hantera med extern medfinansiering. I sammanhanget vill jag också understryka att privat kapital och pensionsfonder bör ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige.

27. Finansiering av infrastruktur, punkt 13 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 8, 9, 23 och 24 samt

2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 42–44,

bifaller delvis motion

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 37 och
avslår motionerna

2025/26:409 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkande 2,

2025/26:791 av Dennis Dioukarev m.fl. (SD),

2025/26:959 av Louise Eklund (L),

2025/26:984 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkande 2,

2025/26:2549 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 36 och 38,

2025/26:3672 av Cecilia Engström (KD),

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 2 och

2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 1.

Ställningstagande

Att investera i Sveriges järnvägar är dyrt, men kommer med stora nyttor för både samhället och individen. Jag vill inledningsvis uppmärksamma att även otillräckliga investeringar kostar mycket pengar för samhället, men till skillnad från investeringar inte ger några nyttor tillbaka.

Jag ser en möjlighet i att finansiera framtidens infrastruktur genom lånefinansiering. Det möjliggör ytterligare medel som kan användas till utveckling av transportsystemet och utgör ett komplement till traditionell anslagsfinansiering. En avvägd lånefinansiering kan möjliggöra ett mer samordnat och effektivt genomförande av projekt. Det kan också ge nyttoeffekter som ger ökad kapacitet och gör att framkomlighet realiseras tidigare än vid anslagsfinansiering. Det är enligt min mening därför viktigt att göra det möjligt att till en del finansiera framtidens infrastruktur genom lånefinansiering.

Jag vill också peka på att staten bör initiera samfinansieringsavtal med kommuner och regioner. Det bör tillsättas en statlig förhandlare med syfte att möjliggöra ytterligare angelägna kollektivtrafikprojekt i större städer eller regioner där vägavgifter och trängselskatt kan utgöra en del av en större samlad finansiering. Jag konstaterar att både Stockholm och Göteborg har trängselskatt. Jag vill att det ska bli möjligt med förhandlingar genom en statlig förhandlingsperson och att sådana ska genomföras med de kommuner och regioner som vill delta i samtalen. Jag kan konstatera att det redan i dag finns olika projekt i våra större städer och regioner som skulle kunna bli aktuella i samband med sådana förhandlingar.

Jag kan vidare konstatera att det i dag är Trafikverket som upphandlar järnvägsprojekt och att verket får anslag för detta varje år. Jag anser att detta är ett system där effektiviteten och snabbheten i projekten blir lidande. Jag vill uppmärksamma att det finns goda exempel på alternativa lösningar, såsom Botniabanan och Öresundsbron. Båda dessa projekt drevs i bolagsform. Botniabanan sköttes som ett bolag där dåvarande Banverket ägde merparten och kommunerna en mindre del. Finansieringen skedde initialt med lån på marknaden men fördes med tiden över till Riksgälden. Genom att man driver järnvägsprojekt i bolagsform i stället för att ge årliga anslag kunde bandragningen gå ovanligt fort. Vidare innebar det att ett samarbetsklimat och en vi-känsla skapades inom bolaget. Problem kunde lösas successivt och projektförskjutningar – såväl framåt som bakåt – kunde enkelt hanteras ekonomiskt utan att projektet stannade upp. Problemet med upphandlingar som sinkar arbetet minimerades. Jag menar att denna finansieringsform skulle innebära att Sverige kan få ny järnväg snabbare nu när den behövs och inte i en avlägsen framtid. Det är viktigt att skyndsamt arbeta för att olika järnvägsprojekt kan genomföras i bolagsform. Jag menar därför att det inom Trafikverket även ska vara möjligt att driva järnvägsprojekt i bolagsform och att det ska vara möjligt att projektfinansiera stora järnvägsprojekt.

Vidare vill jag i sammanhanget peka på att Fehmarn Bält-tunneln mellan Danmark och Tyskland i början på 2030-talet kommer att öppnas för järnvägs- och vägtrafik. Detta kommer att markant ändra godsflödena in i Sverige, och risken är överhängande att vi får stora mängder gods på väg om inte järnvägs-systemet i Sverige är anpassat till förändringarna. Jag noterar att Trafikverkets bedömningar är att Södra stambanan och Västkustbanan får ökad godstrafik. I Danmark görs redan stora arbeten med nya spår men i Sverige händer inget. För att öka kapaciteten över sundet behöver nya beslut om landanslutningar till Öresundsbron fattas nu. Samtidigt bör det ses över om Svedab kan göra arbetet inom ramen för bolaget och därmed äga en del av infrastrukturen samt om finansieringen kan ske via Öresundsbron. Sammanfattningsvis anser jag att man bör pröva utbyggnaden av nya landanslutningar för järnväg från Öresundsbron genom att låta Svedab bygga och äga infrastrukturen.

Slutligen vill jag peka på att stora delar av ny infrastruktur i Danmark sköts inom ramen för ett nationellt bolag, Sund & Bælt. Jag noterar att många anser att denna konstruktion gör framdriften och underhållet av järnvägar mycket rationellare och effektivare. Jag menar därför att man bör utreda om det danska nationella infrastrukturbolaget Sund & Bælts konstruktion kan utgöra en lösning på framdriften av järnvägsprojekt i Sverige.

28. Samhällsekonomiska analyser, punkt 14 (S, V, C, MP)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 107,

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 19,

2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 13,

2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 48 och

2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 6,

bifaller delvis motionerna

2025/26:33 av Josef Fransson (SD) yrkande 2 och

2025/26:2628 av Martina Johansson och Elisabeth Thand Ringqvist (båda C) yrkande 2 och

avslår motion

2025/26:33 av Josef Fransson (SD) yrkande 1.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att modellerna för samhällsekonomiska lönsamhetsbedömningar utgör ett viktigt underlag i transportinfrastrukturplaneringen genom att de ligger till grund för vilka beslut om investeringar som fattas. Vi har en skyldighet att använda våra gemensamma resurser på bästa sätt, och för att lyckas med det krävs det enligt vår mening att beslutsunderlagen bygger på korrekta analyser och rättvisande beräkningar. Enligt vår bedömning ger dock dagens modeller inte en fullständig och objektiv bild. Vi menar att modellerna innehåller systematiska snedvridningar, och det finns en betydande risk att modellernas begränsningar leder till felaktiga prioriteringar och beslut. Vi anser därför att det behövs ett omtag när det gäller samhällsekonomiska beräkningar.

Bland annat vill vi uppmärksamma att Trafikverkets slutsats är att klimatutsläpp generellt har mycket liten betydelse i samhällsekonomiska nytto-kostnadsanalyser jämfört med exempelvis restider och trafiksäkerhet. Trafikverkets prognoser för trafikutvecklingen har dessutom ofta överskattat utvecklingen för biltrafiken och underskattat resandet med tåg. Enligt vår bedömning får klimatutsläppen i transportsektorn således inte det utrymme som skulle behövas för att förändra planeringen, och detta har starkt missgynnat järnvägstrafiken. Det finns exempel på järnvägsprojekt som har bedömts som samhällsekonomiskt olönsamma trots att de beskrivs som helt avgörande och angelägna för transportinfrastrukturen som helhet. Vi vet att viktiga järnvägssatsningar, som på t.ex. Malmbanan, ofta bedöms som samhällsekonomiskt olönsamma.

Vi kan konstatera att regeringen betonar att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara den vägledande principen i urvalet av vilka objekt som ingår i planen, men vi kan samtidigt konstatera att de samhällsekonomiska beräkningsmodeller som används i dag missgynnar järnvägen. Att bygga ny järnväg innebär en lång återbetalningstid, men också en lång livslängd. Det är enligt vår mening uppenbart att om beräkningar görs på kortare tidshorisonter minskar den ekonomiska lönsamheten. Att stycka upp järnvägen och bygga enskilda sträckor och sedan räkna på dem i stället för på effekter av hela stråket gör att helhetsperspektivet och därmed samhällsnyttan riskerar att försvinna i beräkningarna.

För att beräkna den samhällsekonomiska nyttan av ett projekt behöver även 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. Vi vill uppmärksamma att nyttan av tillförlitliga godstransporter inte framgår av dagens kalkylmodeller. Vi anser att det behöver genomföras en samhällsekonomisk värdering av godsprojekt som på ett rättvisande sätt speglar deras betydelse både för näringslivets konkurrenskraft och för Sveriges konkurrenskraft som nation. Vi vill betona att transporterna är en integrerad del i den industriella produktionen och skapar stora mervärden för Sverige. Mot den bakgrunden bör man göra en genom-

lysning och omarbetning av värderingen av godstransporter i de samhälls-ekonomiska kalkylerna för att värdera industrins och godsflödets betydelse rätt.

Vi anser sammanfattningsvis att man behöver genomföra en större översyn av de samhällsekonomiska analyser som ligger till grund för bedömningen av samhällsekonomisk nytta. Regeringen behöver låta granska och förändra den modell för samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning som Trafikverket använder. Modellen bör ses över och utvecklas för att bättre spegla verkliga samhällsekonomiska värden. Vi vill betona att Sverige behöver beräkningsmodeller som omfattar vikten av robusta, sammanhängande stråk och som ger ett hållbart transportsystem. Regeringen bör därför ge Trafikverket i uppdrag att utveckla samhällsekonomiska beräkningsmodeller för infrastrukturinvesteringar som tar bättre hänsyn till bl.a. järnvägens samhällsnyttiga egenskaper och långsiktiga hållbarhet.

29. Kostnadskontroll, produktivitet och effektivitet, punkt 15 (S)

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 33 och

2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 11 och
avslår motionerna

2025/26:33 av Josef Fransson (SD) yrkande 3,

2025/26:661 av Kristoffer Lindberg (S) yrkande 2,

2025/26:1940 av Mattias Jonsson och Johan Büser (båda S),

2025/26:3631 av Magnus Jacobsson (KD) och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 3.

Ställningstagande

Det är viktigt att resurserna för underhåll och investeringar i infrastruktur inte bara ökar utan att de också används på ett så effektivt sätt som möjligt. Noggrann kostnadskontroll är enligt vår mening avgörande eftersom infrastrukturinvesteringar alltför ofta har dragits med skenande kostnadsökningar. Vi vill påminna om att den tidigare regeringen gav Trafikanalys i uppdrag att granska och följa upp Trafikverkets arbete med kostnadskontroll inom den nationella planen för transportinfrastrukturen. Uppdraget ska redovisas årligen

fram till 2028 och syftar till att förbättra Trafikverkets rutiner och arbetssätt. Vi menar att detta arbete måste följas upp löpande och leda till konkreta förbättringar under hela perioden, inte först vid uppdragets slut. Samtidigt måste transparensen kring orsakerna till bristande kostnadskontroll stärkas.

Vi vill vidare bl.a. framhålla att underhållet av järnvägen behöver bli mer kostnadseffektivt, och därför vill vi att en större del av underhållet ska utföras i Trafikverkets egen regi. Detta är viktigt för att stärka beredskapen och få bättre kontroll över kostnader och genomförande. Detta skulle dessutom skapa bättre jämförelser mellan olika utförare och därmed stärka uppföljningen. Vi menar sammanfattningsvis att kostnadskontrollen vid infrastrukturinvesteringar måste skärpas kraftigt, och det pågående arbetet med ökad kostnadskontroll behöver följas upp med förslag på åtgärder som sedan noga följs upp för att se om de ger avsedd effekt.

30. Kostnadskontroll, produktivitet och effektivitet, punkt 15 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 3 och
avslår motionerna

2025/26:33 av Josef Fransson (SD) yrkande 3,
2025/26:661 av Kristoffer Lindberg (S) yrkande 2,
2025/26:1940 av Mattias Jonsson och Johan Büser (båda S),
2025/26:3631 av Magnus Jacobsson (KD),
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 33 och
2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 11.

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 menar att det på många punkter är tydligt att planeringen av vägar och järnvägar behöver bli effektivare. Fysiska och marknadsmässiga förutsättningar förändras över tid, men behovet av en smart planering av infrastruktur består. Jag vill betona att när ett flertal aktörer får verka på en marknad leder det till ökad konkurrens, lägre priser och bättre kvalitet. Jag menar därför att järnvägsunderhåll på statliga järnvägar ska upphandlas på marknadsmässiga

villkor och att det är viktigt att den upphandlande myndigheten besitter rätt kompetens för att säkerställa att underhållet blir effektivt och av hög kvalitet. Jag anser 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.

Jag vill i sammanhanget även lyfta fram att regelverket för strategisk och ekonomisk planering av vägar och järnvägar är komplext och svåröverskådligt, delvis på grund av att det har tillkommit vid olika tider och tillämpats med olika syften. Detta gör det svårt att göra en realistisk planering som kan spänna över flera områden, såsom hänsyn till miljö och kostnadseffektivitet. Lagstiftningen som berör planeringen av vägar och järnvägar bör därför utvärderas med syftet att öka effektiviteten och produktiviteten av investeringar.

31. Resursfördelningen mellan regionerna, punkt 16 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3596 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 57 och

2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 6 och
avslår motionerna

2025/26:874 av Lars Isacson m.fl. (S),

2025/26:1082 av Markus Kauppinen m.fl. (S) yrkande 3,

2025/26:1873 av Tomas Kronståhl och Laila Naraghi (båda S),

2025/26:2439 av Saila Quicklund (M),

2025/26:2677 av Anna-Caren Säterberg och Lena Bäckelin (båda S),

2025/26:3287 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 6 och

2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 41.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis slå fast att infrastrukturinvesteringar bör möjliggöra fler klimatsmarta transporter. För mig är det självklart att förutsättningarna för ett hållbart resande måste stärkas. Jag kan samtidigt konstatera att EU:s och Sveriges transportsystem står inför stora utmaningar.

Av regeringens skrivelse om den nationella planeringen för transportinfrastrukturen 2026–2037 framgår det att man gör omprioriteringar som innebär att 10 projekt har fått stå tillbaka till förmån för 27 nya som regeringen har fogat till planen. Jag noterar samtidigt att endast ett av dessa nya projekt

återfinns norr om Stockholm. Jag menar att detta understryker hur regeringen återigen misslyckas med att se till hela landets behov. Därtill kan man ifrågasätta prioriteringen mot bakgrund av totalförsvarets behov eftersom norra Sverige på många sätt är i stort behov av infrastruktur för både det militära och det civila försvarets behov. Till denna fråga hör också länsplanerna. Under den senaste tioårsperioden har dessa minskat som andel av de totala satsningarna på infrastrukturen. Jag menar att staten i dialogen med kommuner och regioner behöver skicka tydliga signaler om att det finns en helhetssyn. När planer som den nationella planen tas fram bör det också genomföras en gedigen konsekvensanalys som bl.a. tar upp hur hänsyn tas till hela landets behov och som tydligt belyser landsbygdsperspektivet i infrastrukturplaneringen.

Jag vill vidare betona att det ska vara lätt att ta sig runt i Europa, utan att det sker på bekostnad av klimatet. Att knyta ihop Sverige och EU med gröna transporter är därför prioriterat, och jag vill betona att det är viktigt att orter i hela Sverige, från norr till söder, inkluderas i planeringen och finansieringen inom ramarna för EU:s transportsamarbete. Jag vill understryka att alla har rätt till bra förbindelser. Att infrastrukturen binds samman är även viktigt för att stärka försvaret och beredskapen. Jag menar därför att regeringen bör vara drivande för att en större del av EU:s infrastruktursatsningar går till att säkerställa god mobilitet i glesbefolkade områden.

32. Resursfördelningen mellan regionerna, punkt 16 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 41,

bifaller delvis motionerna

2025/26:1082 av Markus Kauppinen m.fl. (S) yrkande 3 och

2025/26:3287 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 6 och

avslår motionerna

2025/26:874 av Lars Isacson m.fl. (S),

2025/26:1873 av Tomas Kronståhl och Laila Naraghi (båda S),

2025/26:2439 av Saila Quicklund (M),

2025/26:2677 av Anna-Caren Säterberg och Lena Bäckelin (båda S),

2025/26:3596 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 57 och

2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 6.

Ställningstagande

Jag menar att regeringen ytterligare bör öka ramarna till länsplanerna. Enligt min bedömning är länsplanerna kraftigt underfinansierade, trots den senaste ökningen av medel. Jag påminner om att länsplanerna är den del av de nationella investeringarna i infrastruktur som regionerna förfogar över, och det är i länsplanerna som regionerna själva kan avsätta medel för regional kollektivtrafik och cykel. Staten medfinansierar vissa satsningar som syftar till att skapa och förbättra förutsättningarna för resande med kollektivtrafik och cykel. Detta görs framför allt via länsplanerna och sedan 2015 också via stadsmiljöavtalen.

Jag menar således att länsplanerna behöver få ökade anslag. En ökning av medlen till länsplanerna med ytterligare ca 9,1 miljarder kronor skulle motsvara en ökning på 15 procent och stärka regionernas förutsättningar att finansiera kollektivtrafik och cykel. Jag menar att medelsfördelningen mellan länen i länsplanerna borde se ut som i tabellen nedan.

