

# Trafikutskottets betänkande 2024/25:TU5

## Infrastrukturfrågor

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag om att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 ska uppgå till 1 171 miljarder kronor i 2025 års priser, varav 210 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar, 354 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar och statlig medfinansiering till enskilda vägar samt 607 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet. Utskottet tillstyrker även 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 samt att regeringen bemyndigas att efter åtgärdsplaneringen slutligt besluta om fördelningen av medel mellan den nationella planen och länsplanerna. Utskottet välkomnar regeringens förslag som innebär en mycket kraftigt ökad och angelägen satsning på en pålitlig transportinfrastruktur för att hela Sverige ska fungera och föreslår att riksdagen avslår förslagen i följdmotionerna.

Utskottet föreslår vidare att riksdagen avslår samtliga motionsyrkanden från den allmänna motionstiden om bl.a. infrastrukturplanering, utgångspunkter för planeringen samt finansierings- och effektivitetsfrågor, främst med hänvisning till vidtagna åtgärder och pågående arbete. I betänkandet behandlas bl.a. ett stort antal motionsförslag om olika infrastrukturprojekt runt om i landet, som främst rör upprustning och utbyggnad av olika vägar och järnvägar. Utskottet avstyrker dessa förslag med hänsyn till rollfördelningen inom planeringsprocessen.

I betänkandet finns 51 reservationer (S, SD, V, C, MP) och fyra särskilda yttranden (SD).

*Behandlade förslag*

Proposition 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera.

66 yrkanden i följdmotioner.

Cirka 340 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2024/25.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	6
Redogörelse för ärendet .....	14
Ärendet och dess beredning .....	14
Bakgrund .....	14
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	22
Utskottets överväganden .....	23
Ekonomiska ramar för 2026–2037 .....	23
Ansvarsfördelningen inom infrastrukturplaneringen .....	45
Styrning av infrastrukturplaneringen genom mål och prognoser .....	49
Vissa övriga utgångspunkter för infrastrukturplaneringen .....	55
Resursfördelningen mellan regionerna .....	61
Näringslivets transportbehov .....	66
Intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart .....	71
Långsiktigt hållbara transporter .....	78
Jämställdhet i transportsystemet .....	90
Infrastrukturen i kris och beredskap .....	94
Klimatanpassning av infrastrukturen .....	103
Gränsöverskridande infrastruktur .....	108
Nya stambanor .....	123
Andra infrastrukturprojekt .....	130
Enskilda vägar .....	145
Finansiering av infrastruktur .....	150
Samhällsekonomiska analyser .....	160
Kostnadskontroll och effektivitet .....	166
Forskning och innovation .....	183
Myndighetsstrukturen och vissa organisatoriska frågor .....	189
Reservationer .....	195
1. Ekonomiska ramar för 2026–2037, punkt 1 (S) .....	195
2. Ekonomiska ramar för 2026–2037, punkt 1 (V) .....	198
3. Ekonomiska ramar för 2026–2037, punkt 1 (C) .....	203
4. Ekonomiska ramar för 2026–2037, punkt 1 (MP) .....	207
5. Ansvarsfördelningen inom infrastrukturplaneringen, punkt 2 (S) .....	211
6. Ansvarsfördelningen inom infrastrukturplaneringen, punkt 2 (V, C, MP) .....	212
7. Styrning av infrastrukturplaneringen genom mål och prognoser, punkt 3 (V) .....	213
8. Styrning av infrastrukturplaneringen genom mål och prognoser, punkt 3 (MP) .....	216
9. Vissa övriga utgångspunkter för infrastrukturplaneringen, punkt 4 (S) .....	217
10. Vissa övriga utgångspunkter för infrastrukturplaneringen, punkt 4 (V) .....	218
11. Vissa övriga utgångspunkter för infrastrukturplaneringen, punkt 4 (C) .....	221
12. Vissa övriga utgångspunkter för infrastrukturplaneringen, punkt 4 (MP) .....	221
13. Resursfördelningen mellan regionerna, punkt 5 (V) .....	223
14. Resursfördelningen mellan regionerna, punkt 5 (C) .....	224

15. Näringslivets transportbehov, punkt 6 (S) .....	225
16. Näringslivets transportbehov, punkt 6 (SD) .....	226
17. Näringslivets transportbehov, punkt 6 (C).....	227
18. Intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart, punkt 7 (S).....	228
19. Intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart, punkt 7 (SD).....	229
20. Intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart, punkt 7 (C).....	230
21. Intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart, punkt 7 (MP) .....	231
22. Långsiktigt hållbara transporter, punkt 8 (S) .....	233
23. Långsiktigt hållbara transporter, punkt 8 (V) .....	234
24. Långsiktigt hållbara transporter, punkt 8 (C).....	236
25. Långsiktigt hållbara transporter, punkt 8 (MP).....	238
26. Jämställdhet i transportsystemet, punkt 9 (S) .....	240
27. Infrastrukturen i kris och beredskap, punkt 10 (S) .....	241
28. Infrastrukturen i kris och beredskap, punkt 10 (V, MP) .....	242
29. Infrastrukturen i kris och beredskap, punkt 10 (C) .....	243
30. Klimatanpassning av infrastrukturen, punkt 11 (C, MP) .....	245
31. Gränsöverskridande infrastruktur, punkt 12 (S) .....	246
32. Gränsöverskridande infrastruktur, punkt 12 (C) .....	247
33. Gränsöverskridande infrastruktur, punkt 12 (MP).....	249
34. Nya stambanor, punkt 13 (S).....	251
35. Nya stambanor, punkt 13 (V) .....	253
36. Nya stambanor, punkt 13 (C) .....	254
37. Nya stambanor, punkt 13 (MP) .....	255
38. Enskilda vägar, punkt 15 (S) .....	256
39. Enskilda vägar, punkt 15 (C).....	257
40. Finansiering av infrastruktur, punkt 16 (V).....	258
41. Finansiering av infrastruktur, punkt 16 (C) .....	259
42. Finansiering av infrastruktur, punkt 16 (MP) .....	261
43. Samhällsekonomiska analyser, punkt 17 (S) .....	262
44. Samhällsekonomiska analyser, punkt 17 (C).....	263
45. Samhällsekonomiska analyser, punkt 17 (MP).....	264
46. Kostnadskontroll och effektivitet, punkt 18 (S).....	265
47. Kostnadskontroll och effektivitet, punkt 18 (C) .....	266
48. Kostnadskontroll och effektivitet, punkt 18 (MP) .....	267
49. Forskning och innovation, punkt 19 (C).....	268
50. Myndighetsstrukturen och vissa organisatoriska frågor, punkt 20 (S).....	269
51. Myndighetsstrukturen och vissa organisatoriska frågor, punkt 20 (MP) .....	270
Särskilda yttranden .....	271
1. Infrastrukturen i kris och beredskap, punkt 10 (SD).....	271
2. Gränsöverskridande infrastruktur, punkt 12 (SD) .....	271
3. Enskilda vägar, punkt 15 (SD).....	272
4. Myndighetsstrukturen och vissa organisatoriska frågor, punkt 20 (SD) .....	273
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	275

Propositionen .....	275
Följdmotionerna .....	275
Motioner från allmänna motionstiden 2024/25 .....	282
<i>Bilaga 2</i>	
Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 14 .....	320
<i>Tabeller</i>	
Tabell 1 Ramnivåer i befintlig plan respektive förslag till ny ram.....	25
Tabell 2 Propositionens och följdmotionernas förslag till ekonomiska ramar .....	33
Tabell 3 Länsplaner för regional transportinfrastruktur 2022–2033 .....	64

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Ekonomiska ramar för 2026–2037

Riksdagen

a) godkänner regeringens förslag om 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,

b) godkänner regeringens förslag om att av den ekonomiska ramen ska 354 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar samt att av den ekonomiska ramen ska 210 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar,

c) godkänner regeringens förslag om att av den ekonomiska ramen ska 607 miljarder kronor i 2025 års priser användas till utveckling av transportsystemet samt att den del av den ekonomiska ramen som ska användas till utveckling av transportsystemet 2026–2037 får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och 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,

d) bemyndigar regeringen att efter åtgärdsplaneringen slutligt besluta om fördelningen av medel mellan nationell plan och länsplaner,

e) godkänner regeringens förslag om 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.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2024/25:28 punkterna 1–5 och avslår motionerna

2024/25:193 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 5 och 6,

2024/25:711 av Daniel Persson (SD),

2024/25:740 av Peder Björk och Peter Hedberg (båda S),

2024/25:960 av Stina Larsson (C),

2024/25:1081 av Jörgen Berglund m.fl. (M),

2024/25:1707 av Laila Naraghi (S),

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 2 i denna del,

2024/25:2192 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S) yrkande 1,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 129 i denna del,

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 19, 20 och 35,  
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 13, 35 och 36,  
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 3 i denna del, 13–  
15, 25, 38 och 57,  
2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 1, 12–16, 21–23 och  
25,  
2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 1–3 och 19,  
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 1–4, 13–15, 25  
och 30 samt  
2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 1–3.