Förslag till medelsfördelning mellan länen i länsplanerna

Belopp i miljoner kronor

Län	Mitt förslag	Förändring i jämförelse med regeringens förslag
Stockholm	16 238	+2 118
Uppsala	2 914	+380
Södermanland	1 896	+247
Östergötland	3 125	+408
Jönköping	2 611	+341
Kronoberg	1 502	+196
Kalmar	1 581	+206
Gotland	394	+51
Blekinge	945	+123
Skåne	8 596	+1 121
Halland	2 287	+298
Västra Götaland	11 806	+1 540
Värmland	1 885	+246
Örebro	2 019	+263
Västmanland	1 754	+229
Dalarna	1 952	+255
Gävleborg	1 879	+245
Västernorrland	651	+215
Jämtland	946	+123
Västerbotten	1 887	+246
Norrbotten	1 810	+236
<i>Summa</i>	<i>69 678</i>	<i>+9 087</i>

33. Investerings- och underhållsåtgärder, punkt 17 (S)

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:424 av Stina Larsson (C),

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 139 i denna del,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 1, 19, 29, 43, 67 och 102 samt

2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 2 i denna del och 10, bifaller delvis motionerna

2025/26:661 av Kristoffer Lindberg (S) yrkande 1,

2025/26:2054 av Anne-Li Sjölund (C),

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 20 och 21 samt

2025/26:3282 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 11 och

avslår motionerna

2025/26:950 av Daniel Persson (SD),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 41 och 42,

2025/26:3185 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 30,

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 36,

2025/26:3302 av Lars Püss (M),

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 13 och 37,

2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 2 och 12,

2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 3, 9, 10, 27, 28 och 40 samt

2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 10 och 11.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona behovet av långsiktighet i infrastrukturpolitiken. Vi vill bl.a. lyfta fram att förebyggande underhåll är långsiktigt billigare och mer effektivt än det akuta avhjälpande underhållet, men vi konstaterar att i dagens marknadsstyrda modell prioriteras inte långsiktighet och robusthet, utan i stället handlar det om kortsiktiga besparingar och vinstintressen, vilket leder till ökade kostnader och sämre kvalitet. Resultatet har blivit en upphandlingscirkus där resurser läggs på detaljstyrning, juridik och administration i stället för på banarbetare och maskiner ute på spåren. Vi menar att denna modell skapar varken effektivitet eller kvalitet utan driver upp

kostnaderna och undergräver robustheten. Vi vill bryta den upphandlingsmodell som i dag driver upp kostnaderna och splittrar ansvaret. Vi kan konstatera att eftersom Trafikverket inte längre utför underhåll i egen regi har detta medfört att en stor del av den statliga kompetensen på området har gått förlorad. Vi vill understryka att underhållet av järnvägen behöver bli mer kostnadseffektivt. Vi anser också att med längre upphandlingstider, större geografiska områden i upphandlingarna och minskad detaljstyrning kan konkurrensen förbättras, innovation främjas och effektiviteten öka. Vi menar därför att det finns behov av att en större del av järnvägsunderhållet ska utföras i Trafikverkets egen regi, och vi vill här särskilt peka på behovet av utökad utförarkompetens inom Trafikverket. Trafikverket behöver ha en stark egen kapacitet, med banarbetare och maskiner i egen regi, för att kunna säkerställa kvaliteten, kompetensförsörjning och kontinuitet i underhållet.

Järnvägen är överbelastad i dag. Kapacitetsbristen märks varje dag och drabbar både resenärer och företag, och små störningar får stora konsekvenser. Det är mycket allvarligt att regeringen ignorerar centrala flaskhalsar och att regeringen omedelbart stoppade nya stambanor när den tillträdde. Det krävs enligt vår mening betydande insatser för att möta de kapacitetsutmaningar som järnvägsnätet står inför, inte minst när Fehmarn Bält-förbindelsen tas i bruk. Infrastruktursatsningarna, och särskilt järnvägssatsningarna, behöver utgå från behovet av tillväxt och industriell utveckling, där behovet av bättre kapacitet för godsflöden är stort. Inte minst visar den industriella utvecklingen i norra Sverige behovet av kommunikationer och infrastruktur av högsta kvalitet. Företag investerar hundratals miljarder kronor i Sverige – då måste staten också kunna leverera fungerande infrastruktur. Vi vill även lyfta upp att kapacitetsutmaningarna för järnvägen i södra Sverige kommer att öka kraftigt. När Fehmarn Bält-förbindelsen står färdig kommer godstrafiken mellan Skandinavien och kontinenten att öka markant. Vi menar att det behövs satsningar på infrastruktur som skapar bättre förutsättningar för de godstransporter som vårt välförhållande vilar på. Ett framgångsrikt näringsliv och hög sysselsättning är beroende av pålitliga transporter och väl utbyggd infrastruktur. Behovet av ökad kapacitet är akut. Våra grannländer gör stora investeringar som förutsätter att Sverige genomför motsvarande satsningar. Utan egna investeringar riskerar vi att inte kunna dra nytta av deras utbyggnad. Att regeringen har valt att stoppa utbyggnaden av ny järnvägskapacitet är därför fullständigt obegripligt och kommer att få allvarliga konsekvenser för både resenärer, företag och klimatet.

Vidare vill vi betona att vägnätet är avgörande för att hela Sverige ska fungera. Det binder samman landets olika delar, bär upp både arbetsresor och godstransporter och är särskilt viktigt i de delar av landet där järnvägen inte är ett alternativ. För att vägnätet ska vara robust krävs det långsiktiga investeringar i bl.a. underhåll och bärighet. Bilen är det viktigaste transportmedlet för väldigt många svenskar och inte minst i glesbygden och på landsbygden. Därför menar vi att kostnaderna för bilkörning alltid måste vara rimliga och förutsättningarna för bilen som transportmedel goda. Sverige är

ett stort och avlångt land där många delar är glest befolkade, och det ställer höga krav på ett väl utbyggt och underhållet vägnät. Vägarna måste vara välskötta och brister som potthål måste åtgärdas. Vi vill därför uppmärksamma 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. Vi vill också framhålla att arbetet med att säkra BK4-status på fler vägar är särskilt viktigt för näringslivets behov av tunga transporter.

Sammanfattningsvis vill vi lyfta fram behovet av ny järnvägskapacitet och betona att satsningar på järnvägs- och vägunderhåll kan bidra till att stärka konjunkturen, öka sysselsättningen och hålla Sverige samman. Satsningar på infrastruktur skapar bättre förutsättningar för de godstransporter som vårt välstånd vilar på.

34. Investerings- och underhållsåtgärder, punkt 17 (V)

av Malin Östh (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 41 och 42 samt

2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 10 och 11,

bifaller delvis motionerna

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 37 och

2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 12 och

avslår motionerna

2025/26:424 av Stina Larsson (C),

2025/26:661 av Kristoffer Lindberg (S) yrkande 1,

2025/26:950 av Daniel Persson (SD),

2025/26:2054 av Anne-Li Sjölund (C),

2025/26:3185 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 30,

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 20, 21 och 36,

2025/26:3282 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 11,

2025/26:3302 av Lars Püss (M),

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 139 i denna del,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 1, 19, 29, 43, 67 och 102,

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 13,

2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 2 i denna del och 10,

2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 2 och

2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 3, 9, 10, 27, 28 och 40.

Ställningstagande

Jag kan inledningsvis konstatera att det råder kapacitetsbrist på järnvägen men att det trots detta samtidigt finns ett flertal järnvägssträckor som är påbörjade men inte färdigställda. Det finns flera exempel på sträckor som fortfarande återstår att bygga ut till dubbelspår. Jag menar att det är ett gigantiskt resursslöseri att kapaciteten och dess potential – samhällsnyttan – inte kan tas i bruk och att de fulla effekterna av redan gjorda investeringar inte kan tillgodogöras. Det är därför av största vikt att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att färdigställa redan påbörjade järnvägssträckor.

Vidare vill jag uppmärksamma de regionala banorna som spelar en viktig roll i ett fungerande järnvägssystem och i klimatomställningen. Jag menar att det regionala järnvägsnätet behöver 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 har noterat att inte ens när det finns intresse av att trafikera vissa banor öppnas de åter för trafik. Jag anser att det är viktigt att de regionala banornas potential förverkligas för att utveckla ett hållbart transportsystem i hela landet. Nedläggningshotade banor bör därför rustas upp för att skapa möjligheter till ökad trafikering, och inga banor ska läggas ned. Det behöver också säkerställas att det finns en fungerande anslutning från regionala banor till stambanorna. Jag menar att regeringen bör återkomma med förslag som säkerställer att det regionala järnvägsnätet utvecklas och att ett moratorium för nedläggning av regionala banor bör införas.

Jag vill dessutom lyfta fram att det behövs ökade investeringar i den nationella cykelinfrastrukturen. För att nå en fossilfri transportsektor till 2030 måste vi i större utsträckning använda både kollektivtrafik, cykel och gång. Jag vill påminna om att cykeln är ett av de mest hållbara transportmedlen; den minskar utsläpp och trängsel och förbättrar folkhälsan. EU:s cykeldeklaration från 2024 lyfter fram just cykelns roll för klimatet, människors välbefinnande och tillgängligheten i våra städer. Deklarationen uppmanar därför medlemsländerna att prioritera cykelpolitiken, men trots detta tvingas jag konstatera att anslagen för cykel minskar i regeringens nya nationella plan jämfört med den föregående nationella infrastrukturplanen. Jag vill påminna om att tidigare nationella planer har innehållit både en särskild pott med pengar som har varit reserverad för cykelinvesteringar längs statliga vägar och medel som via stadsmiljöavtalen har kunnat gå till cykelsatsningar. Inget av detta finns med i den nuvarande planen. Trots att antalet resor i Sverige till ca 12 procent utgörs av cykling utgör nu cykelinvesteringar endast 2 promille av den nationella planens budget. Jag vill starkt understryka att detta inte är försvarbart. Cykelinfrastrukturen måste få en mer framskjuten plats i planeringsarbetet i sig. Trots att forskningen visar att cykelinvesteringar är samhällsekonomiskt lönsamma fortsätter cykelåtgärder att vara lågt prioriterade. De får helt enkelt inte samma tyngd i samhällsekonomiska bedömningar som satsningar på bil- eller tågtrafik. En avgörande orsak till osäkerheten är att Trafikverket saknar

fungerande verktyg för att analysera den samhällsekonomiska nyttan av cykelåtgärder. Det gör det svårt att planera, jämföra och fatta välgrundade beslut. Utan tydliga analyser riskerar värdefulla cykelsatsningar att falla mellan stolarna, trots att de kan spela en viktig roll för både trafiksäkerheten, folkhälsan och klimatmålen. Jag anser att riksdagens mål om en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning och främjande av cykeltrafik måste synas tydligt i Trafikverkets planering. Mot den bakgrunden anser jag att regeringen bör återkomma med ett separat statligt anslag för cykelinfrastruktur till den nationella infrastrukturplanen som uppfyller kraven på utbyggd cykelinfrastruktur.

Avslutningsvis vill jag uppmärksamma färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet. Den är det absolut viktigaste transportsättet för gods- och persontransporter till och från Gotland. Eftersom färjan fungerar som gotlänningarnas landsväg har Gotland en särskild situation som staten enligt min mening behöver ta ett ökat ansvar för. Jag vill peka på att Trafikanalys har konstaterat att Gotlandstrafiken bör ses som en ersättning för en landförbindelse och därför bör hanteras som andra statliga infrastrukturfrågor. Jag delar denna bild och vill påminna om att mitt parti därför länge har drivit frågan om att Gotlandstrafiken bör hanteras i den nationella planen för transportinfrastruktur. Mot den bakgrunden anser jag att regeringen bör återkomma med förslag om hur Gotlandstrafiken kan räknas som infrastruktur och hanteras inom ramen för infrastrukturplaneringen och dess finansiering.

35. Investerings- och underhållsåtgärder, punkt 17 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3185 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 30,

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 13 och 37 samt

2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 2 och 12,

bifaller delvis motionerna

2025/26:3282 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 11 och

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 139 i denna del och

avslår motionerna

2025/26:424 av Stina Larsson (C),

2025/26:661 av Kristoffer Lindberg (S) yrkande 1,

2025/26:950 av Daniel Persson (SD),

2025/26:2054 av Anne-Li Sjölund (C),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 41 och 42,

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 20, 21 och 36,
2025/26:3302 av Lars Püss (M),
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 1, 19, 29, 43, 67 och 102,
2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 2 i denna del och 10,
2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 3, 9, 10, 27, 28 och 40
samt
2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 10 och 11.

Ställningstagande

Jag kan inledningsvis tyvärr konstatera att Sveriges infrastruktur länge har varit eftersatt och bortprioriterad, vilket har fått ödesdigra konsekvenser med potthål i vägarna, tåg som inte går i tid och en underhållsskuld som kommer att bestå under en lång framtid. Riksdagen har beslutat om en budgetram på närmare 1 171 miljarder kronor för den kommande planperioden. Det är en stor ram, men tyvärr har regeringen valt att tydligt prioritera vägar framför järnvägar och att tydligt ställa trafikslag mot varandra. Jag vill framhålla att det behövs ett Sverigelyft, en politik som på allvar tar tag i situationen och bidrar till reformer och resurser för att hela infrastrukturen ska fungera. Ett Sverigelyft är viktigt av flera olika skäl, inte minst för att anpassa infrastrukturen efter de utmaningar som samhället står inför i dag – för att privatpersoner ska kunna röra sig obehindrat mellan hem och jobb, för att företag ska kunna få material till sin produktion och för att bl.a. utveckla svensk turism. Teknikutveckling, effektivisering, digitalisering, regelförenklingar och en omställning till elektrifierade transporter och en ökad andel förnybara drivmedel kan bidra till goda kommunikationer i hela landet utan att miljö- och klimatpåverkan ökar. Det är av största vikt att värna hela Sveriges utveckling och att de resurser som satsas på infrastruktur fördelas över hela landet.

Jag menar att regeringen bör presentera en plan för de större stråk som behöver färdigställas för att öka kapaciteten på svensk järnväg. Ökade investeringar skulle kunna leda till att man kan färdigställa hela stråk i stället för att som regeringen fortsätta med att ”snuttifiera” investeringarna. Jag anser att det säger sig självt att det är först när hela Ostkustbanan har moderniserats, när hela Norrbottenbanan har byggts, när hela Väst kustbanan har åtgärdats och när hela den nya järnvägen mellan Stockholm och Oslo är på plats som den sortens järnvägar fullt ut levererar i form av samhällsekonomisk nytta. De korta sträckor längs vissa av dessa och andra järnvägar som regeringen har med i planen kommer inte att bli lika lönsamma som om man hade sett till att ta ett helhetsgrepp. Jag menar att det är självklart att prioriteringar behöver göras, och det är ett digert arbete att planera för framtidens transportinfrastruktur, men jag hade väntat mig en mer framtätsyftande plan från regeringen än den nationella plan som man nu har redovisat. Jag är inte heller helt övertygad om att regeringen i sina satsningar som redovisats i planen har prioriterat rätt i alla delar.

Vidare vill jag uppmärksamma att Trafikverket har pekat ut ett stort antal banor där hastigheten måste sänkas för att banorna är i dåligt skick. Detta 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 betona att en fungerande järnväg bl.a. bidrar till att förstora nuvarande arbetsmarknadsregioner, och det är en viktig tillgång för en allt rörligare befolkning. Dessa regionala och lokala banor är i många fall också helt avgörande för näringslivets funktion och dess godstransporter. Jag vill att man öronmärker en del av järnvägsunderhållet till att rusta upp de lokala banor på den svenska landsbygden som har en viktig både pendlings- och godstransportfunktion och därmed stor betydelse för jobb och tillväxt. Jag kan konstatera att dessa i regel hamnar långt ned bland Trafikverkets prioriteringar, där stambanorna alltid ligger först och de regionalt viktiga men mindre banorna utanför stomnätet därför i många fall aldrig blir upprustade. Jag anser att det är prioriterat att den underhållsskuld som finns kopplad till den svenska järnvägen ska betalas tillbaka. De brister som finns i det svenska järnvägsnätet behöver åtgärdas så att tågen kan fungera och gå i tid. Sammanfattningsvis menar jag därför att Trafikverket bör anslå medel till järnvägsunderhåll av lokala banor.

Dessutom konstaterar jag att vägstandarden på sina håll är under all kritik. Det bristande underhållet av vägar i Sverige har i alltför hög utsträckning lett till förslag om sänkta hastigheter. Ofta används hastighetsänkningarna som en enkel utväg när ansvariga myndigheter inte anser sig ha råd att investera i välbehövligt underhåll. Med sänkta hastigheter ökar dock avstånden eftersom restiden blir längre. Om landsbygden ska ha möjlighet att utvecklas behövs det goda och effektiva kommunikationer, även på väg. Jag vill peka på att inte minst statens mest finmaskiga och lågtrafikerade vägnät, vägklass 5–6, är viktigt för tillgänglighet i hela landet men att detta vägnät i stora delar har både en bristfällig standard och en dålig framkomlighet stora delar av året. Det finmaskiga vägnätet, både statens och det som förvaltas av vägsamfälligheter, måste ha en hållbar och bra standard. Jag menar att begreppet en lägsta acceptabel eller godtagbar vägstandard som möjliggör en nollvision om sänkta hastigheter på landsvägar bör införas.

Avslutningsvis vill jag peka på att cykeln behöver få en mer framträdande roll i infrastrukturplaneringen. Jag kan konstatera att såväl enskilda som statliga och kommunala vägar är flitigt använda av cyklisterna. Det behövs fler lokala och regionala cykelbanor. Ökat cyklande gynnar klimatet, miljön och hälsan samt minskar trängseln i städerna. En stor del av de beslut som rör cykeltrafik fattas lokalt eller regionalt, men den nationella nivån måste aktivt föra en dialog och skapa förutsättningar för regionalt och kommunalt samarbete. Staten behöver också vara aktiv när det gäller att bygga cykelinfrastruktur, och det behövs lagändringar så att friliggande cykelvägar kan byggas utan samband med en anslutande bilväg.

36. Investerings- och underhållsätgärder, punkt 17 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 20, 21 och 36,

2025/26:3282 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 11,

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 139 i denna del och

2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 3, 9, 10, 27, 28 och 40,
bifaller delvis motionerna

2025/26:424 av Stina Larsson (C),

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 67,

2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 2 i denna del,

2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 12 och

2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 10 och
avslår motionerna

2025/26:661 av Kristoffer Lindberg (S) yrkande 1,

2025/26:950 av Daniel Persson (SD),

2025/26:2054 av Anne-Li Sjölund (C),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 41 och 42,

2025/26:3185 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 30,

2025/26:3302 av Lars Püss (M),

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 1, 19, 29, 43 och 102,

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 13 och 37,

2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 10,

2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 2 och

2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 11.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis slå fast att det är en viktig och grundläggande uppgift att underhålla både vägar och järnvägar. Att det eftersatta underhållet av vägarna kan återtas under planperioden är positivt, men att enbart en mindre del av järnvägsunderhållet bedöms återtas är ett totalt misslyckande och enligt min bedömning oacceptabelt. Det behövs mer resurser till järnvägsunderhåll men inte på bekostnad av vägunderhållet. Målet måste vara att återta hela underhållsskulden under 2030-talet. Jag vill betona att en god tillgång till transportinfrastruktur är av stor vikt inte minst för den svenska industrin och att Sverige behöver åtgärda den underhållsskuld som finns. Underhåll av den statliga infrastrukturen är en kärnuppgift, och en uppgift som behöver

prioriteras eftersom underhållsskulden växer, och många anläggningar skulle behöva åtgärdas och uppgraderas. Även kapacitetsbrister i transportsystemet behöver åtgärdas, särskilt inom järnvägen. Jag menar mot den bakgrunden att Sverige behöver rusta upp och bygga ut järnvägen i hela landet.