*Reservation 1 (S)*

*Reservation 2 (V)*

*Reservation 3 (C)*

*Reservation 4 (MP)*

## **2. Ansvarsfördelningen inom infrastrukturplaneringen**

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:193 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 3,  
2024/25:590 av Josef Fransson (SD) yrkande 1,  
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 1,  
2024/25:2955 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 25,  
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 36 och  
2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 6.

*Reservation 5 (S)*

*Reservation 6 (V, C, MP)*

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

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:846 av Mattias Vepsä (S),  
2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 1,  
2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 91,  
2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 2 och 11 samt  
2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 4, 8 och 11.

*Reservation 7 (V)*

*Reservation 8 (MP)*

## **4. Vissa övriga utgångspunkter för infrastrukturplaneringen**

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:616 av Gudrun Brunegård (KD) yrkande 1,  
2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 6,  
2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 109,  
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 1 och 20,  
2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 5 och 10,  
2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 7 och 12,

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 16 och  
2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 12.

*Reservation 9 (S)*  
*Reservation 10 (V)*  
*Reservation 11 (C)*  
*Reservation 12 (MP)*

## 5. Resursfördelningen mellan regionerna

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:616 av Gudrun Brunegård (KD) yrkande 2,  
2024/25:1697 av Johanna Haraldsson m.fl. (S) yrkande 3,  
2024/25:2137 av Anna-Caren Sätherberg och Kalle Olsson (båda S),  
2024/25:2307 av Tomas Kronståhl och Laila Naraghi (båda S),  
2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 42 och  
2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 5.

*Reservation 13 (V)*  
*Reservation 14 (C)*

## 6. Näringslivets transportbehov

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1450 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 9,  
2024/25:1454 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 3,  
2024/25:1457 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 3,  
2024/25:1464 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 6,  
2024/25:1468 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 1,  
2024/25:2441 av Isak From m.fl. (S) yrkande 2,  
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 4,  
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 2 i denna del och  
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 5 i denna del.

*Reservation 15 (S)*  
*Reservation 16 (SD)*  
*Reservation 17 (C)*

## 7. Intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 10,  
2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 14,  
2024/25:2465 av Lars Englund (M) yrkande 6,  
2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 130,  
2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 13,  
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 56,  
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 4, 28 och 69,  
2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 14 och  
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 6, 21 och 32.



*Reservation 18 (S)*  
*Reservation 19 (SD)*  
*Reservation 20 (C)*  
*Reservation 21 (MP)*

## 8. Långsiktigt hållbara transporter

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 3,  
2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 16, 98, 103 i denna del, 104, 105 och 126,  
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 71, 74 och 88,  
2024/25:3047 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 29,  
2024/25:3055 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkande 18,  
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 2 i denna del, 6–8 och 82,  
2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 51,  
2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 6,  
2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 9,  
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 5 i denna del, 7 och 8 samt  
2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 11.

*Reservation 22 (S)*  
*Reservation 23 (V)*  
*Reservation 24 (C)*  
*Reservation 25 (MP)*

## 9. Jämställdhet i transportsystemet

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:3069 av Ardalan Shekarabi m.fl. (S) yrkande 14 och  
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 85.

*Reservation 26 (S)*

## 10. Infrastrukturen i kris och beredskap

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:616 av Gudrun Brunegård (KD) yrkande 3,  
2024/25:1582 av Isak From m.fl. (S) yrkande 2,  
2024/25:2441 av Isak From m.fl. (S) yrkande 3 i denna del,  
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 52, 65, 66 och 69,  
2024/25:3038 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 46–48,  
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 11 i denna del,  
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 11 i denna del och  
2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 7.

*Reservation 27 (S)*  
*Reservation 28 (V, MP)*  
*Reservation 29 (C)*

## 11. Klimatanpassning av infrastrukturen

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 5,

2024/25:1990 av Johan Hultberg (M) yrkande 10,

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 15 och

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 101.

*Reservation 30 (C, MP)*

## 12. Gränsöverskridande infrastruktur

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:120 av Nima Gholam Ali Pour och Jörgen Grubb (båda SD),

2024/25:299 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2024/25:843 av Joakim Sandell och Rose-Marie Carlsson (båda S),

2024/25:939 av Niklas Karlsson (S),

2024/25:944 av Mikael Dahlqvist och Lars Mejern Larsson (båda S),

2024/25:968 av Elin Nilsson (L),

2024/25:982 av Louise Eklund (L),

2024/25:1182 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkandena 1 och 2,

2024/25:1232 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkandena 3 och 9,

2024/25:1234 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M) yrkande 1 i denna del,

2024/25:1319 av Emma Nohrén m.fl. (MP),

2024/25:1582 av Isak From m.fl. (S) yrkandena 1 och 3,

2024/25:1718 av Jamal El-Haj (-),

2024/25:1874 av Cecilia Engström (KD),

2024/25:1882 av Johan Hultberg (M) yrkande 2,

2024/25:1894 av Jonny Cato m.fl. (C),

2024/25:1981 av Ann-Sofie Alm (M),

2024/25:1990 av Johan Hultberg (M) yrkandena 1–4 och 6,

2024/25:2012 av Adrian Magnusson och Marianne Fundahn (båda S),

2024/25:2064 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkandena 1 och 3,

2024/25:2094 av Noria Manouchi (M),

2024/25:2391 av Mats Sander m.fl. (M),

2024/25:2402 av Magnus Resare (M),

2024/25:2441 av Isak From m.fl. (S) yrkande 3 i denna del,

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 21, 22, 30, 34, 39 och 40,

2024/25:2693 av Mikael Dahlqvist och Lars Mejern Larsson (båda S),

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 70,

2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 39,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 10 och 11 i denna del,

2024/25:3162 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkande 40,

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 10 och 11 i denna del och

2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 4.

*Reservation 31 (S)*

*Reservation 32 (C)*

*Reservation 33 (MP)*

### **13. Nya stambanor**

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1697 av Johanna Haraldsson m.fl. (S) yrkande 1,

2024/25:1702 av Niklas Sigvardsson m.fl. (S),

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 2 i denna del,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 129 i denna del,

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 17 och 41,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 33,

2024/25:2950 av Alireza Akhondi m.fl. (C) yrkande 10,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 3 i denna del och 30,

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 8,

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 6 och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 23.

*Reservation 34 (S)*

*Reservation 35 (V)*

*Reservation 36 (C)*

*Reservation 37 (MP)*

### **14. Andra infrastrukturprojekt**

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

### **15. Enskilda vägar**

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:242 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2024/25:951 av Lars Mejern Larsson och Mikael Dahlgvist (båda S),

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 12,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 39,

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 26 och

2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 13.

*Reservation 38 (S)*

*Reservation 39 (C)*

### **16. Finansiering av infrastruktur**

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:193 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 4,

2024/25:606 av Dennis Dioukarev m.fl. (SD),

2024/25:648 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2024/25:1045 av Denis Begic (S) yrkande 2,

2024/25:1124 av Lars Püss (M),  
2024/25:1232 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkande 2,  
2024/25:2064 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkande 2,  
2024/25:2374 av Cecilia Engström (KD),  
2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 103 i denna del,  
2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 7, 8 och 23,  
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 2,  
2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 9 och 26 samt  
2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 10.

*Reservation 40 (V)*

*Reservation 41 (C)*

*Reservation 42 (MP)*

## **17. Samhällsekonomiska analyser**

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:590 av Josef Fransson (SD) yrkande 2,  
2024/25:1617 av Martina Johansson och Elisabeth Thand Ringqvist  
(båda C) yrkande 2,  
2024/25:1990 av Johan Hultberg (M) yrkande 5,  
2024/25:2192 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S) yrkande 2,  
2024/25:2428 av Saila Quicklund (M),  
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 19,  
2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 10 och  
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 9.

*Reservation 43 (S)*

*Reservation 44 (C)*

*Reservation 45 (MP)*

## **18. Kostnadskontroll och effektivitet**

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:590 av Josef Fransson (SD) yrkande 3,  
2024/25:772 av Mattias Jonsson och Johan Büser (båda S),  
2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 16,  
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 3,  
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 9 och 29 samt  
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 22.