Jag menar vidare att Trafikverket behöver utveckla arbetsmetoder och upplägg för sina åtgärder som medger att man kan återställa den eftersatta järnvägen samtidigt som tiden för arbetena inte minskar kapaciteten och tillgängligheten mer än nödvändigt. Jag kan dock tyvärr konstatera att Trafikverket i dag saknar ett underhållssystem för att ge en bild i realtid av anläggningen, dess tillstånd, kostnad för underhållsåtgärder och när dessa behöver ske. Jag vill understryka att det är viktigt att strategiska investeringar i järnvägen tidigt kan bedömas och planeras utifrån att kunna bibehålla tillräckligt med kapacitet och tillförlitlighet under pågående järnvägsunderhåll. Det kan handla om triangelspår för att möjliggöra omledning under en tillfällig avstängning eller uppställningsspår och mötesspår för att kunna bibehålla en större del av den ordinarie kapaciteten vid tillfällig enkelspårstrafik. För att detta ska vara möjligt behöver strategiska investeringar i järnvägen bedömas parallellt med en långsiktig planering för ett stärkt järnvägsunderhåll, och båda perspektiven behöver hanteras samlat i den nationella planen. Det finns med andra ord ett stort behov av långsiktighet i järnvägsunderhållet som kan stödjas av strategiska mindre investeringar som ger redundans och bibehållen kapacitet.

Jag vill samtidigt peka på att Trafikverket måste ta fram kostnadseffektiva förslag för att upprätthålla och utveckla lågtrafikerade tågsträckor. Det finns ett stort antal sträckor i det svenska järnvägsnätet som behöver uppgraderas.

Vidare vill jag understryka behovet av att vidta åtgärder utifrån bedömda effekter för transportinfrastrukturen i Sverige av Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande. I början på 2030-talet kommer tunneln mellan Danmark och Tyskland att öppnas för järnvägs- och vägtrafik. Detta kommer att ändra godsflödena in i Sverige markant. Jag vill uppmärksamma att risken är överhängande för att det kommer att komma stora mängder gods på väg om inte det svenska järnvägssystemet är anpassat till förändringarna. Hur Fehmarn Bält-tunneln påverkar Sverige bör därför genast utredas. Jag noterar i sammanhanget att Trafikverkets bedömning är att Södra stambanan och Västkustbanan kommer att få ökad godstrafik. En del i det som behöver göras är att de svenska landanslutningarna till Öresundsbron behöver byggas ut. Jag konstaterar att det pågår stora arbeten med nya spår i Danmark, men i Sverige händer inget. Jag vill därför betona att man snarast måste påbörja genomförandet av kompensatoriska åtgärder för godstrafik på järnväg i södra Sverige med avseende på effekterna av Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande.

Jag vill även ta upp det nya signalsystemet ERTMS som är en stor och viktig satsning som berör hela järnvägssystemet. Införandet behöver enligt min bedömning skyndas på för att inte järnvägen ska riskera att helt sluta fungera i delar av infrastrukturen. Det är även en direkt förutsättning för att nå effekter av andra järnvägssatsningar och en helt avgörande del av järnvägens

modernisering. Det bidrar också till att kapaciteten och tillgängligheten på järnvägen kan upprätthållas. Jag uppmärksammar att regeringen trots detta väljer att ta bort hela 2,6 miljarder kronor av de medel till ERTMS som Trafikverket hade i sitt förslag till den nationella planen. Jag menar att det är viktigt att återföra samtliga medel till det nya signalsystemet som fanns i Trafikverkets förslag till nationell plan. Jag anser att det ligger som en utgångspunkt i planen att ERTMS ska finnas på åtminstone de högtrafikerade sträckorna senast 2042.

En annan utmaning som jag vill lyfta fram handlar om att flera av de ännu inte elektrifierade järnvägssträckorna behöver elektrifieras. Jag vill i detta sammanhang särskilt peka på att jag välkomnar de initiativ som tågoperatörerna har tagit när det gäller batteri- eller vätgaståg, och jag menar att operatörerna och staten behöver samverka här när det gäller vilka åtgärder som kan bli aktuella för respektive bana. Om åtgärder vidtas på tågen i stället för i infrastrukturen innebär det att en sådan investering faller på någon annan aktör än staten, och det gör att det finns anledning att se över möjligheten till statligt stöd för att skapa ekonomiska incitament att hitta rätt lösning på rätt plats. Jag menar därför att det bör avsättas 2,3 miljarder kronor i planen för elektrifiering eller statligt stöd för batteri- eller vätgaståg. Jag anser således att man bör initiera ett bredare arbete för elektrifiering av fler oelektrifierade järnvägar och samtidigt möjliggöra ekonomiska stöd för operatörer som i stället investerar i batteri- eller vätgaståg där detta kan vara lämpligt.

Jag vill vidare peka på behovet av att fortsätta utreda framtida järnvägs-satsningar. Järnvägssystemet kommer inte att bli färdigbyggt, inte ens med mycket stora satsningar. Utifrån de behov som finns för svensk järnväg är det visionslöst av regeringen att ta bort 0,5 miljarder kronor i utredningsmedel för järnväg. Det finns uppenbara behov av att se över ytterligare framtida åtgärder, och regeringen bör därför återgå till den ram för ofördelade utredningsmedel för järnväg som fanns i Trafikverkets förslag till den nationella planen.

Dessutom vill jag uppmärksamma att behovet av att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder på vägarna fortsätter att vara stort. De viktigaste åtgärderna för att uppnå trafiksäkerhetsmålen är ökad mötesseparering, sänkta hastighetsgränser och övervakning av hastighetsgränserna, samtidigt som fotgängares och cyklisters framkomlighet i det nationella vägnätet värnas. Alla åtgärder som är nödvändiga för att klara etappmålen för 2030 ryms inte i den nu beslutade planen, och därför anser jag att medel som är avsatta för väg-investeringar i större utsträckning behöver riktas mot åtgärder för högre trafiksäkerhet.

Avslutningsvis vill jag lyfta fram att regeringen bör tillföra medel i den nationella planen för ökad och säker cykling. Cykling är tillsammans med kollektivtrafik en viktig förutsättning för ett hållbart samhälle med både fungerande städer och en levande landsbygd. Cykling och kollektivtrafik vidgar och bidrar till fungerande arbetsmarknader och underlättar för företag att rekrytera rätt kompetens, och på så sätt kommer människor till jobb, nöjen, förskolan och butiken. Staten medfinansierar vissa satsningar som syftar till

att skapa och förbättra förutsättningarna för resande med cykel, framför allt via länsplanerna och sedan 2015 också via stadsmiljöavtalen. Jag vill understryka att det behövs bl.a. statlig finansiering i den nationella planen för cykling för ökad framkomlighet, trafiksäkerhet och förutsättningar för attraktiv cykling.

37. Om återtagandet av eftersatt järnvägsunderhåll, punkt 18 (S, V, C, MP)

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

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 motionerna

2025/26:1945 av Mikael Dahlqvist och Lars Mejern Larsson (båda S) yrkande 1,

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 3,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 16 och 17,

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 36,

2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 3 och 4,

2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 3 och

2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 7.

Ställningstagande

Inledningsvis kan vi konstatera att Sverige är ett geografiskt stort och handelsberoende land som behöver kommunikationer och infrastruktur av högsta klass. Men vi tvingas samtidigt konstatera att tågförseningar och inställda avgångar drabbar allt fler och allt oftare. Det påverkar både person- och gods-transporter, och ytterst påverkar det förtroendet för järnvägen i sig.

När regeringen nu har presenterat den nationella transportinfrastrukturplanen för 2026–2037 är det tydligt att järnvägen har fått stå tillbaka. Vi kan konstatera att regeringens ambitioner är anmärkningsvärt låga när det gäller att åtgärda det eftersatta järnvägsunderhållet. Under de kommande tolv åren avser regeringen att endast åtgärda mindre än en sjättedel av underhållsskulden på järnvägen. Vi vill påminna om att regeringen inledde mandatperioden med att tvärstoppa utbyggnaden av ny järnvägskapacitet, och därefter drogs 750 miljoner kronor bort från järnvägsunderhållet. Nu fortsätter denna närmast järnvägsfientliga politik genom den nya nationella infrastrukturplanen. Järnvägsunderhållet ligger långt efter det som resenärer och godstransportörer kan

förvänta sig av svensk järnväg. Vi bedömer att det finns utrymme för mer järnvägsunderhåll än det som regeringen anslår för den kommande planperioden. Vi vill i sammanhanget även peka på att Trafikverket har meddelat att man bedömer att verket kan öka järnvägsunderhållet ytterligare. Vi vill också påminna om att i relation till den totala spårlängden ligger Sveriges underhållskostnader klart under genomsnittet för de europeiska länderna.

Vi kan konstatera att järnvägsunderhållet under lång tid har varit eftersatt, vilket har lett till att många sträckor i dag är i alltför dåligt skick. Underhållsskulden har byggts upp under decennier och utgör ett växande problem för både resenärer och näringsliv. Vi vill därför understryka att det behövs höjda ambitioner och ökade insatser för järnvägsunderhållet. En ökning behövs för att återta en större del av underhållsskulden än det som regeringen har föreslagit i den nya nationella planen. Det finns ett omedelbart behov av att rusta upp den svenska järnvägen, och vi menar att det är viktigt att så fort som det är rimligt återta allt eftersatt järnvägsunderhåll, dock senast till 2037. Med regeringens fördelning av medel till järnväg beräknas endast 10–15 procent av underhållsskulden kunna byggas bort under nästa planperiod. Vi menar att detta är under all kritik och noterar att regeringen uppseendeväckande nog saknar en tydlig plan för att åtgärda detta. Vi menar därför att regeringen måste återkomma till riksdagen med en tydlig plan för när underhållsskulden i järnvägsnätet ska vara hanterad och åtgärdad. Regeringen bör återkomma med en sådan handlingsplan senast till 2030.

38. Gränsöverskridande infrastruktur, punkt 19 (S)

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (S).

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

2025/26:3623 av Morgan Johansson m.fl. (S) yrkande 39,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 11 och 108,

2025/26:3661 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2025/26:3729 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkande 46 och

2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 7,

bifaller delvis motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 70 och

avslår motionerna

2025/26:35 av Josef Fransson och Eric Palmqvist (båda SD),

2025/26:409 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkande 1,

2025/26:558 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkandena 2 och 8,

2025/26:965 av Nima Gholam Ali Pour och Jörgen Grubb (båda SD),
2025/26:984 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkandena 1 och 3,
2025/26:986 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C),
2025/26:1045 av Jamal El-Haj (-) yrkandena 1 och 2,
2025/26:1091 av Fredrik Lundh Sammeli m.fl. (S) yrkandena 1 och 2,
2025/26:1164 av Adrian Magnusson och Marianne Fundahn (båda S),
2025/26:1176 av Mona Smedman (C),
2025/26:1180 av Kerstin Lundgren (C),
2025/26:1195 av Caroline Högström och Mikael Damsgaard (båda M),
2025/26:1197 av Magnus Resare (M),
2025/26:1204 av Ulrika Heindorff och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M),
2025/26:1268 av Niklas Karlsson (S),
2025/26:1715 av Ann-Sofie Alm (M),
2025/26:1799 av Hans Eklind och Magnus Jacobsson (båda KD),
2025/26:1945 av Mikael Dahlqvist och Lars Mejern Larsson (båda S) yrkande 3,
2025/26:2691 av Joakim Sandell och Rose-Marie Carlsson (båda S),
2025/26:3035 av Noria Manouchi (M),
2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 22, 31, 35, 40 och 41,
2025/26:3287 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 5,
2025/26:3360 av Camilla Hansén (MP) yrkandena 3 och 4,
2025/26:3596 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 54,
2025/26:3628 av Magnus Jacobsson (KD) yrkande 2,
2025/26:3639 av Cecilia Engström (KD),
2025/26:3669 av Kjell-Arne Ottosson (KD),
2025/26:3768 av Elin Nilsson (L) och
2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 13, 15 och 19.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att utan fungerande transporter kan varken gods transporteras eller människor resa. Näringslivets utveckling, industrins tillväxt och arbetsmarknadens dynamik förutsätter effektiva transportvägar. Även internationella transporter har en avgörande betydelse för utvecklingen av det svenska transportsystemet. Den gränsöverskridande planeringen blir därför allt viktigare, både inom EU och på nordisk nivå. Inte minst mot bakgrund av det förändrade säkerhetspolitiska läget finns det stora behov av att stärka den gränsöverskridande järnvägstrafiken och den nordiska infrastrukturplaneringen. Mycket pågår redan på andra sidan våra gränser, t.ex. elektrifiering av järnvägssträckor i Finland, vilket kommer att knyta samman det svenska och det finländska järnvägsnätet för såväl gods- som persontrafik. Vi menar att regeringen tydligare bör markera den gränsöverskridande järnvägstrafikens betydelse och ge Trafikverket i uppdrag att säkerställa att dess fulla potential tas till vara. Vi vill också uppmärksamma att aktörer längs

transportstråk som binder samman gränsregioner möter betydligt mer komplexa utmaningar än andra regionala aktörer. Behovet av att bygga upp en gränsregionalt förankrad kompetens inom transportpolitik, transportekonomi, logistik och planering är därför stort. Både gränsöverskridande passagerartrafik och transnationell godstrafik ställer höga krav på internationell samverkan, där den nordiska samordningen är särskilt central. Att samtliga nordiska länder nu är medlemmar i Nato förstärker ytterligare vikten av en gemensam planering och samordning av transportinfrastrukturen i regionen.

Vi menar mot den bakgrunden att de internationella resornas och transporternas ökade betydelse gör att den gränsöverskridande planeringen behöver utvecklas både relativt EU och med våra nordiska grannar och att möjligheterna att bygga ihop våra länder med hjälp av infrastruktur bör utnyttjas. Vi vill lyfta fram behovet av att stärka den gränsöverskridande järnvägstrafiken och den nordiska infrastrukturplaneringen i ljuset av det förändrade säkerhetspolitiska läget. Vi ser ett starkt behov av att fördjupa det nordiska samarbetet om infrastruktur och transporter. Ett permanent transportministerråd i Nordiska ministerrådet skulle ge oss ett effektivt verktyg för att koordinera investeringar med grön profil, stärka Nordens konkurrenskraft och knyta våra länder närmare varandra. Vi menar att detta är en nödvändig anpassning till dagens utmaningar och en viktig del i att förverkliga visionen om Norden som världens mest hållbara och integrerade region. Vi vill därför lyfta fram vikten av ett förstärkt nordiskt samarbete för gränsöverskridande trafik och för infrastrukturplanering av gemensamt intresse.

39. Gränsöverskridande 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 motionerna

2025/26:3596 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 54,

2025/26:3623 av Morgan Johansson m.fl. (S) yrkande 39,

2025/26:3661 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 70 och

2025/26:3729 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkande 46,

bifaller delvis motionerna

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 11 och 108 samt

2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 7 och

avslår motionerna

2025/26:35 av Josef Fransson och Eric Palmqvist (båda SD),

2025/26:409 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkande 1,

2025/26:558 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkandena 2 och 8,
 2025/26:965 av Nima Gholam Ali Pour och Jörgen Grubb (båda SD),
 2025/26:984 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkandena 1 och 3,
 2025/26:986 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C),
 2025/26:1045 av Jamal El-Haj (-) yrkandena 1 och 2,
 2025/26:1091 av Fredrik Lundh Sammeli m.fl. (S) yrkandena 1 och 2,
 2025/26:1164 av Adrian Magnusson och Marianne Fundahn (båda S),
 2025/26:1176 av Mona Smedman (C),
 2025/26:1180 av Kerstin Lundgren (C),
 2025/26:1195 av Caroline Högström och Mikael Damsgaard (båda M),
 2025/26:1197 av Magnus Resare (M),
 2025/26:1204 av Ulrika Heindorff och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M),
 2025/26:1268 av Niklas Karlsson (S),
 2025/26:1715 av Ann-Sofie Alm (M),
 2025/26:1799 av Hans Eklind och Magnus Jacobsson (båda KD),
 2025/26:1945 av Mikael Dahlqvist och Lars Mejern Larsson (båda S) yrkande 3,
 2025/26:2691 av Joakim Sandell och Rose-Marie Carlsson (båda S),
 2025/26:3035 av Noria Manouchi (M),
 2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 22, 31, 35, 40 och 41,
 2025/26:3287 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 5,
 2025/26:3360 av Camilla Hansén (MP) yrkandena 3 och 4,
 2025/26:3628 av Magnus Jacobsson (KD) yrkande 2,
 2025/26:3639 av Cecilia Engström (KD),
 2025/26:3669 av Kjell-Arne Ottosson (KD),
 2025/26:3768 av Elin Nilsson (L) och
 2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 13, 15 och 19.

Ställningstagande

Jag kan inledningsvis konstatera att EU:s transportsystem står inför stora utmaningar. För mig är det självklart att förutsättningarna för ett hållbart resande måste stärkas. Det ska vara lätt att ta sig runt i Europa utan att det sker på bekostnad av klimatet. Jag menar att det borde vara prioriterat att knyta ihop Sverige och EU med gröna transporter. Jag vill särskilt lyfta fram att det är viktigt att verka för att orter i hela Sverige, i såväl norr som söder, inkluderas i planeringen och finansieringen inom ramarna för EU:s transportsamarbete, och järnvägen har en central roll i detta. EU:s inre marknad måste fungera även för klimatsmart resande, och Europas transportsystem måste bli mer sammankopplat. Järnvägsinfrastrukturen i EU behöver byggas ut och antalet tåglinjer mellan Sverige och övriga Europa måste bli fler. Det måste bli enklare och billigare att åka tåg mellan olika medlemsländer. Jag vill särskilt peka på att en större del av EU:s infrastruktursatsningar borde gå till att säkerställa god mobilitet i glesbefolkade områden. Mot bakgrund av detta menar jag att

regeringen i kommande förhandlingar ska utöva påverkan för att bygga ut järnvägsinfrastrukturen i EU, stärka kapaciteten och bygga bort flaskhalsar för att kunna hantera ökade godsflöden och se fler tåglinjer mellan Sverige och övriga Europa.

Vidare vill jag betona att ett starkt vägande skäl för ett ökat nordiskt samarbete inom infrastruktur och transporter är säkerhetsläget och det faktum att hela Norden nu är med i försvarsalliansen Nato. Jag kan konstatera att alla de nordiska grannländerna är fullvärdiga medlemmar, och det innebär ett ökat samarbete över landsgränserna för att öka den civila och militära rörligheten. Det är redan känt att Natomedlemskapet medför att nya krav ställs på infrastrukturen för att exempelvis möjliggöra transporter av materiel och militär personal. Försvarsmakten har pekat ut stråk där infrastrukturen behöver stärkas för att bättre kunna transportera trupper och utrustning för övning men även i beredskapssyfte. Det borde därför vara en självklarhet att det finns ett formellt samarbete på plats också på det här området. Samtidigt behöver den gränsöverskridande infrastrukturen också bli bättre för människor och företag i Norden.

Jag menar därför att regeringen snarast bör bidra till att inrätta ett ministerråd för infrastruktur- och transportfrågor, särskilt för att samordna gemensamma krav efter Sveriges och Finlands inträde i Nato. Jag anser att ett tätare transportsamarbete gynnar både säkerheten och ekonomin. Under en följd av år har Sveriges regering dessvärre hållit emot och förhindrat inrättandet av ett sådant nordiskt ministerråd trots att Nordiska rådet i närmast fullständig enighet rekommenderat att ett sådant ministerråd inrättas. Det finns enligt min bedömning inga sakliga skäl för att vänta längre – i synnerhet inte som hela den arktiska regionen i händelse av kris och i synnerhet krig sannolikt kommer att vara beroende av gemensamma logistiska lösningar. I fredstid är samtidigt ett organiserat samarbete på detta område vad som kan göra Norden till en attraktiv, integrerad, hållbar och växande region i vår del av världen. Jag vill se ett ökat samarbete kring sammanhållna järnvägsstråk, och i linje med detta bör de nordiska länderna sträva efter att underlätta samplanering av infrastrukturprojekt som är av betydelse för gränsregioner och som underlättar rörligheten inom Norden. Genom att Norden tillsammans kan förbättra förutsättningarna för transporter och resande i Norden lägger vi också grunden för en förbättrad konkurrenskraft. Det skapas bättre förutsättningar för näringslivet och för att fler jobb ska kunna skapas. Jag vill betona att det sammantaget gynnar det ekonomin i vart och ett av de nordiska länderna.

40. Gränsöverskridande 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 motionerna

2025/26:1176 av Mona Smedman (C),

2025/26:1180 av Kerstin Lundgren (C),

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 22, 31, 35, 40 och 41,

2025/26:3768 av Elin Nilsson (L) och

2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 13, 15 och 19,

bifaller delvis motionerna

2025/26:1195 av Caroline Högström och Mikael Damsgaard (båda M),

2025/26:1197 av Magnus Resare (M),

2025/26:1715 av Ann-Sofie Alm (M),

2025/26:1945 av Mikael Dahlgvist och Lars Mejern Larsson (båda S) yrkande 3,

2025/26:3360 av Camilla Hansén (MP) yrkande 3,

2025/26:3628 av Magnus Jacobsson (KD) yrkande 2 och

2025/26:3669 av Kjell-Arne Ottosson (KD) samt

avslår motionerna

2025/26:35 av Josef Fransson och Eric Palmqvist (båda SD),

2025/26:409 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkande 1,

2025/26:558 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkandena 2 och 8,

2025/26:965 av Nima Gholam Ali Pour och Jörgen Grubb (båda SD),

2025/26:984 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkandena 1 och 3,

2025/26:986 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C),

2025/26:1045 av Jamal El-Haj (-) yrkandena 1 och 2,

2025/26:1091 av Fredrik Lundh Sammeli m.fl. (S) yrkandena 1 och 2,

2025/26:1164 av Adrian Magnusson och Marianne Fundahn (båda S),

2025/26:1204 av Ulrika Heindorff och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M),

2025/26:1268 av Niklas Karlsson (S),

2025/26:1799 av Hans Eklind och Magnus Jacobsson (båda KD),

2025/26:2691 av Joakim Sandell och Rose-Marie Carlsson (båda S),

2025/26:3035 av Noria Manouchi (M),

2025/26:3287 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 5,

2025/26:3360 av Camilla Hansén (MP) yrkande 4,

2025/26:3596 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 54,

2025/26:3623 av Morgan Johansson m.fl. (S) yrkande 39,

2025/26:3639 av Cecilia Engström (KD),

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 11 och 108,

2025/26:3661 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 70,

2025/26:3729 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkande 46 och

2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 7.

Ställningstagande

När det gäller förbindelserna mellan Sverige och Norge vill jag inledningsvis peka på behovet av att utveckla järnvägslinjen Stockholm–Oslo. Jag menar att denna järnvägslinje behöver uppgraderas och bli en fungerande sträcka med moderna och snabba tåg. I dag är det få som tar tåget mellan 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, vilket gör den till en av Europas mest trafikerade flygsträckor. Detta är enligt min mening orimligt eftersom vi alla måste ställa om resandet i ljuset av klimatkrisen och mot bakgrund av att det finns ett alternativ. Det finns stora behov av snabbare och förbättrade förbindelser mellan Stockholm och Oslo, och en snabb järnvägsförbindelse Stockholm–Oslo skulle kunna ersätta många flygresor och dessutom ersätta en hel del biltrafik mellan de större städerna längs ruten. Jag menar att målbilden för restiden med tåg Stockholm–Oslo bör vara under tre timmar, och det skulle innebära att flyget inte längre skulle behövas. Förutom nyttan av att koppla samman två huvudstäder bättre än i dag utgör stråket en helt avgörande koppling för både fjärrtågstrafiken och den regionala kollektivtrafiken. Bland annat krävs det nya järnvägsdragningar över riksgränsen i Värmland. Jag menar att det bör provas om detta projekt kan finansieras med brukaravgifter när tågen går över riksgränsen. Jag vill också peka på att Stockholm–Oslo ingår i EU:s TEN-T-system och därmed kan medfinansieras genom EU:s CEF-medel. Stockholm–Oslo är prioriterad och nya finansieringslösningar bör utredas. Jag menar att man bör utreda en koncessionsmodell för finansieringen av en ny dragning och uppgradering av sträckan Arvika–Oslo. I sammanhanget vill jag även uppmärksamma att Norge elektrifierar sträckan Trondheim–Storlien och att det därför är lämpligt att Sverige ser till att Atlantbanan i sin helhet är i gott skick. Jag anser vidare att man bör påbörja en lokaliseringsutredning för Gränsbanan i Värmland och att detta behöver ske i samarbete med Jernbanedirektoratet i Norge.

Vidare vill jag uppmärksamma behovet av att inleda bygget av dubbelspår längs Bohusbanan, Skagerrakbanan respektive Norgebanan för sträckan Göteborg–Oslo. Jag konstaterar att sträckan i dag är en flaskhals i järnvägsnätet och att den präglas av låg hastighet, begränsad kapacitet och bristande punktlighet, vilket påverkar både näringslivets konkurrenskraft och möjligheterna att överföra transporter från väg till järnväg. Jag kan konstatera att dubbelspår Göteborg–Oslo genom Bohuslän redan har utretts, och jag menar att arbetet nu behöver påbörjas. Det tar i dag dubbelt så lång tid att färdas mellan Göteborg och Oslo med godståg som med lastbil. Med ett bygge av dubbelspår skulle vägtrafiken därför kunna minska till förmån för godstrafik på järnväg, bl.a. genom den lösning som kallas Skagerrakbanan. Därför behöver man bygga ut sträckan Göteborg–Oslo till intercitystandard.

När det gäller förbindelserna mellan Sverige och Danmark vill jag avslutningsvis peka på att Fehmarn Bält-tunneln mellan Danmark och Tyskland öppnas för järnvägs- och vägtrafik i början på 2030-talet. Jag uppmärksammar

att detta kommer att ändra godsflödena från Danmark in i Sverige markant och att risken är överhängande för att stora mängder gods kommer att transporteras på vägarna om inte det svenska järnvägssystemet anpassas till förändringarna. Jag anser att det är viktigt att genast utreda hur detta påverkar Sverige. En del i det som behöver göras är enligt min mening att nya landanslutningar för järnväg från Öresundsbron snarast bör byggas ut. Jag påminner om att det i Danmark redan pågår stora arbeten med nya spår men att det i Sverige inte händer något. För att öka kapaciteten över sundet behöver nya beslut om landanslutningar fattas nu.

41. Nya stambanor, punkt 20 (S, V, C, MP)

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

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 motionerna

2025/26:537 av Johan Andersson m.fl. (S),

2025/26:1082 av Markus Kauppinen m.fl. (S) yrkande 1,

2025/26:1234 av Niklas Sigvardsson m.fl. (S) yrkande 1,

2025/26:3184 av Alireza Akhondi m.fl. (C) yrkande 10,

2025/26:3274 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 18 och 42,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 3 och 34,

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 34,

2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 2 och 5, båda i denna del,

2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 5,

2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 11 och 12 samt

2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 7 och

bifaller delvis motion

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 139 i denna del.

Ställningstagande

Inledningsvis vill vi betona att takten i klimatomställningen måste öka, och samtidigt måste hela Sverige knytas samman genom ett starkt och väl fungerande transportsystem. Detta stärker arbetsmarknadsregionerna och bidrar till regional utveckling, vilket precis var avsikten med satsningen på nya stambanor. Tågtrafiken är viktig för vårt lands utveckling, och därför menar vi att det behövs ny järnvägskapacitet i form av nya stambanor – för framtidens

klimatomställning, för industrins framväxt från norr till söder och för att Sverige behöver vara en del av resten av Europas transportvägar.

En kraftig tillväxt i tågtrafiken har lett till ett högt kapacitetsutnyttjande. Vi konstaterar att behovet av ökad kapacitet på järnvägen är akut, och för att transportköpare ska välja järnväg framför väg krävs ökad kapacitet på spåren. Den nuvarande kapacitetsbristen märks varje dag: att järnvägen är överbelastad drabbar både resenärer och företag. Samtidigt visar prognoserna på en fortsatt stark tillväxt av såväl personresor som godstransporter. Vi menar att oavsett hastighet på tågen behöver kapaciteten på järnvägen öka.

Vi understryker att dagens situation gör järnvägssystemet mycket känsligt för störningar. Små störningar får stora konsekvenser, och det gäller både för planerade, tekniska och väderbaserade störningar. Vi vill peka på att fler spår skulle minska sårbarheten. Ett sårbart järnvägssystem är störningskänsligt och leder till förseningar och punktlighetsproblem. Bristen på avlastande banor hindrar och försenar också nödvändigt underhåll. Med fler parallella spår skulle tågen kunna ledas om och trafiken fortgå som vanligt vid underhållsinsatser.

En förbättrad infrastruktur ger människor mer frihet och trygghet i vardagen. Att kunna ta sig till och från arbetet utan förseningar och att kunna boka en semesterresa och lita på att tåget kommer fram i tid borde enligt vår mening vara en självklarhet. Med ökade satsningar på nya stambanor skulle vi kunna resa både snabbare, tryggare och mer klimatsmart. Dagens situation på järnvägen har lett till lågt förtroende för persontrafiken. Med nya stambanor skulle man kunna ersätta 2–3,5 miljoner flygresor med klimatsmarta tågresor. Vidare skulle möjligheten till ökat regionalt resande öka. Med nya stambanor frigörs nämligen kapacitet på de spår som används i dag, och de kan med fördel ta emot ett ökat regionalt resande.

Vi vill också lyfta fram att satsningar på nya stambanor är avgörande även för godstrafiken. Sveriges ekonomiska utveckling är beroende av klimatomställning hållbara transporter från och till industrierna, och vi vill understryka att järnvägen är navet i framtidens ekonomi. Vi kan konstatera att dagens situation har medfört ett lågt förtroende för järnvägen, inte minst när det gäller den stora mängd gods som varje dag transporteras där. Vi menar att nya stambanor behövs för att bl.a. kunna separera de långsammare godstågen från snabbtågen. Den gröna nyindustrialisering som växer fram i hela landet, särskilt i norr, kräver en kraftigt utbyggd järnväg. Företagen behöver långsiktiga besked och handlingskraft, annars riskerar investeringar och jobb att flytta utomlands. Att inte bygga nya stambanor kommer enligt vår bedömning att resultera i att Sverige inte kan vara en ledande industrination eftersom industrierna inte kommer att kunna frakta sitt gods. Behovet av att frakta stål och timmer är avgörande för Sveriges industrier, och tungt gods kräver stor kapacitet som lastbilar inte kan tillgodose. Vi menar att regeringen inte förmår att leverera, och det innebär att både arbetstillfällen och framtidstro i Sverige står på spel. Nu krävs det enligt vår mening en offensiv målsättning med konkreta åtgärder som möter industrins behov. Ett framgångsrikt näringsliv

och hög sysselsättning är beroende av såväl pålitliga transporter som en väl utbyggd infrastruktur.

Nya stambanor behövs för att kapaciteten ska öka mellan Sveriges regioner. Mer järnväg är viktigt för att förbättra tillgängligheten i hela landet, och snabbare tåg skapar möjlighet till enklare och effektivare pendling. En väl utbyggd infrastruktur knyter ihop Sverige och leder också till att möjligheten att ta en anställning längre ifrån bostaden ökar. Det innebär att det blir möjligt med fler hållbara transporter och minskad klimatpåverkan samt att nya jobb och bostäder kan växa fram.

Regeringens skrotande av nya stambanor utgör enligt vår bedömning ett dråpslag mot järnvägsutvecklingen. Att regeringen har valt att stoppa utbyggnaden av nya stambanor riskerar att hålla Sverige fast i ett föråldrat transportsystem i stället för att bygga en infrastruktur i världsklass. Borttagandet av flera stråk som nya projekt inom EU:s TEN-T-nät är ytterligare ett allvarligt felsteg som har sinkat Sveriges möjlighet att få nya moderna medfinansierade spår 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 knuta till spår måste en kraftsamling till. Våra grannländer gör stora investeringar som förutsätter att Sverige genomför motsvarande satsningar. Utan egna investeringar riskerar vi att inte kunna dra nytta av deras utbyggnad. Att regeringen har valt att stoppa utbyggnaden av ny järnvägskapacitet är därför fullständigt obegripligt och kommer att få allvarliga konsekvenser för både resenärer, företag och klimatet. Vi anser därför att det är viktigt att se över möjligheten att säkerställa byggandet av nya stambanor och att byggandet av nya sammanhängande stambanor i södra Sverige med nav i Jönköping måste återupptas. Vidare vill vi peka på att man bör utreda stickspårslösningar för stationslägen på de nya kommande stambanorna.

Vidare vill vi understryka att tillgången till pendlingsmöjligheter och kollektivtrafik är av stor betydelse för bostadsbyggandet – både när det gäller bostädernas attraktivitet och i klimathänseende. Sverige behöver planera för både transporter och bostäder, och en viktig drivkraft för samhällsbyggnadsprojekt har under senare år varit de planerade nya stambanorna. Vi kan konstatera att bara månader efter att regeringen tillträdde valde man att stoppa hela projektet; detta trots att staten hade avtalat med kommunerna att bygga järnväg om kommunerna i sin tur byggde bostäder. Vi anser att man behöver återupprätta förtroendet för transportpolitiken. Detta är en viktig uppgift för politiken eftersom den Sverigeförhandling som genomfördes och låg till grund för den av regeringen slopade satsningen på nya stambanor i slutändan blev ett gigantiskt svek från statens sida. I flera kommuner följde man sina åtaganden, och där har man bl.a. byggt bostäder vars värde inte kan väntas vara detsamma som om den järnväg de skulle ligga i anslutning till hade byggts. Också i den nya nationella planen är det tydligt att regeringen har varit mer frikostig med sina löften om vad som ska åstadkommas än vad man nu

avser att genomföra. Detta påverkar givetvis kommunsektorns och medborgarnas förtroende för staten. Vi menar att det är nödvändigt att regeringen för en dialog med de kommuner som på olika sätt har drabbats av statens svikna löften. Kommunerna har i allt väsentligt hållit sin del av avtalet, och nu står 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.

Vi är vidare starkt kritiska till att regeringen nu kapar Ostlänken, och vi anser att Ostlänken även i fortsättningen bör planeras genom Linköping. Beskedet att korta ned Ostlänken är ett slag mot både Sveriges och Östergötlands utveckling. Det påverkar regionens tillväxtmöjligheter och innebär att sårbarheten för störningar och förseningar som är kopplade till kapacitetsbristen i Linköping kvarstår. Neddragningarna innebär att en avgörande del av den nya stambanan försvagas, och det riskerar att skapa en allvarlig flaskhals för tågtrafiken i södra Sverige. Det är viktigt att Linköping och södra Sverige får ökad kapacitet på järnvägen, både för persontåg och gods. Enligt vår bedömning är ökad järnvägskapacitet genom Linköping även viktig ur totalförsvars- och beredskapsperspektiv, eftersom Linköping har en central roll inom svensk försvarsindustri och samhällsviktig verksamhet. Vi vill i sammanhanget uppmärksamma att det faktum att regeringen har brutit tidigare ingångna överenskommelser med kommuner riskerar att allvarligt undergräva tilliten till staten som långsiktig samarbetspartner. Bland annat Linköping och Jönköping står svikna efter att ha investerat hundratals miljoner kronor i kommunala satsningar som nu riskerar att ha gjorts förgäves. Vi menar att denna otillräckliga och ryckiga sammantaget skapar politik osäkerhet och oförutsägbarhet. Det gör att kommuner tvekar inför långsiktig planering, att företag tvekar inför investeringar och att löntagare ser hur jobb och möjligheter påverkas. I ett läge där både näringslivet och de fackliga organisationerna efterfrågar bättre kapacitet, fungerande transporter och långsiktiga spelregler levererar regeringen det motsatta. Detta är inte bara dålig infrastrukturpolitik utan också dålig ekonomisk politik. Resultatet ser vi redan i form av låg tillväxt, hög arbetslöshet och ett transportsystem som inte förmår att hålla ihop landet. Det är problematiskt när regeringar river upp stora planer efter varje val. Sverige behöver större långsiktighet i infrastrukturpolitiken, och kommuner, regioner och företag måste kunna lita på statens långsiktighet. Vi vill understryka att staten ska vara en långsiktig och pålitlig aktör även när det gäller infrastrukturinvesteringar. Vi anser därför avslutningsvis att regeringen bör agera långsiktigt och förutsägbart genom att värna ingångna avtal och säkerställa att kommuner, regioner och andra aktörer kan lita på att statliga åtaganden står fast.