*Reservation 46 (S)*

*Reservation 47 (C)*

*Reservation 48 (MP)*

## **19. Forskning och innovation**

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 37 och  
2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 8.

*Reservation 49 (C)*

## 20. Myndighetsstrukturen och vissa organisatoriska frågor

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:2103 av Lars Beckman (M),

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 4 och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 87 och 88.

*Reservation 50 (S)*

*Reservation 51 (MP)*

Stockholm den 3 december 2024

På trafikutskottets vägnar

*Ulrika Heie*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Gunilla Svantorp (S), Maria Stockhaus (M), Mattias Ottosson (S), Jimmy Ståhl (SD), Åsa Karlsson (S), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Malin Östh (V), Magnus Jacobsson (KD), Åsa Hartzell (M), Johanna Rantsi (M), Zara Leghissa (S) och Rebecka Le Moine (MP).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas regeringens proposition 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera och 66 yrkanden i fyra följdmotioner. Ett trettiotal följdmotionsyrkanden kommer att behandlas i andra betänkanden under riksdagsåret.

Vidare behandlas 335 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2024/25. Förslagen rör en rad olika frågor om infrastrukturplanering, utgångspunkter för prioritering av infrastrukturåtgärder, genomförande av infrastrukturåtgärder, finansiering av infrastruktur samt bl.a. frågor om kostnads kontroll och effektivitet. Vissa frågor som rör infrastrukturen för cykel, luftfart och sjöfart kommer att behandlas senare under riksdagsåret i andra betänkanden.

Regeringens förslag till riksdagsbeslut och förslagen i motionerna finns i bilaga 1.

Utskottet har vidare hämtat in information som har varit relevant för beredningen av detta betänkande. Bland annat kan nämnas att utskottet den 19 september 2024 besökte Göteborg för att närmare studera Västlänken och Göteborgs hamn. Den 17 oktober 2024 besökte utskottet Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) där bl.a. transportinfrastrukturplaner för perioden 2026–2037 togs upp. Vid utskottets sammanträde den 24 oktober 2024 informerade infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) om bl.a. infrastrukturpropositionen. Vid utskottets sammanträde den 5 november 2024 informerade företrädare för SJ om förutsättningarna för att bedriva järnvägstrafik mellan Sverige och Danmark. Den 17–18 november 2024 genomförde utskottet ett besök i Öresundsregionen, där bl.a. olika infrastrukturfrågor togs upp.

## Bakgrund

### Den svenska transportinfrastrukturen

Infrastrukturplaneringen görs för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart.

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

cykelvägsnätet ansvarar enskilda väghållare för 153 mil, statliga nationella och statliga regionala väghållare för 311 mil och kommunerna för 2 066 mil.

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

Luftfartens infrastruktur består dels av flygplatser samt andra markbaserade anläggningar och system som krävs för att tillhandahålla flygtrafiktjänst, dels av själva luftrummet. I Sverige finns det 44 s.k. instrumentflygplatser, dvs. flygplatser som har någon form av instrumentinflygningshjälpmedel som stöd för piloternas navigering vid flygning i väder med nedsatt sikt. Av dessa är tio 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.

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 fem i TEN-T:s stamnät. 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**

I infrastrukturpropositionen redovisas att svenskarna i genomsnitt reser omkring 40 kilometer per person och dag inrikes, alla färdmedel och ärenden sammantaget. Reslängden per person har enligt propositionen ökat stadigt sedan mycket lång tid tillbaka, men de senaste två decennierna har inrikesresandet ökat långsammare än förut och reslängdsökningen har i hög grad utgjorts av ökat utrikesresande.

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 varit likartad sedan 1970-talet. Länge ökade flygtrafiken, och då främst utrikestrafiken som sedan början av 1990-talet utgör den största delen av passagerarvolymen inom flyget. Under pandemiåren 2020–2021 minskade passagerarantalet i flygtrafiken till historiskt låga nivåer. Resandet minskade även med andra färdmedel under pandemin. Även om det mesta av resandet nu har återgått till tidigare nivåer är särskilt resandet med flyg och fjärrtåg fortfarande lägre än före pandemin.

Huvuddelen av inrikesresandet utgörs av olika typer av resor utan koppling till arbete eller utbildning, t.ex. gäller de inköp, service, besök, turism och andra fritidsaktiviteter. Resor till och från arbetet utgör en knapp fjärdedel av det totala resandet. Andelen arbetsresor är något lägre för bilresandet och något högre för det regionala kollektivtrafikresandet. Utöver arbetsresor är olika typer av tjänsteresor viktiga för näringslivet, exempelvis för möten eller hantverkstransporter.

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. Det finns skillnader i resmönster mellan män och kvinnor, främst när det gäller vilka färdmedel som används. Exempelvis kör män bil i större utsträckning medan kvinnor reser mer som passagerare. Kvinnor reser också något mer med kollektivtrafik än män.

Godstransportarbetets fördelning mellan de olika trafikslagen har sedan 1990-talet varit ganska stabilt 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 godstransportarbetet 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 Väneren respektive Mälaren, har mycket liten omfattning. Flygets roll för godstransporter är också viktig, särskilt för behovet av snabba, långväga transporter av högvärdigt gods. Flygfrakten som andel av godstransportarbete är försumbar, men omfattar höga varuvärden.



Nästan hälften av godstransportarbetet på järnväg utgörs av malm och andra utvinningsprodukter. Det är 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 enligt infrastrukturpropositionen Malmbanan och den fasta förbindelsen över Öresund helt avgörande för att exportera varor. Den fasta förbindelsen över Öresund är viktig också för importen av järnvägs-gods. För vägtransporter har enligt regeringen den fasta förbindelsen över Öresund stor betydelse för både export och import. Vägtransporter och sjöfart har en tydlig tyngdpunkt i de västra och södra delarna av Sverige när det gäller transporter mot kontinenten och övriga världsdelar.

## Trafik

I infrastrukturpropositionen redovisas att räknat i fordonskilometer (2019) utgörs vägtrafiken i genomsnitt över landet av 81 procent personbilar, 11 procent lätta lastbilar, 6 procent tunga lastbilar samt 1 procent bussar respektive motorcyklar. Trafiken med personbilar och tunga lastbilar har länge ökat något snabbare än befolkningmängden, medan trafiken med lätta lastbilar har ökat mycket snabbare.

Personbilsresandet består till största delen av långa resor på landsbygden, utan koppling till arbete. Arbetsresor, korta resor, och resor inom tätorter står för relativt små andelar av personbilsresandet. Omkring 70 procent av resorna på väg sker utanför tätorterna. Invånare utanför de tre storstadsregionerna, där två tredjedelar av befolkningen bor, gör 75 procent av det s.k. trafikarbetet. Två tredjedelar utgörs av resor som är längre än tre mil. Andra ärenden än resor till och från arbete och skola, som t.ex. gäller besök, inköp, fritidsaktiviteter m.m. utgör 75 procent av resorna.

Trängsel på vägarna berör normalt endast en liten andel av landets totala vägtrafik. Trängseln är enligt regeringen koncentrerad till vissa tidpunkter och platser huvudsakligen i Stockholm och i Göteborg. På dessa platser och tider är å andra sidan trängseln stor och leder till att resor tar betydligt längre tid och att restiden blir svår att beräkna.

Räknat i tågkilometer utgörs järnvägstrafiken till nära 80 procent av person-tåg och till drygt 20 procent av godståg. Personresandet på järnväg räknat i

personkilometer görs till knappt hälften med trafik som bedrivs av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) som ansvarar för pendeltåg m.m., till knappt hälften med kommersiell trafik utan subventioner och till en knapptiondel med statligt subventionerad trafik. Räknat som andel av resorna är RKM-resorna ungefär tio gånger så många som resorna med kommersiell trafik, men å andra sidan är resorna med kommersiell trafik nästan tio gånger så långa i genomsnitt.

Kortare tågresor under 10 mil utgörs i hög grad av resor till arbete och skola, medan längre tågresor över 10 mil i hög grad utgörs av fritidsresor.

Resandet med kommersiell trafik ökade avsevärt under 2000-talet fram till pandemin, med en ökning på drygt 40 procent under perioden 2000–2019. RKM-resandet fördubblades under samma period. Trots att tågresandet inte är tillbaka på samma nivå som före pandemin är järnvägssystemets kapacitet på många håll högt utnyttjat, i synnerhet under dygnets trafikintensiva perioder.

Merparten av antalet flygpasagerare gör utrikesresor. Utrikestrafiken står för 84 procent av resorna på svenska trafikflygplatser och inrikestrafiken står för 16 procent.

Gemensamt hanterar hamnarna i TEN-T:s stommät drygt 40 procent av de totala godsvolymererna i svenska hamnar.

## Transportutvecklingen

I infrastrukturpropositionen redovisas 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.

Det sammanlagda persontransportarbetet förväntas öka med knappt 1 procent per år mellan 2019 och 2045. Störst relativ ökning står tågtrafiken (+1,5 procent per år) och övrig spårtrafik (+1,3 procent per år) för, men även biltrafiken ökar relativt mycket (+0,9 procent per år). Kollektivtrafikresandet är och förblir koncentrerat till storstäderna och deras omgivningar, och det är också där som kollektivtrafikresandet väntas öka påtagligt. Biltrafiken ökar främst där befolkningen ökar, dvs. främst i storstadsregionerna, vilket leder till tydliga ökningsökningar av vägträngseln. För flygtrafiken förväntas en måttlig ökning av inrikes flygtrafik.

Den totala tillväxttakten för godstransportarbetet i Sverige ökar enligt prognosen med 0,8 procent per år fram till 2045. Godstransporterna på väg ökar mest med 1,4 procent i årstakt, följt av järnväg med ca 1,1 procent per år. Sjöfarten väntas däremot stagnera, med en minskning på 0,6 procent per år, mycket på grund av att transporter av råolja och oljeprodukter antas minska kraftigt. Fraktflyget står för en liten del av godstransportvolymerna, men har ett högt varuvärde. Även dessa volymer bedöms stagnera, med en minskning som ligger på 0,75 procent per år.

## Planeringsprocessen för transportinfrastruktur

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

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

I proposition 2024/25:28 beskriver regeringen vilken inriktning som bör väljas för nästa planperiod och lämnar förslag till ekonomiska ramar för planperioden 2026–2037. Efter riksdagens beslut med anledning av propositionen fortsätter arbetet med åtgärdsplaneringen, vilket innebär att de åtgärder som bör prioriteras in i den nationella planen samt i länsplanerna identifieras. Utifrån föreslagen inriktning och riksdagens beslut om ekonomiska ramar avser regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag till en ny nationell plan och erbjuda länsplaneupprättarna möjlighet att ta fram länsplaner för den regionala transportinfrastrukturen. Regeringen planerar att fatta beslut om fastställelse av den nationella planen och de ekonomiska ramarna för länsplanerna under 2026.

## Den nationella planen

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

1. investeringar och förbättringar i det statliga stamvägnätet och tillhörande gång- och cykelvägar
2. drift och underhåll samt tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion för hela det statliga vägnätet och tillhörande gång- och cykelvägar
3. drift, underhåll, rekonstruktion och investeringar i det statliga järnvägsnätet, stationer och terminaler

4. åtgärder för förbättrad miljö längs de befintliga statliga väg- och järnvägsnäten
5. räntor och amorteringar för lånefinansierade investeringar
6. åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur
7. investeringar i och förbättringar av busshållplatser längs det statliga vägnätet om hållplatserna ingår i ett nationellt prioriterat nät för kollektivtrafik som ska vara användbart för personer med funktionsnedsättning
8. infrastrukturobjekt som en länsstyrelse ska ha rätt till ersättning för arbete med enligt förordningen (2022:41) om ersättning till en länsstyrelse för arbete med ett omfattande infrastrukturobjekt.

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

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

Planen ska ange bl.a. den inriktning på investeringar och förbättringsåtgärder som bedöms ha störst effekt för att uppnå de transportpolitiska målen, inriktningen på drift och underhåll inklusive åtgärder för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion, inriktningen på åtgärder för förbättrad miljö i anslutning till de statliga väg- och järnvägsnäten och en redovisning av inverkan på de transportpolitiska målen. Planen ska vidare innehålla en tydlig beskrivning av de förväntade effekterna för transportsystemet som helhet samt en redogörelse för strategiska överväganden. Innan planen upprättas ska synpunkter hämtas in från länsstyrelserna, länsplaneupprättarna, kommunerna och andra som kan ha ett väsentligt intresse av planen. När planen har upprättats ska yttranden över planen hämtas in från de berörda aktörerna, 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
5. bidrag för icke-statliga flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionen.

Länsplanen får avse investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret och den får även avse byggande och drift av enskilda vägar. Trafikverket ska bistå regionen när länsplanen upprättas och lämnar underlag till planen. Vid beredningen har regionen ansvaret för samordning av åtgärdsförslagen. 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 s.k. 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 årligen till regeringen redovisa 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.

## **Trafikverkets arbete med infrastruktur**

Enligt sin instruktion 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 genom överenskommelser med flygplatshållare säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser som upprätthåller en grundläggande beredskap för att samhällsviktiga transporter ska kunna utföras. Trafikverket ska med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem.

Vart fjärde år gör Trafikverket en större omvärldsanalys, och i september 2022 publicerades den senaste. Omvärldsanalysen fokuserar på långsiktiga trender i samhället, transportsystemet och i den offentliga förvaltningen.

Trafikverket lyfter fram att klimatfrågan blir alltmer brännande när klimatförändringarna blir mer påtagliga. Samtidigt ökar hoten mot den biologiska mångfalden. Förändringar i EU:s klimatpolitik kommer att påverka förutsättningarna i den svenska klimatpolitiken. Det geopolitiska läget i Europa har försämrats i flera år och eskalerade när Ryssland invaderade Ukraina. Transportsystemet behöver bli ännu bättre rustat för att klara höga belastningar som orsakas av oväntade händelser. Befolkningsutvecklingen och urbaniseringen fortsätter att driva på efterfrågan på personresor. Däremot ökar inte godstransporterna i samma utsträckning, trots att befolkningen och ekonomin har vuxit. Trafikverket ser också att kostnaderna för att bygga och underhålla infrastruktur ökar och att det geopolitiska läget förstärker den utvecklingen, vilket behöver beaktas i den långsiktiga planeringen av transportsystemet.

Även i Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 lyfter verket fram dessa utmaningar, exempelvis omställning till fossilfrihet, förändrat klimat och alltmer extremt väder, ökande kostnader för att bygga och underhålla samt det allt osäkrare omvärldsläget. Det konstateras bl.a. att transportefterfrågan växer och att teknikutveckling och förändringar i omvärlden gör att trafikutvecklingen är osäker.

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I proposition 2024/25:28 redovisar regeringen förslag till inriktning på satsningar på transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Propositionen innehåller förslag till ekonomiska ramar och vägledning för prioritering av åtgärder i den åtgärdsplanering som följer efter riksdagens beslut. Regeringen föreslår att den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 ska uppgå till 1 171 miljarder kronor. Av planeringsramen föreslås 607 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet. Av planeringsramen föreslås vidare 210 miljarder kronor avsättas till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar och 354 miljarder kronor till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar. Regeringen föreslår även att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsobjekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter, ska uppgå till 63 miljarder kronor för perioden 2010–2037. Propositionen bygger på en överenskommelse mellan regeringen och Sverigedemokraterna.

# Utskottets överväganden

## Ekonomiska ramar för 2026–2037

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag i proposition 2024/25:28 om 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 av 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. 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 och 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 antar även regeringens förslag om 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. Riksdagen bemyndigar vidare regeringen att efter åtgärdsplaneringen slutligt besluta om fördelningen av medel mellan den nationella planen och länsplanerna. Riksdagen avslår därmed samtliga behandlade motionsförslag om alternativa ramar och satsningar på området. Utskottet välkomnar regeringens förslag som innebär en mycket kraftigt ökad och angelägen satsning på en pålitlig transportinfrastruktur för att hela Sverige ska fungera. Utskottet välkomnar att regeringen har presenterat en proposition med historiskt stora satsningar och konstaterar 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 konstaterar 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.

Jämför reservation 1 (S), 2 (V), 3 (C) och 4 (MP).

## Propositionen

### *Regeringens förslag till ekonomiska ramar för 2026–2037*

Regeringen föreslår 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. Regeringen betonar att transportsystemet är omfattande och att stora resurser krävs för att upprätthålla en tillräckligt god standard på våra vägar och järnvägar. I takt med att ny transportinfrastruktur tillkommer ökar också den anläggning som behöver underhållas. Många stora investeringar gjordes under 1960- och 70-talen och har nu nått en ålder då vanligt underhåll inte längre är tillräckligt, utan större insatser i form av reinvesteringar behövs för att kunna behålla transportinfrastrukturens funktionalitet. Samtidigt har en underhållsskuld byggts upp under en lång tid. Om underhåll inte görs i rätt tid kan behoven och kostnaderna för underhållet öka. Regeringen anser att det är viktigt att den befintliga infrastrukturen tas om hand och kan fortsätta att fungera. Att prioritera underhåll av befintlig infrastruktur är också ett samhällsekonomiskt effektivt sätt att uppnå en långsiktigt hållbar infrastruktur.