42. Särskilt om Arlanda flygplats, punkt 22 (S)

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (S).

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

2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 12.

Ställningstagande

Vi anser att Arlandas utveckling och konkurrenskraft är viktig för Sverige. För att stärka Arlanda vill vi bl.a. koncentrera flygtrafiken från Bromma till Arlanda samt förbättra och göra kommunikationerna till och från Arlanda mer prisvärda och tillgängliga.

43. Enskilda vägar, punkt 23 (S)

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (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 motion

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 44 och
avslår motionerna

2025/26:776 av Lena Bäckelin m.fl. (S),

2025/26:1078 av Sofia Skönnbrink (S),

2025/26:3671 av Kjell-Arne Ottosson (KD) och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 12.

Ställningstagande

De enskilda vägarna är en viktig del av det svenska vägnätet. Dessa vägar är avgörande inte bara för boende och företag längs dem, utan också för landets försörjning med viktiga råvaror. Exempelvis bor nio av tio lantbrukare vid en enskild väg. Vi anser att samordningen och det övergripande ansvaret för de enskilda vägarna behöver ses över, liksom tillgången till öppna data från

statliga och kommunala databaser för förvaltningen. Vi vill därför uppmärksamma de enskilda vägarnas stora betydelse och betona att samordningen och det övergripande ansvaret för enskilda vägar behöver ses över och att en nationell strategi för de enskilda vägarna behöver tas fram.

44. Enskilda vägar, punkt 23 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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 motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 12 och
avslår motionerna

2025/26:776 av Lena Bäckelin m.fl. (S),

2025/26:1078 av Sofia Skönnbrink (S),

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 44 och

2025/26:3671 av Kjell-Arne Ottosson (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 delas i vissa fall ut statsbidrag som ska bidra till att vägarna är allmänt tillgängliga, tillgodoser behoven och håller hög transportkvalitet. Jag vill framhålla 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 en miljon människor dagligen kan resa mellan jobb och hem. Jag vill också understryka att de enskilda vägarna är mycket betydelsefulla ur ett godtransportperspektiv. Det är därför 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. Detta har bl.a. stor betydelse för en väl fungerande konkurrenssituation för svensk skogsindustri och övriga råvarutransporter. Jag påminner om att Centerpartiet i alliansregeringen 2010 medverkade till ett kraftigt ökat stöd till de enskilda vägarna och jag anser att de enskilda vägarna ska främjas även i fortsättningen.

Sammanfattningsvis anser jag att det är viktigt att inom ramen för Trafikverkets resurser säkerställa att de 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.

45. Vägbelyningsnätet, punkt 24 (S, V, C, MP)

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

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 24 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 16 och

2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 14.

Ställningstagande

Vi anser att Sverige behöver en infrastrukturpolitik som håller ihop landet. Dessvärre kan vi se att den politik som drivs nu står i skarp kontrast till detta och att det finns planer på att avveckla 25 000 belyningsstolpar runt om i landet. Vi konstaterar att detta är något som riskerar att släcka ned delar av landsbygden och öka otryggheten. Därför anser vi att det systematiska borttagandet av belyningsstolpar på den svenska landsbygden måste upphöra.

Vi vill vidare framhålla att vägbelysning på landsvägen är både en trafik-säkerhetsfråga och en jämställdhetsfråga. På många håll i landet ser det dock illa ut på detta område i dag. Då elnätsbolagen byter ut luftledningar mot markledda ledningar på flera platser i landet tas en del belysning ned och kommuner har svårt att ersätta den gamla belysningen av ekonomiska skäl. Vi anser därför att regeringen bör överväga att skjuta till ytterligare medel för att Trafikverket i samverkan med kommuner och regioner ska förbättra omfattningen och standarden på det svenska vägbelysningsnätet.

46. Kompetensförsörjning inom transportområdet, punkt 25 (S)

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 25 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 63.

Ställningstagande

Vi kan dessvärre konstatera att hela trafik- och infrastrukturbranschen, inklusive kollektivtrafiken, i dag präglas av personalbrist. Det gäller i princip alla yrkesgrupper – från yrkesförare till lotsar, från bussförare till signaltekniker. Denna situation riskerar även att förvärras ytterligare på grund av stora pensionsavgångar. Till exempel är redan i dag en av fyra bussförare över 60 år. För att möta behoven krävs fler utbildningsplatser, både på gymnasial nivå och inom yrkeshögskola, och platserna behöver spridas över hela landet så att människor kan utbilda sig nära där de bor. Vi menar att detta underlättar tillgången till utbildning och ökar intresset för att söka sig till branschen. För att långsiktigt trygga kompetensförsörjningen är det även angeläget att fler kvinnor väljer yrken inom transportsektorn. Vi anser att branschen behöver en kraftfull jämställdhetssatsning för att bredda rekryteringsbasen och motverka könsbundna yrkesval. Det finns även ett tydligt behov av arbetsmarknadsåtgärder som gör det möjligt för unga och arbetslösa att ta körkort. Ett körkort är en grundläggande förutsättning för många av yrkena i sektorn och kan därför vara avgörande för att fler ska komma i arbete. Vi anser att regeringen måste satsa på snabba och flexibla yrkesutbildningar, såsom arbetsmarknadsutbildningar som visat sig framgångsrika när det gäller att snabbt ge människor möjlighet att ställa om och komma i jobb. Vi vill även peka på att det krävs fler utbildningsplatser inom det ordinarie utbildningssystemet. Trots den akuta kompetensbristen gör regeringen i dag alldeles för lite för att möta utmaningen. Därför anser vi att personalbristen inom i princip hela trafik- och infrastrukturbranschen måste åtgärdas.

47. Forskning och innovation, punkt 26 (S, V)

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Malin Östh (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 26 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 8 och
2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 12 och
avslår motionerna
2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 41,
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 64,

2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 13 och
2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 8 och 46.

Ställningstagande

Som geografiskt stort och transportberoende land med höga ambitioner inom trafikplanering, trafiksäkerhet och klimatpolitik är Sverige beroende av bred och högkvalitativ forskning och innovation inom transport- och trafikområdet. För att genomföra de investeringar och projekt som behövs i Sverige krävs hög kompetens och vi vill därför framhålla vikten av att värna den kunskap som finns och arbeta för att behålla kompetensen i Sverige. Trots att forskare bekräftar att anslaget blir allt viktigare för transportforskningen och menar att det kan bli svårare att både locka och behålla studenter om utbildningen tappar i kvalitet väljer regeringen att för den nya planeringsperioden kapa medlen för forskning och innovation mycket kraftigt.

Vi menar att det är ett mycket allvarligt beslut av regeringen att skära ned Trafikverkets anslag för forskning och innovation från 7,4 miljarder kronor till 4 miljarder kronor i den nationella planen och att detta bör ses i ljuset av behovet av att bygga framtidens transportinfrastruktur för att genomföra den omställning som är helt nödvändig och kräver att vi tänker nytt och bygger ett jämlikt och hållbart transportsystem. Vi anser att regeringens beslut direkt skadar svensk trafikforskning och att sådana kortsiktiga besparingar riskerar att få allvarliga negativa konsekvenser på lång sikt.

Vi vill därför understryka behovet av bred och högkvalitativ forskning och innovation inom transport- och trafikområdet och anser att regeringen bör öka Trafikverkets anslag för forskning och innovation, så att det överensstämmer med Trafikverkets förslag om 7,4 miljarder kronor.

48. Forskning och innovation, punkt 26 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 26 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 41,

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 64 och

2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 13 och

avslår motionerna

2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 8,

2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 8 och 46 samt

2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 12.

Ställningstagande

Det är dessvärre tydligt att regeringen har prioriterat ned forskningen i den nyligen beslutade nationella planen för transportinfrastrukturen 2026–2037. Jag noterar även att enskilda företrädare för regeringssidan t.o.m. har ifrågasatt om forskningen på området är nödvändig eller ens önskvärd. Detta är naturligtvis allvarligt och förstärker enligt min mening bilden av en regering som saknar visioner och som inte bygger och investerar för framtiden. Jag vill därför framhålla att forskningen behöver få en högre prioritering i kommande nationella planer.

Jag vill vidare peka på att offentlig upphandling behöver bli ett bättre och mer kraftfullt verktyg för att åstadkomma lägre klimatutsläpp. De miljö- och klimatmål som det offentliga sätter ska rimligtvis också genomföras i den egna verksamheten och målen måste börja efterlevas. De riktlinjer som ställs upp för hållbarhetskrav på upphandlade fordon måste analyseras så att efterlevnaden säkerställs. Det kan möjliggöras genom förstärkta informationsinsatser och fortsatt arbete med upphandlingskriterier samt genom att grundläggande hållbarhetskrav införs i lagen (2016:1145) om offentlig upphandling. Offentlig verksamhet bör enligt min mening ta på sig ledartröjan i klimatomställningen. Upphandlingsmyndigheten har tagit fram olika krav som det offentliga kan använda sig av för att ställa tuffare miljökrav. Det finns olika ambitionsnivåer och de är frivilliga att använda. På den statliga nivån är det dock lämpligt att ett lägsta golv i form av de baskrav som kan ställas också ställs. Målet bör också vara att andelen avancerade krav och spjutspetskrav ökar. Som exempel står Trafikverket för en mycket stor del av den svenska användningen av betong och cement. Jag konstaterar att det finns ny teknik på detta område som kan minska utsläppen kraftigt, men den köps inte in eftersom den är något dyrare. Utan efterfrågan förblir dock kostnaderna högre och tekniken utvecklas inte i samma takt. Staten bör därför ta ansvar för att bidra till att pressa priser och bl.a. utveckla tekniken för mer klimatsmart cement. Jag vill därför framhålla vikten av att verka för att offentliga aktörer går före och bygger resurseffektivt samt premierar ny och innovativ teknik i upphandlingsförfaranden.

Jag vill även peka på att några trender inom framtidens teknik är extra tydliga och att de för med sig såväl möjligheter som utmaningar för hur vi planerar transportinfrastrukturen och kan främja autonomi, eldrift, klimat- och kostnadseffektivitet, delningsekonomi och nya affärsmodeller. Självkörande fordon kan användas för ett minskat trafikarbete, en ökad säkerhet och tillgänglighet samt mer hållbara stadsmiljöer. Samtidigt finns en rad frågor som rör både de juridiska och de trafiksäkerhetsmässiga aspekterna, men även behovet av att utveckla ansvarsbegreppet. För att säkerställa att Sverige ligger i framkant och för att främja samhällsutvecklingen bör det enligt min mening tas fram en nationell strategi för autonoma fordon och transporter. Teknikutveckling får ofta stor effekt på transportsystemet och jag anser att det är viktigt att politiken tar hänsyn till ny teknik och utvecklar en lagstiftning som anpassas därefter. Utvecklingen med autonoma fordon, en ökad digitalisering

i och med sakernas internet ("Internet of things", IoT) och genomförandet av 5G kan få en genomgripande effekt på hela transportsystemet. Tidigare genomförda testverksamheter visar att Sverige har stor potential – men också att det finns exempel på en tröghet för att få myndighetsgodkännanden på plats som möjliggör testverksamhet. Jag anser att det är viktigt att lagstiftningen inte hindrar teknikutvecklingen utan i stället främjar möjligheterna att använda ny teknik så länge den uppfyller de krav som ställs utifrån olika säkerhetsaspekter. Principiellt sett anser jag att funktionalitet går före krav på specifik utrustning. Med en ökad introduktion av ny teknik och uppkopplade fordon så ersätts vissa traditionella funktioner med nya. Sidospeglar är ett sådant exempel vars funktion lika väl kan uppnås med kameraalternativ. Jag menar att lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas mer på funktionalitet i stället för att ställa tekniskspecifika krav som lätt blir daterade när utvecklingen går fort. Därmed vill jag framhålla behovet av åtgärder för att främja autonomi och teknikutveckling inom transportsystemet, förbättra mobilitetstjänster över hela landet samt att lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas på funktionalitet framför tekniskspecifika krav.

49. Forskning och innovation, punkt 26 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 26 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 8 och 46 samt avslår motionerna

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 41,

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 64,

2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 8,

2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 13 och

2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 12.

Ställningstagande

Jag vill framhålla att det i högre utsträckning behövs innovation, metodutveckling och storskalig användning av effektiva maskiner för ett mer effektivt järnvägsunderhåll. Järnvägsunderhållet behöver även ett ökat fokus på kortare genomförandetid och lägre trafikpåverkan liksom att större hänsyn tas till samhällsekonomiska aspekter vid metodval. Jag vill även peka på behovet av att valet av sträckor och tider för åtgärder tydligare än i dag ska hanteras systematiskt.

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

Särskilt yttrande

Motionsyrkanden som bereds förenklat, punkt 21 (MP)

Linus Lakso (MP) anför:

Min utgångspunkt är att riksdagen normalt inte ska besluta om utbyggnader och underhållsinsatser som gäller olika konkreta väg- och järnvägssträckningar i landet. Jag delar därmed utskottets syn att riksdagens uppgift inte är att ta ställning till enskilda infrastrukturprojekt. Mot bakgrund av de motionsförslag som utskottet behandlar förenklat i detta avsnitt vill jag dock framhålla att det med Miljöpartiets politik hade varit möjligt att genomföra flera viktiga järnvägssatsningar för att utveckla transportsystemet i hela landet. Jag har i Miljöpartiets följdmotion till regeringens skrivelse (motion 2025/26:4178) pekat på ett antal konkreta järnvägsprojekt som jag menar skulle behövas i den nationella planen, och jag har också tagit upp några vägprojekt som nu finns i den nationella planen men som behöver omprövas. Jag vill avslutningsvis betona att det behövs effektiva och hållbara transporter i hela landet, och med ett transporteffektivt samhälle ska det gå att leva och verka bra i hela Sverige.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Skrivelsen

Regeringens skrivelse 2025/26:259 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2026–2037.

Följdmotionerna

2025/26:4162 av Aylin Nouri m.fl. (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en tydlig klimatinriktning för trafikpolitiken, där klimatmålet för transportsektorn ska ligga fast, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av ny järnvägskapacitet, också i form av nya stambanor, och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av höjda ambitioner och ökade insatser för järnvägsunderhållet och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en tydlig plan för när järnvägens eftersatta underhåll ska vara åtgärdat, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten ska vara en långsiktig och pålitlig aktör även när det gäller infrastruktursatsningar och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de olika trafikslagen ska komplettera, knyta samman och förstärka varandra – där knutpunkter, noder och intermodalitet ska vara vägledande – och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att stärka den gränsöverskridande järnvägstrafiken och den nordiska infrastrukturplaneringen i ljuset av det förändrade säkerhetspolitiska läget och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av bred och högkvalitativ forskning och innovation inom transport- och trafikområdet och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en stark infrastruktur för Sveriges förmåga att upprätthålla försörjningen av kritiska varor och tjänster för såväl det civila samhället som totalförsvaret och tillkännager detta för regeringen.

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att en större del av järnvägsunderhållet ska utföras i Trafikverkets egen regi, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av stärkt kostnadskontroll inom infrastrukturuområdet och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av Arlandas utveckling och därmed behovet av att koncentrera flygtrafiken till Arlanda samt avveckla Bromma flygplats och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att modellerna för samhällsekonomiska lönsamhetsbedömningar ska ses över och utvecklas för att bättre spegla verkliga samhällsekonomiska värden och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det systematiska borttagandet av belysningsstolpar på den svenska landsbygden måste upphöra, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2025/26:4163 av Anne-Li Sjölund m.fl. (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med en plan för att säkerställa full finansiering och ett färdigställande av hela Nya Ostkustbanan (Gävle–Härnösand) till dubbelspår senast 2035 och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:4164 av Ulrika Heie m.fl. (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen behöver återkomma till riksdagen med fler förslag på projekt som kan genomföras med alternativ finansiering och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen behöver presentera en plan för de större stråk som behöver färdigställas för att öka kapaciteten på svensk järnväg och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen behöver presentera en plan för när underhållsskulden i järnvägsnätet ska vara hanterad 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.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återupprätta förtroendet för transportpolitiken och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det när planer som denna tas fram också ska göras en gedigen

- konsekvensanalys som bl.a. tar upp hur hänsyn tas till hela landets behov och som tydligt belyser landsbygdsperspektivet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av intermodalitet och av att alla delar av transportsystemet samverkar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en hamnstrategi och tillkännager detta för regeringen.
 9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska nå klimatmålet för transporter och tillkännager detta för regeringen.
 10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om strategier för flygets och sjöfartens omställning och tillkännager detta för regeringen.
 11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om klimatåtgärder och hur staten kan bistå exempelvis vägföreningar som drabbas av kraftiga skyfall, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att cykeln behöver få en mer framträdande roll i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
 13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att forskningen bör ges högre prioritet i kommande planer och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:4178 av Linus Lakso m.fl. (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det övergripande transportpolitiska målet först kan uppnås genom att funktionsmålet nås inom hänsynsmålets ramar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett transporteffektivt samhälle ska utgöra en ny transportpolitisk princip och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avsätta medel för väginvesteringar i större utsträckning behöver riktas mot åtgärder för högre trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fyrstegsprincipens bärande ambitioner bättre uppnås genom ett ökat fokus på steg 1- och steg 2-åtgärder i den nationella planen och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att riksdagens beslutade klimatmål för inrikes transporter till år 2030 ska nås och tillkännager detta för regeringen.