Vidare konstateras att Trafikverket disponerar och förvaltar ett flertal anslag som medför förvaltningsadministrativa utgifter för myndigheten. För en ökad transparens och bättre budgetdisciplin föreslår regeringen i budgetpropositionen för 2025 att medel för Trafikverkets förvaltningskostnader fr.o.m. 2026 omfördelas från berörda sakanslag inom den ekonomiska ramen till myndighetens förvaltningsanslag (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22). Förslaget bygger på resultat från rapporter från Ekonomistyrningsverket och Trafikverket om att utveckla Trafikverkets finansiella styrning. En del av de medel som i tidigare infrastrukturpropositioner har ingått i den totala ekonomiska ramen kommer därför fortsättningsvis att hanteras inom Trafikverkets förvaltningsanslag i de årliga budgetarna.

Den föreslagna ramen är över 200 miljarder kronor större än den gällande planeringsramen för perioden 2022–2033, vilket enligt propositionen motsvarar en ökning med 21 procent i fasta priser. Justerat för de förvaltningsanslag som tidigare ingick men numera är flyttade uppgår den totala ökningen enligt propositionen till 27 procent. Ökningen är störst för vägenderhåll som ökar med 48 procent, eller justerat för förvaltningsmedel 53 procent, medan järnväg ökar med 5 procent, eller justerat för förvaltningsmedel 18 procent, vilket enligt regeringen motsvarar hela den volym för eftersatt underhåll som Trafikverket bedömer att man kan arbeta upp under perioden. För utveckling av transportsystemet är ökningen 15 procent, eller justerat för förvaltningsmedel 19 procent.



**Tabell 1 Ramnivåer i befintlig plan respektive förslag till ny ram***Miljarder kronor*

	Nuvarande plan 2022–2033		Förslag till ram 2026–2037	Ökning
	2021 års pris	2025 års pris	2025 års pris	procent
Vidmakthållande järnväg	165	200	210	5
Vidmakthållande väg	197	239	354	48
Utveckling	437	530	607	15
<i>Total ram</i>	<i>799</i>	<i>968</i>	<i>1 171</i>	<i>21</i>
Förvaltningsanslag tidigare inom ram	–	–	59	–
<i>Total ram inkl. förvaltningsanslag</i>	<i>799</i>	<i>968</i>	<i>1 230</i>	<i>27</i>

Källa: Proposition 2024/25:28 s. 36.

*Vidmakthållande av vägar och järnvägar*

Regeringen föreslår att av den ekonomiska ramen ska 354 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive reinvesteringar, bärighet och tjälsäkring av vägar samt 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 och reinvesteringar av väginfrastrukturen. Underhåll ska enligt propositionen prioriteras, det eftersatta underhållet på väg återtas och en fortsatt utbyggnad görs till bärighetsklass BK4. På järnväg ska underhåll prioriteras och allt det eftersatta underhållet på järnväg ska återtas som är möjligt att återta under perioden. 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 avser att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en strategi utifrån den nya målsättningen.

Regeringen betonar att drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar och järnvägar utgör en central del av att vidmakthålla infrastrukturen. I propositionen konstateras att resurserna till underhåll under lång tid har underfinansierats, underhållet har släpat efter och 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, och 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.

I propositionen uppmärksammas bl.a. att Försvarsberedningen har noterat att det finns ett stort underhållsbehov inom svensk transportinfrastruktur. 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 vår motståndskraft vid höjd beredskap, krigsfara och ytterst krig.

Regeringen konstaterar vidare att ramarna i den nu gällande 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 avhjälpanande underhåll sett ur ett livscykelkostnadsperspektiv. Drift och underhåll av väg- och järnvägsnätet bör nu 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 i nuläget inte går att genomföra mer järnvägsunderhåll än det som man föreslagit i sitt inriktningsunderlag. Långa ledtider, en entreprenörsmarknad 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 trafiksäkerhet värnas.

### *Utveckling av transportsystemet*

#### **Den ekonomiska ramen**

Regeringen föreslår att av den ekonomiska ramen ska 607 miljarder kronor i 2025 års priser användas till utveckling av transportsystemet. Den del av den ekonomiska ramen som ska användas till utveckling av transportsystemet för

perioden 2026–2037 får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trinnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., bidrag till investeringar i allmänna farleder, slussar samt 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.

I propositionen betonas att för att transportsystemet ska bli robust och effektivt är det inte tillräckligt att enbart underhålla den befintliga infrastrukturen. Transportinfrastrukturen behöver utvecklas och bli mer effektiv och pålitlig för att bidra till att näringslivets konkurrenskraft stärks. Utöver åtgärder i det befintliga transportnätet behövs även satsningar på ny infrastruktur. Alla trafikslag är viktiga och behöver fungera både var för sig och tillsammans. Genom att förbättra tillgängligheten och pålitligheten i transportsystemet förbättras pendlingsmöjligheter och effektiviseras godsflödet, och en bättre vardag för människor och företag i hela landet skapas. Transportinfrastrukturen behöver också utvecklas i syfte 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. En väl fungerande transportinfrastruktur är enligt regeringen en av de förutsättningar som krävs för att den omfattande klimatomställning inom industrin kopplad till fossilfri produktion och elektrifiering som genomförs ska bli framgångsrik, och är därmed även en viktig del i Sveriges klimatomställning, hållbara tillväxt och konkurrenskraft.

Av propositionen framgår att regeringens förslag innehåller en ökad ram för utvecklingsåtgärder för att kunna genomföra angelägna satsningar, såväl redan beslutade som nytillkommande. Regeringen konstaterar att kostnaden för byggande av redan planerade och påbörjade projekt har ökat kraftigt bl.a. till följd av fördyringar, internationellt sett ökade priser på insatsvaror och den senaste tidens höga inflation. Det är enligt regeringen svårt att planera långsiktigt när de beräknade kostnaderna för att genomföra åtgärderna i den nuvarande nationella planen stiger snabbt. De föreslagna ekonomiska ramarna bör därför enligt regeringen ta höjd för beräknade fördyringar, och en central riskreserv bör därför införas. Regeringen avser att i samband med att den nationella planen fastställs närmare beskriva hur processen för riskreservens användande kommer att se ut i praktiken.

### **Större investeringar**

Regeringen bedömer 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 för att hela

Sverige ska fungera. Det gäller 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 vara att investeringar som stärker förutsättningar för resor till arbete och utbildning samt näringslivets transporter ska prioriteras då de gynnar företagens konkurrenskraft och kompetensförsörjning.

Vid prioritering av nya objekt som ska tas in i den nationella planen ska samhällsekonomisk lönsamhet vara vägledande. Objekt med stora kostnadsökningar, samhällsekonomisk olönsamhet, eller där andra förutsättningar för genomförande har försämrats väsentligt behöver enligt regeringen analyseras särskilt och kan komma att omprövas. Ofta är det viktigt att ha ett stråk- eller systemtänkande, där man strävar efter att få ut nyttorna av projekten så tidigt som möjligt.

Investeringsobjekt som är över en viss storlek beslutas om av regeringen i samband med fastställelse av den nationella planen och benämns namngivna objekt, vilka regelbundet följs upp inom ramen för det s.k. byggstartsystemet. Gränsen för när ett objekt ska vara namngivet ligger i den nuvarande nationella planen på 100 miljoner kronor. I det kommande arbetet bör enligt regeringen beloppsgränsen för namngivna objekt höjas till 150 miljoner kronor. Trafikverket ska även fortsättningsvis ta fram samlade effektbedömningar och välunderbyggda kostnadskalkyler 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 vad som planerats.

### **Trimnings- och miljöåtgärder**

Trimnings- och miljöåtgärder är i den gällande nationella planen sådana åtgärder som kostar mindre än 100 miljoner kronor. De delas in i tre övergripande åtgärdsområden: tillgänglighet, trafiksäkerhet samt miljö och hälsa. De har en bred räckvidd som når både person- och godstransporter, på vägar, järnvägar och i farleder och såväl i glesbygd som på landsbygden och i tätorter och städer. Medel för trimnings- och miljöåtgärder får användas för investeringar i det nationella stamvägnätet och tillhörande gång- och cykelvägar, i det nationella statliga järnvägsnätet samt i statliga farleder och slussar samt miljöinvesteringar i befintlig statlig transportinfrastruktur. Dessa medel får även användas för samfinansiering av vissa åtgärder inom trafiksäkerhet samt ökad säker cykling längs det regionala statliga vägnätet. Regeringen bedömer 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. Som en följd av bedömningen om en höjd beloppsgräns för namngivna objekt i den nationella planen anser regeringen att gränsen för trimnings- och miljöåtgärder bör höjas till 150 miljoner kronor. Trafikverket ska dock även fortsättningsvis ta fram samlade effektbedömningar och välunderbyggda kostnadskalkyler för åtgärder över 75 miljoner kronor.

### *Länsplaner för regional transportinfrastruktur*

De 21 länsplanerna för regional transportinfrastruktur domineras av åtgärder på statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet men 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 föreslår att den bemyndigas av riksdagen att efter åtgärdsplaneringen slutligt besluta om fördelningen av medel mellan den nationella planen och länsplanerna. För att länsplaneupprättarna ska kunna slutligt fastställa de regionala planerna behöver regeringen kunna fördela medel till dessa planer.

Regeringen menar 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 har gjort att handlingsutrymmet har krympt för regionerna. Regeringen bedömer därför att den kommande åtgärdsplaneringen när det gäller länsplanerna bör utgå från en höjning av beloppsgränsen för namngivna objekt från 50 miljoner kronor till 75 miljoner kronor.

### *Planeringsram för vissa vägar och järnvägar*

I den nuvarande nationella planen ingår ett antal väg- och järnvägsinvesteringar vars kostnader helt eller delvis kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter. För att finansiera objekten bör lån få tas upp i Riksgäldskontoret. Detta gäller i enlighet med principer som uttrycks i propositionerna Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35) och Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25). Lån får endast tas upp för den del av objekten där kapitalkostnaderna (räntor och amorteringar) ska finansieras med inkomster från infrastrukturavgifter eller trängselskatt.

De väg- och järnvägsinvesteringar där avtal om denna typ av medfinansiering finns är de objekt i Stockholms län som enligt Stockholmsöverenskommelsen från 2007 delvis ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter, inklusive Förbifart Stockholm. Det är även de objekt i Västra Götalands län som ingår i Västsvenska paketet och som delvis ska finansieras med trängselskatt, inklusive Marieholmstunneln och Västlänken, samt broarna över Sundsvallsfjärden på väg E4, över Motalaviken på riksväg 50 och över Skurusundet på väg 222 som delvis ska finansieras med infrastrukturavgifter.

Regeringen bedömer att investeringskostnaden för ovanstående objekt, för de delar vars kapitalkostnader finansieras med inkomster från trängselskatt eller avgifter, under perioden 2010–2037 totalt kommer att uppgå till 63 miljarder kronor i 2025 års prisnivå. Regeringen föreslår därför att riksdagen

godkänner 63 miljarder kronor som en planeringsram för de ovannämnda projekten. Denna planeringsram utgör ett komplement till den statliga ekonomiska ramen för infrastrukturåtgärder på 1 171 miljarder kronor för perioden 2026–2037, i 2025 års prisnivå, som regeringen föreslår i propositionen.

## **Motionerna**

### *Följdmotioner*

#### **Ekonomiska ramar för 2026–2037**

I kommittémotion 2024/25:3236 föreslår Gunilla Svantorp m.fl. (S) att riksdagen avslår regeringens förslag om att av den ekonomiska ramen ska 210 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar (yrkande 1). Motionärerna föreslår i stället att av den ekonomiska ramen ska 255 miljarder kronor i 2025 års priser användas till detta ändamål (yrkande 2). Vidare föreslår motionärerna att riksdagen avslår regeringens förslag om att av den ekonomiska ramen ska 354 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar (yrkande 3). Motionärerna föreslår i stället att av den ekonomiska ramen ska 309 miljarder kronor i 2025 års priser används till detta ändamål (yrkande 4). Motionärerna tar upp frågan om det omedelbara behovet av att rusta upp den svenska järnvägen och beta av den stora underhållsskulden inom järnvägen (yrkande 13) och menar att regeringen måste återkomma till riksdagen med en plan för när järnvägens underhållsskuld ska vara åtgärdad (yrkande 14). I motionen betonas att järnvägens underhållsskuld har byggts upp under decennier och att detta måste åtgärdas. Dessutom betonar motionärerna vikten av ett välutbyggt och välunderhållet vägnät (yrkande 15). Sverige är ett stort och avlångt land där stora delar av landet är glest befolkat, och det ställer stora krav på ett välutbyggt och underhållet vägnät. Motionärerna framhåller även 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 25). Motionärerna menar att Sverige sedan decennier har underinvesterat i bl.a. vägar, samt underinvesterat i underhållet av vägar, vilket nu märks akut genom exempelvis försämrad framkomlighet. Slutligen uppmärksammar motionärerna vikten av att beakta de kapacitetsutmaningar som järnvägsnätet ställs inför när Fehmarn Bält-förbindelsen står färdig 2029 (yrkande 30). Motionärerna betonar att kapacitetsutmaningarna i södra delen av landet kommer att öka rejält när Fehmarn Bält-förbindelsen är färdig och framhåller att godstrafiken kan komma att öka kraftigt mellan Skandinavien och kontinenten.

I kommittémotion 2024/25:3234 önskar Malin Östh m.fl. (V) att regeringen ska återkomma med ett nytt förslag till inriktning av satsningar på transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 som är helt förenligt med Sveriges klimatmål (yrkande 1). Motionärerna framför att Trafikverkets basprognos innebär att biltrafikarbetet med både bil och lastbil ökar kraftigt och att det inte är förenligt med klimatmålen och flera andra av miljökvalitetsmålen. Vidare föreslår motionärerna att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2026–2037 ska uppgå till 1 457 miljarder kronor i 2025 års priser (yrkande 14). Motionärerna anser att det krävs ett systemskifte inom infrastrukturen och att det för en sådan omställning krävs ökade anslag till hållbara transportslag och införande av nya styrmedel. Dessutom föreslår motionärerna att av den ekonomiska ramen ska 332 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar samt att av den ekonomiska ramen ska 340 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar (yrkande 16). Motionärerna framhåller att de delar regeringens bedömning att det finns behov av ökade medel till drift och underhåll av vägar men att de prioriterar satsningar på nya vägar i betydligt mindre omfattning än regeringen, vilket innebär lägre drifts- och underhållskostnader i framtiden. Vidare föreslås att av den ekonomiska ramen ska 785 miljarder kronor i 2025 års priser användas till utveckling av transportsystemet samt att den del av den ekonomiska ramen som ska användas till utveckling av transportsystemet 2026–2037 får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och 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 (yrkande 21). Motionärerna anför att det behövs en ökad ekonomisk ram för utveckling av transportsystemet för att nå det klimatmål som riksdagen har beslutat om och att klimatmålet måste vara den styrande principen för framtidens infrastruktur. Därutöver anför motionärerna att nya stambanor bör finansieras med lån utanför den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2026–2037 (yrkande 15). Motionärerna betonar att det behövs nya stambanor och att denna omfattande men nödvändiga investering bör lånefinansieras. Motionärerna menar dessutom att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utveckla metodik och samverkansformer där man i samråd med regioner och kommuner kan identifiera tidigare beslutade objekt som inte uppfyller dagens krav i enlighet med klimat- och miljömål (yrkande 12). Motionärerna hänvisar till Klimaträttsutredningen (SOU 2022:21) som framhåller vikten av att den nationella planen, länsplanerna och Trafikverket ska bidra till och verka för ett transporteffektivt samhälle där trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikes flyg

minskar och som även lyfter fram behovet av att en bedömning görs av tidigare beslutade men ännu inte byggstartade infrastrukturobjekt, för att avgöra om de följer den inriktning som bedöms ha störst effekt för att nå de transportpolitiska målen. Motionärerna anför också att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att omförhandla beslutade vägprojekt i syfte att ta bort de som, i såväl den befintliga nationella planen som den kommande nationella planen, bidrar till att riksdagens beslutade klimatmål inte nås (yrkande 13). Motionärerna betonar att den nationella planen fortfarande innehåller betydande investeringar i nya vägar, vilket resulterar i ökad personbilstrafik och tränger undan ytterligare investeringsutrymme för järnväg. I motionen anförts vidare att regeringen bör prioritera trimningsåtgärder som leder till förbättrad tillgänglighet och standard för mindre energiintensiva trafikslag såsom cykel, gång och kollektivtrafik (yrkande 22). Motionärerna pekar på att Naturvårdsverket genom åren har drivit på för att sådana trimningsåtgärder ska prioriteras och framhåller att det är en hållning som de delar. I motionen anförts även att regeringen bör återkomma med ett separat statligt anslag för cykelinfrastruktur till den nationella infrastrukturplanen som uppfyller krav på utbyggd cykelinfrastruktur (yrkande 23). Motionärerna menar att staten måste ta ett ökat ansvar för att möjliggöra de stora vinster som ökad cykling skulle kunna generera för människor och samhället i form av bl.a. minskad klimat- och miljöpåverkan och förbättrad folkhälsa. Slutligen menar motionärerna att regeringen bör finansiera nya isbrytare inom den nationella planen för transportinfrastruktur (yrkande 25). Motionärerna anser att detta skulle ge en hög samhällsekonomisk nytta genom att säkra goda villkor för hela landets närings- och samhällsutveckling.