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att redan i samband med klimathandlingsplanen redovisa vilka ekonomiska styrmedel för transporter som ska ligga till grund för den kommande nationella planen och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att så fort rimligt möjligt återta allt eftersatt järnvägsunderhåll, dock senast 2037, och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det i högre utsträckning behövs innovation, metodutveckling och storskalig användning av effektiva maskiner för ett mer effektivt järnvägsunderhåll, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att strategiska investeringar i järnvägen tidigt kan bedömas och planeras utifrån att kunna bibehålla tillräckligt med kapacitet och tillförlitlighet under pågående järnvägsunderhåll, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återföra samtliga medel till ERTMS som fanns i Trafikverkets förslag till nationell plan och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att på nytt påbörja arbetet för nya sammanhängande stambanor i södra Sverige med nav i Jönköping och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Ostlänken fortsatt ska planeras genom Linköping och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att målbilden för restid med tåg Stockholm–Oslo ska vara under tre timmar och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga Nobelbanan mellan Örebro och Kristinehamn och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja en lokaliseringsutredning för Gränsbanan i Värmland och att detta behöver ske i samarbete med Jernbanedirektoratet i Norge, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att färdigställa hela Nya Ostkustbanan inom planperioden och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda arbetet med Norrbotniabanan och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt bygga dubbelspår på sträckan Maria–Helsingborg och tillkännager detta för regeringen.

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

31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att medel till Tomtebodas bangård ska vara kvar i enlighet med Trafikverkets förslag till nationell plan och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med en redogörelse för hur utformningar av styrmedel ska se ut för transportsektorn som helhet och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att projektet Tvärförbindelse Södertörn bör avbrytas och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kapacitetsförstärkande åtgärder till följd av Förbifart Stockholm ska avbrytas och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Östlig förbindelse bör utgå som objekt i den nationella planen och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja arbetet med ett sammanhängande dubbelspår på Nynäsbanan fram till Nynäshamn och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att objektet RV 40 Jönköping–Ulricehamn bör avbrytas och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de ökade kostnaderna för Västlänken ska finansieras genom den statliga riskreserven och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa statlig medfinansiering genom stadsmiljöavtal/landsbygdsavtal och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillföra medel i den nationella planen för ökad och säker cykling och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ytterligare öka ramarna till länsplanerna och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att initiera samfinansieringsavtal med kommuner/regioner och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra att till en del finansiera framtidens infrastruktur genom en lånefinansiering och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt arbeta för att olika järnvägsprojekt kan genomföras i bolagsform och tillkännager detta för regeringen.

45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att svensk transportinfrastruktur ska byggas med höga klimatkrav och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i järnvägsprojekt pröva förutsättningarna för s.k. landbroar och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillföra ytterligare medel för klimatanpassningsåtgärder av transportinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra en större översyn av de samhällsekonomiska analyserna som ligger till grund för bedömningen av samhällsekonomisk nytta och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en klimatöversyn av planen genom att planerade vägprojekt ska omvärderas utifrån faktiska vägtrafikminskningsmål och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:4179 av Malin Östh m.fl. (V):

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

- infrastrukturinvesteringar som tar bättre hänsyn till järnvägens samhällsnyttiga egenskaper och långsiktiga hållbarhet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör agera långsiktigt och förutsägbart genom att värna ingångna avtal och säkerställa att kommuner, regioner och andra aktörer kan lita på att statliga åtaganden står fast, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en infrastrukturberedning och tillkännager detta för regeringen.
 9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör implementera ett nytt investeringsstöd riktat mot kollektivtrafiken för att öka klimatambitionerna och säkerställa en förbättrad turtäthet, en tydlig klimatprofil och förbättrad tillgänglighet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett separat statligt anslag för cykelinfrastruktur till den nationella infrastrukturplanen som uppfyller krav på utbyggd cykelinfrastruktur, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om hur Gotlandstrafiken kan räknas som infrastruktur och hanteras inom ramen för infrastrukturplanering och infrastrukturfinansiering, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör öka Trafikverkets anslag för forskning och innovation så att det överensstämmer med Trafikverkets förslag om 7,4 miljarder kronor, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

2025/26:27 av Josef Fransson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i kommande infrastrukturplan prioritera upprustningen och utbyggnad av Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:29 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.

2025/26:33 av Josef Fransson (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det inom regeringsdepartementen bör inrättas en oberoende expertkommitté för infrastrukturfrågor och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges nya uppdrag gällande samhällsekonomiska kalkyler och återrapportering och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att eventuella avvikelser från den samhällsekonomiska prioriteringsordningen bör motiveras när beslut tas om en nationell investeringsplan och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:35 av Josef Fransson och Eric Palmqvist (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör söka samarbete med Norge för att tillsammans projektera för dubbelspår mellan Gällivare och Narvik och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:72 av Christian Lindefjärd (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en skyndsam byggstart av Tvärförbindelse Södertörn och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:73 av Christian Lindefjärd (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av dubbelspår på hela Nynäsbanans sträckning mellan Älvsjö och Nynäshamn och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:141 av Angelica Lundberg och Mikael Eskilandersson (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.

2025/26:142 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.

2025/26:248 av Johnny Svedin och Mattias Bäckström Johansson (båda SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till ytterligare 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.

2025/26:296 av Fredrik Lindahl (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att genomföra förslagen i åtgärdsvalsstudien för att utöka framkomlighetskapaciteten 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.

2025/26:297 av Fredrik Lindahl (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att initiera en åtgärdsvalsstudie för E18 Stockholm nordost med utgångspunkt i 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.

2025/26:312 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 utreda förutsättningarna för en ny bro eller tunnel från fastlandet till Öland och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:313 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en upprustning av Stångådalsbanan och Tjustbanan bör införas i kommande infrastrukturplan 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.

2025/26:317 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.

2025/26:345 av Jörgen Berglund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder för höjd trafiksäkerhet och hastighet på väg E14 i den nationella transportplanen bör få högre prioritet och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:346 av Jörgen Berglund och Viktor Wärnick (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över behovet av utbyggnad av Ostkustbanan till dubbelspårig järnväg och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:347 av Jörgen Berglund m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att åtgärder för höjd trafiksäkerhet och bibehållen hastighet på vägnätet i norra Sverige ska få högre prioritet i nästa nationella transportplan och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:350 av Jörgen Berglund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att Förbifart Härnösand ska ingå i den nationella vägtransportplanen och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:354 av Jörgen Berglund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att Förbifart Örnsköldsvik ska ingå i den nationella vägtransportplanen och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:360 av Per-Arne Håkansson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn för att se över behoven av dubbelspår för järnvägssträckan Skånebanan Helsingborg–Hässleholm–Kristianstad och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:409 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.

2025/26:424 av Stina Larsson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Sveriges förberedelser inför Fehmarn Bält-tunneln och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:427 av Stina Larsson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafiksituationen i Ystad och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:444 av Serkan Köse (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska se över förutsättningarna för att påskynda trafiksäkerhetshöjande åtgärder för väg 225 i Stockholms län samt påbörja projektering av dubbelspår på Nynäsbanan från Västerhaninge till Nynäshamn och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:466 av Anna-Lena Hedberg (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av stärkta infrastruktursatsningar i Dalarna, med särskild hänsyn till näringslivets behov, och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:491 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.

2025/26:521 av Anders Alfberg (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att hela E40 sträckan Borås–Jönköping skyndsamt bör ha motorvägsstandard och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:537 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.

2025/26:544 av Isak From m.fl. (S):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förbättrade öst-västliga kommunikationer och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:558 av Lars Johnsson m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga 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 överväga en ny fast förbindelse mellan Sverige och Danmark och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en fortsatt utbyggnad av Södra stambanan, Skånebanan samt Helsingborgs godsbangård och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga vägsatsningar såsom utbyggnad av E6 och E22 till sexfiliga motorvägar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga om en prioritering av hamninfrastrukturen i de skånska hamnarna av nationellt intresse bör göras och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om varvet i Landskrona och inseglingsrännan till Landskrona och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att inrätta en infrastrukturkommission tillsammans med Danmark för att säkerställa en samlad gränsöverskridande planering av infrastrukturen i Öresundsregionen och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:575 av Erik Hellsborn och Carita Boulwén (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att anlägga en motorvägsförbindelse mellan E6 och Ullared och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:610 av Lars Isacsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att utveckla väg- och järnvägsnäten i Dalarnas län och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:618 av Serkan Köse m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att byggstarten för Tvärförbindelse Södertörn ska ske utan ytterligare dröjsmål, med full finansiering och med hög funktionalitet och goda kopplingar till övriga statliga vägar, och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:647 av Lena Johansson m.fl. (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.

2025/26:649 av Lena Johansson och Åsa Eriksson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över konkurrensneutralitet mellan olika transportsystem och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:661 av Kristoffer Lindberg (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.

2025/26:691 av Louise Eklund (L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att bygga ut E6 genom Skåne och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda säkerheten längs med E6 genom Skåne och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:717 av Anna-Belle Strömberg m.fl. (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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2025/26:776 av Lena Bäckelin m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över behovet av statligt stöd till enskilda vägar och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:784 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 som ofta uppstår på sträckan Södertälje–Stockholm på Europaväg 20 och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:787 av Jimmy Ståhl och Dennis Dioukarev (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att utveckla parkeringsarkar via ett pilotprojekt för Göteborgs södra skärgård och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:788 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.

2025/26:789 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.

2025/26:790 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.

2025/26:791 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.

2025/26:796 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.

2025/26:818 av Mikael Larsson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka lantbrukarnas möjligheter till vetorätt vid byggande av infrastruktur av olika slag och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:819 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.

2025/26:873 av Lars Isacsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att Trafikverket ska ges ett särskilt uppdrag att utanför den nationella planen ta fram snabba åtgärder för att säkra industrins transportbehov i Ludvika och Smedjebacken och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:874 av Lars Isacsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att anslagen till länsplanerna för regional transportinfrastruktur även ska baseras på vägnätets omfattning i respektive län, inte enbart på befolkning och trafikarbete, och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:910 av Ola Möller m.fl. (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för fortsatta insatser för en funktionell infrastruktur i Skåne och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:948 av Daniel Persson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att anlägga en fyrfilig E4 genom hela Gävleborg och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:950 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.

2025/26:951 av Daniel Persson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra dubbelspår på Ostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:959 av Louise Eklund (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att komplettera den utredning som tillsatts kring möjliga framtida Öresundsförbindelser med en utredning kring hur Sverige kan finansiera infrastruktur på ett liknande sätt som Danmark och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:965 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.

2025/26:976 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.

2025/26:978 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.

2025/26:984 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 och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:986 av Niels Paarup-Petersen 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.

2025/26:1045 av Jamal El-Haj (-):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige och Danmark gemensamt bör fortsätta utreda och påbörja genomförandet av Öresundsmetron och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt ta initiativ till en gemensam svensk-dansk statlig förhandlingsgrupp med uppdrag att utarbeta en tidsplan, finansieringsmodell och förberedande avtal för Öresundsmetron, i syfte att säkerställa byggstart senast under 2030-talet, och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1078 av Sofia Skönnbrink (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över förutsättningarna för att stärka den ekonomiska situationen för föreningar som förvaltar enskilda vägar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2025/26:1082 av Markus Kauppinen m.fl. (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återuppta planeringen och genomförandet av nya stambanor inom ramen för den nationella planen för infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att prioritera projektet med elektrifiering och hastighetshöjande åtgärder på järnvägsbanorna Värnamo–Vaggeryd–Jönköping samt Värnamo–Vaggeryd–Nässjö i kommande nationell plan för infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att öka de ekonomiska anslagen till de regionala transportplanerna och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska överväga att prioritera utbyggnaden av väg 40 mellan Jönköping och Ulricehamn till motorvägsstandard och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla, förstärka och påskynda genomförandet av den nationella godstransportstrategin, med särskilt fokus på överflyttning till

miljöeffektiva transportslag, smart teknik och förstärkt infrastrukturkapacitet, inklusive den nuvarande regeringens pågående insatser och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1091 av Fredrik Lundh Sammeli m.fl. (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av dubbelspår på hela Malmbanan, från Narvik till Luleå, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten bör överväga finansiering av dubbelspåret utanför infrastrukturplan och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1093 av Anders Alfberg (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rusta upp väg 41 mellan Borås–Skene samt att densamma inkluderas som prioriterad sträcka i den nationella transportinfrastrukturplanen 2026–2037 och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1109 av Anne-Li Sjölund och Anders Karlsson (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Förbifart E4 Örnsköldsvik behöver finnas med i nästa nationella plan och möjligheten till alternativ finansiering prövas och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1111 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.

2025/26:1140 av Martina Johansson (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör skriva in i regleringsbrevet till aktuella myndigheter att det bör utvecklas former för tydlig information och samverkanspart enligt beskrivning i motionen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör skriva in i regleringsbrevet till aktuella myndigheter att man i ett tidigare skede bör samverka med aktuella markägare om möjliga dragningar av aktuell infrastruktur enligt beskrivning i motionen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör skriva in i regleringsbrevet till aktuella myndigheter att man bör säkerställa rättssäkra processer för olika moment vid utbyggnad så att markägare är informerade när olika delar i processen

sker, enligt beskrivning i motionen, och tillkännager detta för regeringen.

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen redan nu bör säkerställa att pilotprojekten för snabbare tillståndsprovning utvärderas nu för att säkerställa rättssäkerheten för alla inblandade och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1164 av Adrian Magnusson och Marianne Fundahn (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att upprätthålla järnvägsförbindelser till kontinenten och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1176 av Mona Smedman (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att förbättra järnvägsförbindelsen mellan Stockholm och Oslo och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1180 av Kerstin Lundgren (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder enligt motionens intentioner vad gäller tågförbindelser mellan Stockholm och Oslo och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1195 av Caroline Högström och Mikael Damsgaard (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga möjligheten att se över Mälarbanan och snabbare förbindelse mellan Stockholm och Oslo och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1197 av Magnus Resare (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över vikten av snabbare, säkrare och mer välfungerande tågtransporter mellan Oslo och Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1199 av Caroline Högström och Mikael Damsgaard (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att anpassa Hjulstabron för att större fartyg ska kunna trafikera Mälarfarleden och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1201 av Magnus Resare (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att utreda järnvägsutbyggnadsbehovet i Värmland och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1204 av Ulrika Heindorff och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en ny fast förbindelse mellan Danmark och Sverige samt om att inom ramen för detta arbete överväga en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1234 av Niklas Sigvardsson m.fl. (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka kapaciteten i det svenska järnvägssystemet genom nya stambanor och förstärkning av befintliga stråk och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla ett sammanhängande systemtänk för både gods- och persontrafik och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera investeringar i järnväg som stärker klimatomställningen och svensk industris konkurrenskraft och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1240 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.

2025/26:1268 av Niklas Karlsson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökad godstågskapacitet och redundans över Öresund och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1276 av Josefin Malmqvist m.fl. (M):

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga behovet av infrastruktursatsningar i Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1350 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.

2025/26:1353 av Roger Hedlund och Mattias Eriksson Falk (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förutsättningar för en tidigareläggning av ett dubbelspår på Ostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1355 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.

2025/26:1364 av Dzenan Cisija (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga hur staten ska säkerställa finansieringen och genomförandet av Västlänken i Göteborg på ett sätt som skulle kunna göra att kostnadsökningar inte belastar Göteborgs stad eller dess invånare, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2025/26:1445 av Anna Wallentheim (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga om utbyggnaden av Hässleholm C bör prioriteras och överväga om den ska tas med i nästa nationella plan för infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1447 av Ida Karkiainen m.fl. (S):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten bör ta ansvar för att snabbare hantera infrastruktursatsningar som är av nationell angelägenhet i den globala konkurrensen om stora industriinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1510 av Erik Ottoson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga trafiksäkerhetsåtgärder längs väg 226 Huddingevägen och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1541 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.

2025/26:1545 av Helena Lindahl m.fl. (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör titta på alternativa finansieringslösningar för Norrbottenbanans 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 Norrbottenbanan 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 Botniabanen – 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 tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1572 av Marianne Fundahn och Per-Arne Håkansson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för statens ansvar för funktioner som är av stor betydelse för Sverige, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2025/26:1607 av Malin Danielsson (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om satsningar på Södertörns infrastruktur och tillväxt och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1608 av Martin Melin (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra transportinfrastrukturen i Stockholm-Mälarenregionen och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1609 av Malin Danielsson m.fl. (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Stockholms infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1610 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.

2025/26:1612 av Heléne Björklund och Magnus Manhammar (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de tidigare utlovade satsningarna på Sydostlänken bör genomföras och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1613 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att förbättra arbetspendlingen och godstransporterna i Stockholm-Mälarenregionen och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1622 av Peder Björk m.fl. (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.

2025/26:1667 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägunderhållet i Västmanland och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1678 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga förutsättningarna för en långsiktigt stabil finansiering av Strömsholms kanal och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1696 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.

2025/26:1707 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.

2025/26:1713 av Ann-Sofie Alm (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vägnätet i Bohuslän och Dalsland är särskilt viktigt och därför bör beaktas i den nationella planen och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1715 av Ann-Sofie Alm (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att utreda förutsättningarna för att etablera en snabb, dubbelspårig järnvägsförbindelse mellan Oslo, Fyrstadsområdet, Göteborg och Köpenhamn, i syfte att stärka arbetsmarknadsintegration, logistikflöden, klimatomställning och tillväxt i hela Skandinavien, och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1761 av Cecilia Engström och Torsten Elofsson (båda KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera utbyggnad av hela E6 med sex filer mellan Malmö och Helsingborg och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1775 av Marie Nicholson och Lars Engsund (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över behovet att stärka och prioritera infrastruktursatsningar i Kalmar län, med hänsyn till länets geografi, näringsliv och besöksnäring, och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1777 av Jan Ericson m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om strategisk infrastruktur i Västsverige och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1778 av Crister Carlsson och Malin Höglund (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över möjligheterna till större satsningar när det gäller infrastruktur framför allt på vägar till och från Sälen/Idreområdet och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1799 av Hans Eklind och Magnus Jacobsson (båda KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en bolagisering av Malmbanan och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1812 av Aida Birinxhiku m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en hållbar infrastruktur i Halland och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1873 av Tomas Kronståhl och Laila Naraghi (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga mer transparens och en mer rättvis fördelning av infrastrukturmedel till regionerna och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1923 av Magnus Manhammar (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att bygga Sydostlänken enligt dess ursprungliga förslag, inklusive triangelspår i Älmhult, utdragsspår i Stilleryd, full signalutbyggnad och planskilda korsningar, och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1927 av Fredrik Ahlstedt (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att slutföra vägprojektet med att bygga mötesfri väg (två-plus-ett-väg) längs hela länsväg 288 i Trafikverkets planering och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1934 av Crister Carlsson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att utreda hur en snabbare och mer robust järnväg till och från Dalarna ska möjliggöras och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1935 av Boriana Åberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över utbyggnaden av ny ringled i Trelleborg och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1936 av Jan Ericson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att minska Trafikverkets makt över kommunernas planarbete och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1940 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 fördyringar uppstår, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2025/26:1943 av Lars Isacsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att engagera sig i etableringen av Scandinavian Mountains Railway och överväga att ta initiativ för att projektet ska kunna genomföras i samverkan med näringsliv och berörda kommuner och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1945 av Mikael Dahlgvist och Lars Mejern Larsson (båda S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka statens kapacitet i järnvägsunderhållet och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera åtgärder som ökar redundansen i järnvägssystemet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att särskilt rikta resurser till stråk i Värmland och Bergslagen inklusive Oslo–Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta den försvars- och beredskapsmässiga betydelsen av robust infrastruktur i planeringen och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1947 av Mikael Dahlgvist och Lars Mejern Larsson (båda S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att livsviktig infrastruktur kan underhållas och skyddas även inom Natura 2000-områden och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av hur miljölagstiftningen kan kombineras med behovet av robust, livsnödvändig infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1956 av Borian Åberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förbättrad infrastruktur vid Ystads hamn och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2054 av Anne-Li Sjölund (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör prioritera att rusta upp och säkra vägarna i hela landet och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2058 av Mona Smedman och Anders Ådahl (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om riksväg 62 och Natura 2000 och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2064 av Kerstin Lundgren (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att totalförsvarssäkra förbindelserna till och från Stockholm via förbindelserna E4/E20 genom Södertälje och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2214 av Alexandra Anstrell m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att prioritera och genomföra strategiska infrastruktursatsningar i Stockholms län och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2305 av Petter Löberg och Jessica Rodén (båda S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att bygga ut riksväg 40 mellan Ulricehamn och Jönköping till motorvägsstandard och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ta fram en tidsplan för när hela sträckan Göteborg–Jönköping kan hålla motorvägsstandard och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trafiksäkerhet och framkomlighet på riksväg 40 mellan Ulricehamn och Jönköping behöver övervägas att stärkas och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2430 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.

2025/26:2439 av Saila Quicklund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ändrade beräkningsgrunder för infrastrukturmedel och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2457 av Magnus Manhammar (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ge Trafikverket i uppdrag att se över möjligheten att införa direkttåg mellan Karlskrona och Alvesta och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2458 av Patrik Lundqvist m.fl. (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkra samordningen och samarbetet med lokala aktörer vid stora samhällsinvesteringar i infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ge Trafikverket i uppdrag att utreda den centrala sträckningen förbi Hudiksvall ytterligare med en mer relevant hastighet och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2476 av Jesper Skalberg Karlsson m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att kraftigt förbättra infrastrukturen på och kring Arlanda flygplats och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2483 av Anna af Sillén och Fredrik Ahlstedt (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att förbättra arbetspendlingen och godstransporterna i Stockholm-Mälarenregionen och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2528 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att initiera och finansiera ett projekt för att förbättra belysningen längs väg 303 mellan Hagsta och Ockelbo och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2532 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att ge Trafikverket i uppdrag att förstärka belysningen på E16 mellan Gävle och Valbo och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2533 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att initiera planering, projektering och finansiering för utbyggnad av

dubbelspår på järnvägssträckan mellan Ockelbo och Mo och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2538 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att ge Trafikverket i uppdrag att förbättra belysningen längs väg 272 och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2539 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att initiera och finansiera ett projekt för att förbättra belysningen längs väg 562 mellan Björke och Hamrångefjärden och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2543 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att ge Trafikverket i uppdrag att bygga dubbelspår på sträckan mellan Söderhamn och Kilafors och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2544 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att initiera och finansiera en utbyggnad av dubbelspår för järnvägen mellan Sandviken, Storvik och Hofors och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2545 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att ge Trafikverket i uppdrag att bygga dubbelspår på sträckan Gävle–Ockelbo och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2549 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.

2025/26:2628 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.

2025/26:2640 av Elisabeth Thand Ringqvist och Anders W Jonsson (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.

2025/26:2645 av Anders W Jonsson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att riksväg 56 mellan Gysinge och Valbo bör läggas in i den nationella planen för infrastruktur 2026–2037 och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2652 av Anders Ekegren (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att skyndsamt pröva och redovisa olika lösningar för en fast förbindelse över Gullmarsfjorden där broalternativ vid Skår–Finnsbo särskilt ska analyseras och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2666 av Patrik Karlson (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att säkerställa en direkt anslutning av Stångådalsbanan och Tjustbanan till Ostlänkens nya station i Linköping (Steninge) och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2677 av Anna-Caren Säterberg och Lena Bäckelin (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en översyn av fördelningsmodellen mellan länstransportplanerna och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2691 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.

2025/26:2697 av Ingela Nylund Watz m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en ny vägförbindelse under Södertälje kanal och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2744 av Mats Wiking (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.

2025/26:2773 av Kerstin Lundgren 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.

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

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med ett nytt förslag med en målstyrd planering där klimatmålet är den styrande principen för framtidens infrastruktur och därmed styr planering, inriktning och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastrukturplaneringen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ersätta dagens basprognoser med målorienterade prognoser, där man utgår från att transportplaneringen ska styras mot ett mer transporteffektivt samhälle, och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snarast bör återkomma med förslag om hur statlig medfinansiering kan stärkas för att fyrstegsprincipens tillämpning ska förbättras genom att fler steg 1- och steg 2-åtgärder genomförs i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med det första steget i fyrstegsprincipen, som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag, och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om införande av en

- transporthierarki som ska genomsyra alla beslut om transportplanering och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag på nationellt mål för minskad biltrafik till 2030 som utgår från klimatmålen och som beaktar skillnader mellan stad och landsbygd, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen därför skyndsamt bör återkomma till riksdagen med en tidsbestämd handlingsplan med delmål och åtgärder som garanterar måluppfyllelse av nuvarande mål till 2030 och som når fossilfria transporter senast 2035, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 8. 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.
 13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2026 bör återkomma med förslag på lagstiftning som möjliggör för kommunerna att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnationer och tillkännager detta för regeringen.
 18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder för att social hållbarhet och inkludering alltid ska beaktas i infrastrukturplanering och tillkännager detta för regeringen.
 35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en infrastrukturberedning och tillkännager detta för regeringen.
 36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör införa en investeringsbudget och tillkännager detta för regeringen.
 37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillse att nya stambanor byggs som lånefinansierade projekt i egen projektorganisation och tillkännager detta för regeringen.
 38. 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 deras effekter, inte minst vad gäller fördelningen av infrastrukturmedel mellan olika delar av landet, och tillkännager detta för regeringen.
 39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om hur järnvägens andel av godstransporter ska öka och tillkännager detta för regeringen.

41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att färdigställa redan påbörjade järnvägssträckor och tillkännager detta för regeringen.
42. 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.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör inkludera de svenska hamnarnas och totalförsvarets arbete i den civila beredskapen och tillkännager detta för regeringen.
75. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder för att säkerställa att den verksamhet som Trafikanalys bedriver i dag inte försvinner eller minskar i omfattning i samband med att myndighetens uppgifter inordnas i Tillväxtanalys och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2796 av Mathias Tegnér (S):

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta ett större statligt ansvar för att öka investeringstakten i hållbar infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att integrera klimat- och produktivitetsnytta i prioriteringen av nationella infrastrukturprojekt, med särskild hänsyn till flaskhalsar i Mälardalen och exportnoder, och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2849 av Markus Wiechel (SD):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att aktivt undvika framtida byggande av Horsstensleden och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2873 av Marléne Lund Kopparklint (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att säkerställa snabba beslutsvägar och tydliga undantagsrutiner vid akuta hot mot vägar och annan infrastruktur i Natura 2000-områden, med riksväg 62 i Värmland som exempel, och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2902 av Marléne Lund Kopparklint och Magnus Resare (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att säkerställa att Trafikverket kan vidta nödvändiga åtgärder för att

förebygga ras längs riksväg 62 i Värmland, även om detta kräver undantag från Natura 2000-bestämmelserna, och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2914 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.

2025/26:2916 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över om järnvägen mellan Gävle och Härnösand bör byggas ut till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3025 av Malin Höglund och Fredrik Ahlstedt (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över satsningar på riksväg 70 som en del av regeringens infrastruktursatsning och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3035 av Noria Manouchi (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att utreda förutsättningarna för en Öresundsmetro och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3055 av Malin Höglund och Crister Carlsson (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att utreda behovet av ökade investeringar i Dalabanan och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3184 av Alireza Akhondi m.fl. (C):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen mot bakgrund av de stoppade planerna på nya stambanor bör föra dialog med berörda kommuner om hur man kan kompensera för ökade kostnader och sänkta fastighetsvärden och tillkännager detta för regeringen.

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

28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en infrastrukturberedning bör tillsättas som likt Försvarsberedningen kan lämna förslag på insatser som behöver göras för infrastrukturen som helhet och tillkännager detta för regeringen.

30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en lägsta acceptabel vägstandard bör antas som möjliggör en nollvision om sänkta hastigheter på landsvägar och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3269 av Alexandra Anstrell (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att installera sprinklers i Södra länken och se över om det kan göras och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3270 av Alexandra Anstrell m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna för att en robust lösning för att passera Södertälje måste finnas med i nästa infrastrukturplan och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3273 av Linus Lakso m.fl. (MP):

30. 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.

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

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återta hela underhållsskulden på järnväg till år 2037 och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett uppdelande av Trafikverket i ett banverk och ett vägverk och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom Trafikverket även kunna driva järnvägsprojekt i bolagsform och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att projektfinansiera stora järnvägsprojekt och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska fortsätta arbetet med en strategi för målsättningen att flytta långväga godstransporter från lastbil till tåg och sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa en klimatanpassning av järnvägsnätet och tillkännager detta för regeringen.
18. 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.

19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera bytet av kontaktledningar på Västra stambanan till 2044, efter att en första utbyggnad av nya stambanor Linköping–Jönköping–Göteborg har genomförts, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder utifrån bedömda effekter av Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande för transportinfrastrukturen i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
21. 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 och tillkännager detta för regeringen.
22. 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.
23. 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.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda om det danska nationella infrastrukturbolaget Sund & Bælts konstruktion kan utgöra en lösning på framdriften av järnvägsprojekt i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
26. 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.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Norrbotniabanan och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anlägga dubbelspår på Malmbanan och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägssträckan Lund–Hässleholm snarast bör påbörjas och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att dubbelspår Alvesta–Växjö ska byggas och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut sträckan Göteborg–Oslo till intercitystandard och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga dubbelspår på Mälarbanan och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga dubbelspår på Värmlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.

34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga Nobelbanan mellan Örebro och Kristinehamn och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inleda bygget av dubbelspår längs Bohusbanan, Skagerrakbanan respektive Norgebanan för sträckan Göteborg–Oslo och tillkännager detta för regeringen.
36. 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.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja byggandet av fyrspår Alingsås–Göteborg och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Ostkustbanan bör byggas ut med dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Sundsvall–Nyland snarast bör uppgraderas till standard 250 km/tim för att få till ett sammanhängande stråk med anslutning till Botniabanan och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla järnvägslinjen Stockholm–Oslo och tillkännager detta för regeringen.
41. 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.
42. 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.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inleda en upprustning av Inlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.
45. 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.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i samband med bygget av Sydostlänken även stärka Blekinge kustbana med två extra mötesspår mellan Sölvesborg och Karlskrona och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att elektrifiera samtliga sträckor på Stångådalsbanan och Tjustbanan och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att elektrifiera sträckorna Halmstad–Värnamo–Nässjö och Markarydsbanan och tillkännager detta för regeringen.

49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att elektrifiera Tvärbanan, sträckan Hällnäs–Lycksele–Storuman, och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en ”banrätt” för järnvägen i likhet med dagens vägrätt och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP):

1. 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.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett vägtrafikminskningsmål som utgår från klimatmålen, där storstäder och större städer med sina bättre förutsättningar tar en huvudsaklig del av vägtrafikminskningen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i Trelleborg överväga en vägtull som finansiering för att betala av byggkostnader för tunnel för hamnens godstrafik och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att klimatanpassa transportinfrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att premiера steg 1- och steg 2-åtgärder samt upprustning av befintlig väginfrastruktur framför nya vägar och tillkännager detta för regeringen.
15. 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.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att internaliseringsgraden mellan olika trafikslag behöver öka och sträva mot att bli idealt lika och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3282 av Katarina Luhr m.fl. (MP):

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärda den underhållsskuld som finns i viktig infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3287 av Camilla Brunsberg (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att Sydostlänken byggs enligt gällande nationell plan och om möjligt tidigare läggs och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att utreda förutsättningarna för en ny järnväg mellan Karlshamn och Sölvesborg för att avlasta Blekinge kustbana och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för byggstartsbesked för utbyggnaden av Ronneby östra–Nättraby längs E22 utan ytterligare förseningar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att tidigare lägga planerade kapacitetsåtgärder på Blekinge kustbana och placera nytt mötesspår i Bredåkra i direkt anslutning till Ronneby Airport och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att koppla ihop Blekinges hamnar med ScanMed-korridoren och förlänga Baltic-Adriatic-korridoren när Sydostlänken är färdigbyggd och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att öka ramarna till länstransportplanerna och samverka för ökad transparens i hur medel fördelas mellan regionernas länstransportplaner och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att utreda hur staten kan ta ett större ansvar för infrastrukturen runt hamnarna för att främja intermodala transporter mellan sjöfart och järnväg och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3289 av Camilla Brunsberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över om förutsättningarna för E22 genom Blekinge, särskilt sträckan Björketorp–Nättraby, ska prioriteras och tidigare läggas i den nationella infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3290 av Camilla Brunsberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över möjligheten att tidigare lägga byggandet av Sydostlänken och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3302 av Lars Püss (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att säkra en långsiktig och hållbar finansiering av underhållet av Sveriges infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3322 av Camilla Brunsberg (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att staten tar ett tydligare ansvar för finansieringen och utvecklingen av hamnarna i Blekinge, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. 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.

2025/26:3360 av Camilla Hansén (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga dubbelspår på Mälarbanan och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga dubbelspår på Värmlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att svenska regeringen ska driva att Oslo–Stockholm pekas ut som en viktig korridor i EU:s tåginfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen tillsammans med norska regeringen bör uppdra åt lämpliga myndigheter att genomföra de resterande utredningar och analyser som krävs för att kunna starta de regionala projekt som behövs för att kunna åka tåg hela sträckan mellan Oslo och Stockholm på under tre timmar och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3405 av Emma Berginger m.fl. (MP):

45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket ett förtydligat uppdrag att ta ett helhetsgrepp om transportfrågan för att såväl infrastruktur som utförandet av transporter ska fungera på alla beredskapsnivåer, på samma sätt som Energimyndigheten i dag tar ett helhetsgrepp om energisystemet, och tillkännager detta för regeringen.
46. 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.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rusta upp och bygga ut järnvägsnätet så att det klarar nödvändiga transporter

i såväl fredstid som i händelse av kris eller i värsta fall krig och tillkännager detta för regeringen.

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

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stödja inrättandet av en regional mobilitets- och tillgänglighetssamordningsfunktion som arbetar med åtgärder som minskar bilberoendet, i enlighet med underlag inför klimatpolitisk handlingsplan 2023, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
99. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att arbeta målstyrt i stället för prognosbaserat och tillkännager detta för regeringen.
106. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stödja inrättandet av en regional mobilitets- och tillgänglighetssamordningsfunktion som arbetar med åtgärder som minskar bilberoendet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
111. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återinföra stadsmiljöavtalen och stärka den statliga medfinansieringen av s.k. steg 1- och steg 2-åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
112. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett landsbygdsmiljöavtal, motsvarande stadsmiljöavtalen, som riktar sig till mobilitet i Sveriges lands- och glesbygder, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
113. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vid sidan av ett styrande transportmål om minskande klimatutsläpp i transportsektorn även ta fram mål för ökad transporteffektivitet till 2035 och 2040 och tillkännager detta för regeringen.
114. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett nationellt mål om minskad bilism i större städer och tillkännager detta för regeringen.
118. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra en analys av hur en mer samordnad bebyggelse-, trafik- och transportinfrastrukturplanering kan bidra till minskad klimatpåverkan, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
136. 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, tunga fordon, fartyg och flyg, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
139. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rusta upp och bygga ut järnvägen i hela landet samt färdigställa nya stambanor för höghastighetståg och tillkännager detta för regeringen.

140. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka statliga investeringar för överflyttning av långväga godstransporter från väg till järnväg och sjöfart och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3427 av Emma Nohrén m.fl. (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten måste ta ett större ansvar för att samordna klimatanpassningen och finansiera de investeringar som krävs, inte minst i transportinfrastrukturen där skogen spelar en central roll, och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3443 av Ludvig Ceimertz m.fl. (M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kritisk infrastruktur och världlandsstöd och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3497 av Anders Ekegren (L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga om väg E45 mellan Vänersborg och Mellerud till mötesfri landsväg och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tidigare beslutade utredningar och planer för utbyggnaden ska realiseras snarast och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3546 av Amanda Palmstierna m.fl. (MP):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka transporteffektiviteten och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3556 av Peter Hultqvist m.fl. (S):

36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna transportmöjligheter till Finland, Baltikum och Polen i händelse av kris eller krig och tillkännager detta för regeringen.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga rätt logistiska förutsättningar för Sveriges särskilda roll som transitland för trupp och materiel och tillkännager detta för regeringen.
68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökad beredskap i transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.
71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att planera för nationell försörjning och prioritering av transporter och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3565 av Anne-Li Sjölund m.fl. (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en sammanhållen och snabb satsning på dubbelspårutbyggnad mellan Gävle och Härnösand, den s.k. Nya Ostkustbanan, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan i sin helhet ska byggas klart till 2035, något som ligger i linje med löften från flera av regeringspartierna, och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3566 av Rickard Nordin 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.