I kommittémotion 2024/25:3239 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör återkomma med en ökad ram till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar på en nivå för att kunna återta hela det eftersatta underhållet på järnväg (yrkande 1). Följaktligen anser motionärerna även att den ekonomiska ramen för planperioden bör utökas i syfte att inrymma ökade resurser för att återta underhållet av järnväg (yrkande 2). I motionen anförts dessutom att offentligfinansierat utrymme som frigörs i samband med att finanspolitiken styrs efter ett balansmål bör öronmärkas till underhåll och investeringar i infrastruktur (yrkande 3). Motionärerna menar att staten på detta vis i större utsträckning skulle kunna få bort underhållsskulden och finansiera samhällsviktiga infrastruktursatsningar.

I kommittémotion 2024/25:3235 föreslår Linus Lakso m.fl. (MP) att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2026–2037 ska uppgå till 1 459 miljarder kronor i 2025 års priser (yrkande 1). Vidare föreslås att av den ekonomiska ramen ska 354 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar samt att av den ekonomiska ramen ska 282 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar



(yrkande 2). Slutligen föreslår motionärerna att av den ekonomiska ramen ska 823 miljarder kronor i 2025 års priser användas till utveckling av transportsystemet samt att den del av den ekonomiska ramen som ska användas till utveckling av transportsystemet 2026–2037 får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och 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 stads- och landsbygdsmiljöer samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån (yrkande 3). Motionärerna anser att medlen i huvudsak ska fokuseras på järnvägsinvesteringar. Motionärerna anser också att den nationella planen bör innehålla finansiering för cykling för ökad framkomlighet, trafiksäkerhet och attraktiv cykling (yrkande 19). Motionärerna betonar att attraktiv cykling är en förutsättning för ett hållbart samhälle med både fungerande städer och en levande landsbygd.

### **Tabell 2 Propositionens och följdmotionernas förslag till ekonomiska ramar**

*Miljarder kronor (2025 års pris)*

	<b>Regeringen</b>	<b>S</b>	<b>V*</b>	<b>C**</b>	<b>MP</b>
Vidmakthållande järnvägar	210	255	340	>210	282
Vidmakthållande vägar	354	309	332	354	354
Utveckling av transportsystemet	607	607	785	607	823
<b>Total ram</b>	<b>1 171</b>	<b>1 171</b>	<b>1 457</b>	<b>&gt;1 171</b>	<b>1 459</b>

Anm.: \* Vänsterpartiet anger att nya stambanor bör finansieras med lån utanför den ekonomiska ramen.  
 \*\* Centerpartiet anför att vidmakthållande av statliga järnvägar ska öka till en nivå tillräcklig för att återta i princip hela det eftersatta underhållet inom trafikslaget. Partiet menar att den ekonomiska ramen för planperioden bör utökas i syfte att inrymma ökade resurser för att återta underhållet på järnväg.

### *Motioner från allmänna motionstiden 2024/25*

#### **Investerings- och underhållsåtgärder i infrastrukturen**

I kommittémotion 2024/25:3126 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att den nationella planen för transportinfrastrukturen fram till 2033 bör genomföras (yrkande 3 i denna del). Vidare påtalar motionärerna att satsningar på järnvägs- och vägunderhåll kan bidra till att stärka konjunkturen, öka sysselsättningen och bidra till att Sverige håller samman (yrkande 25). Satsningar på infrastruktur skapar bl.a. bättre förutsättningar för alla de godstransporter som vårt lands välstånd vilar på.

I motion 2024/25:740 anför Peder Björk och Peter Hedberg (båda S) att flexibiliteten och transparensen i infrastrukturplaneringen bör stärkas så att avsatta ekonomiska resurser till nyinvesteringar tydliggörs och utvecklingsmöjligheter säkerställs. Motionärerna framhåller att det i dag finns mycket små möjligheter för Trafikverket att under pågående planeringsperiod anslå pengar till nya uppkomna behov och de menar dessutom att transparensen behöver öka kring vad som är nya respektive pågående projekt.

I motion 2024/25:1707 anför Laila Naraghi (S) att en höjning av nivån för trimningsåtgärder bör övervägas. Motionären anser att den nuvarande nivån får till följd att beslutade projekt inte kan genomföras eftersom kostnaderna för projekten hinner öka så mycket från det att de beslutas till att de ska genomföras.

I motion 2024/25:2192 yrkande 1 anför Kristoffer Lindberg m.fl. (S) man bör överväga att ytterligare prioritera medel för infrastrukturinvesteringar i hela landet. Motionärerna betonar att det är staten som har ansvaret för att sörja för en tillräcklig finansiering av underhåll och upprustning av järnvägar och större vägar i Sverige.

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

I partimotion 2024/25:193 anför Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att Trafikverket bör ges i uppdrag att färdigställa redan påbörjade järnvägssträckor (yrkande 5). Motionärerna anför att trots att det råder kapacitetsbrist på järnvägen finns det ett flertal järnvägssträckor som är påbörjade men inte färdigställda. 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 6). Det betonas att de regionala banorna spelar en viktig roll i ett fungerande järnvägssystem och i klimatomställningen.

I kommittémotion 2024/25:3126 påpekar Gunilla Svantorp m.fl. (S) att det finns ett omedelbart behov att rusta upp den svenska järnvägen och beta av den stora underhållsskulden inom järnvägen (yrkande 13). Motionärerna menar att eftersom järnvägsunderhållet har varit så eftersatt under en längre tid finns det många sträckor som är i ett alltför dåligt skick. Vidare anför att regeringen måste återkomma till riksdagen med en plan för när järnvägens underhållsskuld ska vara åtgärdad (yrkande 14). Järnvägens underhållsskuld har byggts upp under decennier, och detta måste åtgärdas, menar motionärerna. Dessutom uppmärksammar motionärerna vikten av att beakta de kapacitetsutmaningar som järnvägsnätet ställs inför när Fehmarn Bältförbindelsen står färdig 2029 (yrkande 57). I motionen konstateras att kapacitetsutmaningarna i södra delen av landet kommer att öka rejält när förbindelsen står färdig, bl.a. kan godstrafiken öka kraftigt mellan Skandinavien och kontinenten.

I kommittémotion 2024/25:2947 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör återkomma med en handlingsplan för att återställa underhållsskulden i järnvägssystemet senast till 2030 (yrkande 35). Motionärerna anser att det är prioriterat att den underhållsskuld som finns kopplad till den svenska järnvägen ska betalas tillbaka och att de brister som finns i det svenska järnvägsnätet behöver åtgärdas. Vidare anför motionärerna att Trafikverket bör anslå medel till järnvägsunderhåll avseende lokala banor (yrkande 36). I motionen konstateras att det regionala och lokala järnvägsnätet har prioriterats ned, trots att flera av banorna är mycket viktiga ur ett regionalt utvecklingsperspektiv.

I kommittémotion 2024/25:1772 anför Linus Lakso m.fl. (MP) bl.a. att järnvägen ska rustas upp och byggas ut i hela landet (yrkande 2 i denna del).

I kommittémotion 2024/25:2613 yrkande 129 i denna del pekar Elin Söderberg m.fl. (MP) på behovet av att rusta upp och bygga ut järnvägen i hela landet. Motionärerna pekar på behovet av att överflyttning av gods från lastbil till järnväg måste intensifieras.