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C):

41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att offentliga aktörer går före och bygger resurseffektivt samt premierar ny och innovativ teknik i upphandlingsförfaranden, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2025/26:3584 av Mattias Vepsä m.fl. (S):

17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla infrastrukturen i Stockholmsregionen för samhällsnytta och tillkännager detta för regeringen.
19. 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.

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

54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen i kommande förhandlingar ska utöva påverkan för att bygga ut järnvägsinfrastrukturen i EU, stärka kapaciteten och bygga bort flaskhalsar för att kunna hantera ökade godsflöden och se fler tåglinjer mellan Sverige och övriga Europa och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vara drivande för att en större del av EU:s infrastruktursatsningar går till att säkerställa god mobilitet i glesbefolkade områden och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3623 av Morgan Johansson m.fl. (S):

39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett permanent transportministerråd i Nordiska ministerrådet och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3628 av Magnus Jacobsson (KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utredning om att rusta upp Bohusbanan och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utredning om att förbättra förbindelsen mellan Göteborg och Oslo och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3629 av Magnus Jacobsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur vägnätet i Fyrbodalen kan förbättras och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3631 av Magnus Jacobsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kommuner ska ha möjlighet att utmana en upphandling som gjorts av Trafikverket där kommuner medfinansierar projekt, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2025/26:3639 av Cecilia Engström (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör (HH-förbindelsen) och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3644 av Larry Söder (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta inriktningsbeslut gällande fyrspår genom Kungsbacka och tillkännager detta för regeringen.

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

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av långsiktighet i infrastrukturpolitiken och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett väl fungerande och starkt transportsystem är en förutsättning för jobb, tillväxt och grön omställning och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om byggandet av nya stambanor och tillkännager detta för regeringen.

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de olika trafikslagen måste komplettera varandra, hänga ihop och förstärka varandra – för det är så vi bygger ett riktigt effektivt och flexibelt transportsystem, där knutpunkter, noder och intermodalitet måste vara ledord i alla trafik- och infrastruktursatsningar – och tillkännager detta för regeringen.
6. 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 vikten av långsiktigt och blocköverskridande samarbete inom infrastrukturpolitiken, och därmed behovet av att inrätta en bred politiskt sammansatt grupp för detta syfte, och tillkännager detta för regeringen.
9. 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.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv och transportköparen ska betala också för de externa kostnader som uppstår, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de internationella resornas och transporternas ökade betydelse gör att den gränsöverskridande planeringen behöver utvecklas både relativt EU och med våra nordiska grannar och möjligheterna att bygga ihop länder med hjälp av infrastruktur utnyttjas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att säkerställa den gränsöverskridande järnvägstrafikens fulla potential i ljuset av det förändrade geopolitiska läget och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det omedelbara behovet av att rusta upp den svenska järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen måste återkomma till riksdagen med en plan för när järnvägens eftersatta underhåll ska vara åtgärdat och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett välutbyggt och välunderhållet vägnät och tillkännager detta för regeringen.

23. 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.
29. 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.
32. 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.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kostnadskontrollen vid infrastrukturinvesteringar kraftigt måste skärpas och att det pågående arbetet med ökad kostnadskontroll behöver följas upp med förslag på åtgärder som sedan noga följs upp om de ger avsedd effekt, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att byggandet av nya stambanor måste återupptas och tillkännager detta för regeringen.
43. 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 om att arbetet med att öka bärigheten i det svenska vägnätet måste fortsätta för att säkerställa vägnätets robusthet och kapacitet och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om de enskilda vägarnas stora betydelse, varför samordningen och det övergripande ansvaret för enskilda vägar behöver ses över och en nationell strategi för de enskilda vägarna tas fram, och tillkännager detta för regeringen.
63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att personalbristen inom i princip hela trafik- och infrastrukturbranschen måste åtgärdas och tillkännager detta för regeringen.
67. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta de kapacitetsutmaningar som järnvägsnätet ställs inför när Fehmarn Bält-förbindelsen står färdig, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
80. 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.
102. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av utökad utförarkompetens inom Trafikverket och tillkännager detta för regeringen.
103. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda och överväga delning av Trafikverket i en banverksdel och en vägverksdel och tillkännager detta för regeringen.

107. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen behöver låta granska och förändra den modell för samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning som Trafikverket använder, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
108. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av förstärkt nordiskt samarbete för gränsöverskridande trafik och för infrastrukturplanering av gemensamt intresse och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3657 av Magnus Berntsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att etablera en ny kryssningskaj vid Röda sten i Göteborg och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3660 av Kjell-Arne Ottosson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av E18 och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3661 av Kjell-Arne Ottosson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att inrätta ett ministerråd för infrastruktur i Nordiska ministerrådet och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3669 av Kjell-Arne Ottosson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om arbetet med Oslo–Stockholm 2.55 och en gemensam avsiktsförklaring och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3671 av Kjell-Arne Ottosson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör låta utreda en ytterligare förstärkning av stödet till det enskilda vägnätet och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3672 av Cecilia Engström (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att analysera hur intäkter från Öresundsbron kan användas på ett strategiskt sätt för att stärka transportinfrastrukturen i Skåne och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3675 av Lili André (KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att väg 56 från Hedesunda till Valbo/Gävle, Gävleborg, bör ansluta till trafikplats

- Gävle södra vid E4:an och föras in i nationell plan för 2026–2037 och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att objektet bör beaktas i kommande revideringar av den nationella infrastrukturplanen och föras in i nationell plan för 2026–2037 och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3681 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.

2025/26:3682 av Mathias Bengtsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda Dalabanans kapacitet och standard samt ta fram en åtgärdsplan och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3683 av Mathias Bengtsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att rusta upp Västerdalsbanan och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3688 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.

2025/26:3689 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.

2025/26:3690 av Dan Hovskär (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sträckan mellan Falköping och Borgunda (Falköping–Skövde) och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3693 av Ingemar Kihlström (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta de positiva trafiksäkerhetseffekter som en ombyggnation och förbättring av väg

183 mellan Herrljunga och Borås utgör i den framtida prioriteringen för infrastruktur och länsvägar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2025/26:3694 av Ingemar Kihlström (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inför kommande infrastrukturplan samt infrastruktursatsningar utreda vilka kapacitetseffekter en utbyggnad av dubbelspår, mötesplatser, planskilda korsningar samt utökat underhåll ger för Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3695 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2025/26:3696 av Larry Söder (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att utreda placering av och förutsättningarna för en ny station i Fjärås och Frillesås och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3707 av Mathias Bengtsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur staten kan bidra till en järnvägsförbindelse från Borlänge till Elverum via Malung och Sälen och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3710 av Magnus Oscarsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att pröva förutsättningarna för en avfart på väg 919 och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3711 av Dan Hovskär (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kapacitetshöjande åtgärder på järnvägssträckan Falköping–Jönköping och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3712 av Gudrun Brunegård (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en andra fast förbindelse till Öland och tillkännager detta för regeringen.

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

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en partiöverskridande infrastrukturberedning och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att identifiera ett antal objekt från kommande nationell 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 tillkännager detta för regeringen.
3. 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.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta hänsyn till näringslivets behov inom infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom ramen för Trafikverkets resurser säkerställa att de samfällda 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.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att begreppet ”en lägsta godtagbar vägstandard” bör införas och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att inleda en dialog med kommuner, varuägare och godstransportörer i syfte att bistå kommuner i omklassningen av det primärkommunala vägnätet i anslutning till terminaler, hamnar och industrier m.m. från BK1 till BK4, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att tillskjuta ytterligare medel för att Trafikverket i samverkan med kommuner och regioner ska förbättra omfattning och standard på det svenska vägbelysningsnätet och tillkännager detta för regeringen.
19. 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.
34. 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.

36. 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.
37. 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.
53. 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.
56. 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.
64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för att främja autonomi och teknikutveckling inom transportsystemet, att förbättra mobilitetstjänster över hela landet samt att lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas på funktionalitet framför tekniskspecifika krav och tillkännager detta för regeringen.
65. 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.
66. 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.
69. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en robust infrastruktur som klarar såväl civil som militär rörlighet och tillkännager detta för regeringen.
70. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om gränsöverskridande infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ytterligare styrmedel och resultatfokuserad politik krävs för att nå målet om 70 procents minskade utsläpp från transportsektorn till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
74. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fasa ut fossila bränslen i transportsektorn till 2030, med vissa undantag, och tillkännager detta för regeringen.
88. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka introduktionen av fossilfria drivmedel för att nå våra klimatmål och tillkännager detta för regeringen.
101. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att klimatanpassa infrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3729 av Kerstin Lundgren m.fl. (C):

46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snarast bör bidra till ett inrättande av ett ministerråd för infrastruktur- och transportfrågor, särskilt för att samordna gemensamma krav efter Sveriges och Finlands inträde i Nato, och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3768 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.

2025/26:3784 av Ulrika Heindorff m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att färdigställa utbyggnaden av Väst kustbanan med dubbelspår längs hela sträckningen och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3788 av Magnus Jacobsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta processen vid etablering av en djuphamn avsedd för montering av havsbaserad vindkraft och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3803 av Louise Eklund m.fl. (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.

BILAGA 2

Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i
förslagspunkt 21

Motion	Motionärer	Yrkanden
21. Motionsyrkanden som bereds förenklat		
2025/26:27	Josef Fransson (SD)	
2025/26:29	Josef Fransson (SD)	
2025/26:72	Christian Lindefjärd (SD)	
2025/26:73	Christian Lindefjärd (SD)	
2025/26:141	Angelica Lundberg och Mikael Eskilandersson (båda SD)	
2025/26:142	Angelica Lundberg (SD)	
2025/26:248	Johnny Svedin och Mattias Bäckström Johansson (båda SD)	1–3
2025/26:296	Fredrik Lindahl (SD)	1 och 2
2025/26:297	Fredrik Lindahl (SD)	1 och 2
2025/26:312	Mattias Bäckström Johansson och Johnny Svedin (båda SD)	1 och 2
2025/26:313	Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD)	1 och 2
2025/26:317	Mattias Bäckström Johansson och Johnny Svedin (båda SD)	
2025/26:345	Jörgen Berglund (M)	
2025/26:346	Jörgen Berglund och Viktor Wärnick (båda M)	
2025/26:350	Jörgen Berglund (M)	
2025/26:354	Jörgen Berglund (M)	
2025/26:360	Per-Arne Håkansson m.fl. (S)	
2025/26:427	Stina Larsson (C)	
2025/26:444	Serkan Köse (S)	
2025/26:491	Jörgen Grubb (SD)	
2025/26:521	Anders Alftberg (SD)	
2025/26:558	Lars Johnsson m.fl. (M)	1, 3, 4 och 6
2025/26:575	Erik Hellsborn och Carita Boulwén (båda SD)	
2025/26:610	Lars Isacson m.fl. (S)	
2025/26:618	Serkan Köse m.fl. (S)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
2025/26:647	Lena Johansson m.fl. (S)	
2025/26:691	Louise Eklund (L)	1 och 2
2025/26:717	Anna-Belle Strömberg m.fl. (S)	
2025/26:784	Martin Westmont och Robert Stenkvist (båda SD)	
2025/26:787	Jimmy Ståhl och Dennis Dioukarev (båda SD)	
2025/26:788	Dennis Dioukarev m.fl. (SD)	
2025/26:789	Dennis Dioukarev m.fl. (SD)	
2025/26:790	Dennis Dioukarev m.fl. (SD)	
2025/26:796	Dennis Dioukarev m.fl. (SD)	
2025/26:819	Catarina Deremar (C)	
2025/26:873	Lars Isacson m.fl. (S)	
2025/26:910	Ola Möller m.fl. (S)	1
2025/26:948	Daniel Persson (SD)	
2025/26:951	Daniel Persson (SD)	
2025/26:976	Helena Lindahl (C)	
2025/26:978	Helena Lindahl (C)	
2025/26:1082	Markus Kauppinen m.fl. (S)	2 och 4
2025/26:1093	Anders Alftberg (SD)	
2025/26:1109	Anne-Li Sjölund och Anders Karlsson (båda C)	
2025/26:1111	Anne-Li Sjölund (C)	
2025/26:1199	Caroline Högström och Mikael Damsgaard (båda M)	
2025/26:1201	Magnus Resare (M)	
2025/26:1240	Viktor Wärnick (M)	
2025/26:1276	Josefin Malmqvist m.fl. (M)	13
2025/26:1350	Roger Hedlund och Mattias Eriksson Falk (båda SD)	
2025/26:1353	Roger Hedlund och Mattias Eriksson Falk (båda SD)	
2025/26:1355	Roger Hedlund och Mattias Eriksson Falk (båda SD)	
2025/26:1364	Dzenan Cisija (S)	
2025/26:1445	Anna Wallentheim (S)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
2025/26:1510	Erik Ottoson (M)	
2025/26:1541	Mikael Larsson och Christofer Bergenblock (båda C)	
2025/26:1545	Helena Lindahl m.fl. (C)	1–3
2025/26:1607	Malin Danielsson (L)	
2025/26:1608	Martin Melin (L)	
2025/26:1609	Malin Danielsson m.fl. (L)	
2025/26:1610	Cecilia Rönn (L)	
2025/26:1612	Heléne Björklund och Magnus Manhammar (båda S)	
2025/26:1613	Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S)	
2025/26:1622	Peder Björk m.fl. (S)	
2025/26:1667	Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M)	
2025/26:1678	Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M)	
2025/26:1696	Staffan Eklöf och Eric Westroth (båda SD)	
2025/26:1707	Staffan Eklöf och Björn Tidland (båda SD)	
2025/26:1713	Ann-Sofie Alm (M)	
2025/26:1761	Cecilia Engström och Torsten Elofsson (båda KD)	
2025/26:1775	Marie Nicholson och Lars Engsund (båda M)	
2025/26:1778	Crister Carlsson och Malin Höglund (båda M)	
2025/26:1812	Aida Birinxhiku m.fl. (S)	
2025/26:1923	Magnus Manhammar (S)	
2025/26:1927	Fredrik Ahlstedt (M)	
2025/26:1934	Crister Carlsson (M)	
2025/26:1935	Boriana Åberg (M)	
2025/26:1943	Lars Isacson m.fl. (S)	
2025/26:1956	Boriana Åberg (M)	
2025/26:2064	Kerstin Lundgren (C)	
2025/26:2214	Alexandra Anstrell m.fl. (M)	
2025/26:2305	Petter Löberg och Jessica Rodén (båda S)	1–3
2025/26:2430	Saila Quicklund (M)	
2025/26:2457	Magnus Manhammar (S)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
2025/26:2458	Patrik Lundqvist m.fl. (S)	2
2025/26:2476	Jesper Skalberg Karlsson m.fl. (M)	
2025/26:2483	Anna af Sillén och Fredrik Ahlstedt (båda M)	
2025/26:2528	Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	
2025/26:2532	Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	
2025/26:2533	Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	
2025/26:2538	Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	
2025/26:2539	Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	
2025/26:2543	Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	
2025/26:2544	Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	
2025/26:2545	Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	
2025/26:2640	Elisabeth Thand Ringqvist och Anders W Jonsson (båda C)	
2025/26:2645	Anders W Jonsson (C)	
2025/26:2652	Anders Ekegren (L)	
2025/26:2666	Patrik Karlson (L)	
2025/26:2697	Ingela Nylund Watz m.fl. (S)	
2025/26:2744	Mats Wiking (S)	
2025/26:2773	Kerstin Lundgren m.fl. (C)	
2025/26:2849	Markus Wiechel (SD)	9
2025/26:2914	Lars Beckman (M)	
2025/26:2916	Lars Beckman (M)	
2025/26:3025	Malin Höglund och Fredrik Ahlstedt (båda M)	
2025/26:3055	Malin Höglund och Crister Carlsson (båda M)	
2025/26:3269	Alexandra Anstrell (M)	
2025/26:3270	Alexandra Anstrell m.fl. (M)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
2025/26:3274	Linus Lakso m.fl. (MP)	19, 26–30, 32–34, 37– 39, 43 och 45–49
2025/26:3278	Linus Lakso m.fl. (MP)	5
2025/26:3287	Camilla Brunsberg (M)	1–4
2025/26:3289	Camilla Brunsberg (M)	
2025/26:3290	Camilla Brunsberg (M)	
2025/26:3360	Camilla Hansén (MP)	1 och 2
2025/26:3497	Anders Ekegren (L)	1 och 2
2025/26:3565	Anne-Li Sjölund m.fl. (C)	1 och 2
2025/26:3566	Rickard Nordin m.fl. (C)	
2025/26:3584	Mattias Vepsä m.fl. (S)	17 och 19
2025/26:3628	Magnus Jacobsson (KD)	1
2025/26:3629	Magnus Jacobsson (KD)	
2025/26:3644	Larry Söder (KD)	
2025/26:3657	Magnus Berntsson (KD)	
2025/26:3660	Kjell-Arne Ottosson (KD)	
2025/26:3675	Lili André (KD)	1 och 2
2025/26:3681	Mathias Bengtsson (KD)	
2025/26:3682	Mathias Bengtsson (KD)	
2025/26:3683	Mathias Bengtsson (KD)	
2025/26:3688	Dan Hovskär (KD)	
2025/26:3689	Dan Hovskär (KD)	
2025/26:3690	Dan Hovskär (KD)	
2025/26:3693	Ingemar Kihlström (KD)	
2025/26:3694	Ingemar Kihlström (KD)	
2025/26:3695	Ingemar Kihlström (KD)	
2025/26:3696	Larry Söder (KD)	
2025/26:3707	Mathias Bengtsson (KD)	
2025/26:3710	Magnus Oscarsson (KD)	
2025/26:3711	Dan Hovskär (KD)	
2025/26:3712	Gudrun Brunegård (KD)	
2025/26:3784	Ulrika Heindorff m.fl. (M)	
2025/26:3788	Magnus Jacobsson (KD)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
2025/26:3803	Louise Eklund m.fl. (L)	
2025/26:4163	Anne-Li Sjölund m.fl. (C)	
2025/26:4178	Linus Lakso m.fl. (MP)	14, 16–18, 20–26, 30, 31 och 33– 38