I kommittémotion 2024/25:2630 pekar Linus Lakso m.fl. (MP) på behovet av att utreda vilka konsekvenser Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande 2029 får för transportinfrastrukturen i Sverige (yrkande 19). Motionärerna menar att den nya förbindelsen markant kommer att ändra godsflödena in i Sverige och att det finns en överhängande risk för stora mängder gods på vägen om inte järnvägssystemet är anpassat till förändringarna. Motionärerna anför att man snarast måste påbörja genomförandet av kompensatoriska åtgärder för gods- trafik på järnväg i södra Sverige med avseende på effekterna av att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnas 2029 (yrkande 20). Vidare föreslår motionärerna att Trafikverket tar fram kostnadseffektiva förslag för att upprätthålla och utveckla lågtrafikerade tågsträckor (yrkande 35). I motionen konstateras bl.a. att stora delar av tågtrafiken i Sverige är regionala och drivna av regionerna och att det är viktigt att nya stambanor i södra Sverige kommer på plats så att den regionala trafiken får det nödvändiga utrymmet att expandera.

I motion 2024/25:960 uppmärksammar Stina Larsson (C) Sveriges förberedelser inför Fehmarn Bält-tunneln. Motionären framhåller att för att Sverige ska kunna dra nytta av den nya förbindelsen krävs en rad åtgärder i transportinfrastrukturen och hon menar att Trafikverket har ett stort ansvar för det.

### **Åtgärder när det gäller vägar**

I kommittémotion 2024/25:3126 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att det behövs ett välutbyggt och välunderhållet vägnät (yrkande 15). Sverige är ett stort och avlångt land där stora delar av landet är glest befolkat, och det ställer stora krav på ett välutbyggt och underhållet vägnät. Motionärerna pekar vidare på vikten av fortsatta satsningar på vägunderhåll, inte minst på landsbygden och i det finmaskiga vägnätet i glesbygden, och betonar att arbetet med att öka bärigheten i det svenska vägnätet måste fortsätta för att säkerställa vägnätets robusthet och kapacitet (yrkande 38).

I kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 13 menar Ulrika Heie m.fl. (C) att begreppet ”en lägsta godtagbar vägstandard” bör införas. Motionärerna framhåller att det finmaskiga vägnätet, både statens och de som förvaltas av vägsamfälligheter, måste ha en hållbar och bra standard.

I motion 2024/25:711 uppmärksammar Daniel Persson (SD) 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 framhåller att hela Sverige ska leva och konstaterar att vägnätet är sämst i de nordligaste delarna av Sverige.

I motion 2024/25:1081 betonar Jörgen Berglund m.fl. (M) att åtgärder för höjd trafiksäkerhet och bibehållen hastighet på vägnätet i norra Sverige bör få högre prioritet i nästa nationella transportinfrastrukturplan. Motionärerna menar att tillgången till säkra vägar och snabba transporter är viktiga för gods och människor.

## Bakgrund

### *Kompletterande bakgrundsinformation*

Vidmakthållande av den statliga väg- och järnvägsanläggningen omfattar att genomföra nödvändiga drifts- och underhållsåtgärder av de anläggningar som är i drift. Syftet är att hålla statliga vägar och järnvägar framkomliga och bevara dem så att den avsedda funktionen kan upprätthållas under hela livstiden och därmed bidra till att de transportpolitiska målen nås.

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

I Trafikverkets årsredovisning för 2023 (2024:021) betonas att avgörande faktorer för en anläggnings tillstånd är hur den ursprungligen byggdes, hur den har underhållits och hur den används. När anläggningen slits under lång tid utan att åtgärder för att återskapa tillståndet utförs i motsvarande grad sker det enligt Trafikverket en nedbrytning som ökar progressivt, vilket leder till merkostnader för akuta och kortlivade lagningar samt fler störningar än nödvändigt. Trafikverket uppger att man därför arbetar för att återställa anläggningens tillstånd och förebygga att den bryts ned.

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

I januari 2024 redovisade Trafikverket sitt inriktningsunderlag för 2026–2037 (rapport 2024:003). Trafikverket anser sammantaget att det är angeläget att rusta, effektivisera och modernisera den befintliga infrastrukturen, vidta åtgärder för att klara dels klimat- och trafiksäkerhetsmålen, dels klimatförändringar och yttre hot samt att hushålla med resurser genom att minska kostnader, prioritera noga och besluta om nya satsningar först när kostnader och nyttor är väl utredda.

I augusti 2023 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att redogöra för vilka åtgärder som myndigheten genomför och avser att genomföra för att utveckla och stärka sin beställarkompetens och förmåga att planera och genomföra järnvägsunderhåll för att öka robustheten, tillförlitligheten och punktligheten i järnvägstrafiken (LI2023/03037). Redovisningen skulle även omfatta vilka åtgärder som genomförs för att förbättra funktionssättet på marknaden för järnvägsunderhåll och därmed främja förutsättningarna för marknads aktörer att utvecklas. 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). Trafikverket menar att regeringsuppdraget på ett konkret sätt har bidragit till att öka fokus, tempo och ansträngning i frågor som rör järnvägsunderhållets omfattning, nytta och effekter och att man nu fortsätter att tillsammans med leverantörer, entreprenörer och andra intressenter förverkliga de utvecklingsprojekt och förbättringsområden som verket har fångat upp genom regeringsuppdraget. Av slutrapporten Ökad operativ förmåga för ett närmare Sverige framgår att järnvägsunderhållets omfattning och genomförande förväntas öka med 18 procent under 2024. Även andelen reinvesteringar fortsätter att öka, vilket enligt Trafikverket gör att allt fler av gamla spår och växlar, ställverk och kontaktledningar, kan bytas ut till förmån för 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.

### *Närmare om Fehmarn Bält-förbindelsen*

Fehmarn Bält-förbindelsen omfattar en ca 18 kilometer lång sänktunnel för både bil- och tågtrafik mellan danska Rødby och tyska Puttgarden. Bygget av denna tunnel under Fehmarn Bält pågår och kommer att innehålla både väg och järnväg. Bygget av tunneln började 2020 på den danska sidan och 2021 på den tyska. Enligt uppgift kommer tunneln att vara klar 2029. Den svenska regeringen gav i december 2022 Trafikverket i uppdrag att belysa nya alternativa åtgärder i järnvägssystemet i Skåne. I uppdraget anför regeringen att effekterna av att Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland öppnar 2029 ska beaktas. Uppdraget redovisades i juni 2023 till regeringen (2023:108). Trafikverket konstaterade att kapaciteten på järnvägen i Skåne är hårt utnyttjad och att efterfrågan bedöms stiga ytterligare, inte minst efter 2029 när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar. Förslag på bl.a. framkomlighetsåtgärder för godstrafiken med sikte på Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande presenterades. Trafikverket 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 2029. För att underlätta situationen för godstrafiken har därför framkomlighetsåtgärder för godstrafiken tagits fram.

### *Närmare om isbrytare*

Av isbrytarförordningen (2000:1149) framgår att fartyg som är lämpade för vintersjöfart kan få assistans av Sjöfartsverkets isbrytarverksamhet. Verksamheten finansieras genom farledsavgifter. Isbrytarna ger handelsfartygen assistans genom att övervaka, dirigera, leda och bogsera. Fartyg lämpade för vintersjöfart får isbrytarassistans i svenska kustfarvatten och på sjövägarna mellan öppet vatten till havs och farvatten som är skyddade för havsis, drivis, packis eller liknande ishinder. Inomskärs och inom hamnområden är det hamnägarens ansvar att säkerställa att det finns fartyg med isbrytande förmåga. Sjöfartsverket har sex egna isbrytare – Ale, Atle, Frej, Idun, Oden och Ymer. Även verkets arbetsfartyg Baltica och Scandica har isbrytarförmåga. Vid behov kan verket hyra in externa resurser. Dessutom finns det sedan lång tid tillbaka ett väl utvecklat samarbete med främst Finland för att kunna utnyttja de gemensamma isbrytarresurserna på ett kostnadseffektivt sätt i Östersjöregionen. De nuvarande isbrytarna kommer enligt Sjöfartsverket att behöva bytas ut under kommande år. Därför har Sjöfartsverket inlett arbetet med att designa nya isbrytare.

I den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (skr. 2021/22:261) anges att en väl fungerande isbrytarservice är nödvändig för att möjliggöra sjötransporter året runt i hela Sverige. Det konstateras att delar av Sjöfartsverkets isbrytarflotta är ålderstigen och behöver förnyas, och därför fördelade regeringen 3 440 miljoner kronor under planperioden till Sjöfartsverket för nyanskaffning av två nya isbrytare. Efter att isbrytarnas kapacitet och prestanda har säkerställts i operativ drift kommer regeringen med stöd av Sjöfartsverket åter att utvärdera vilken kapacitet och vilka eventuella ytterligare investeringar som är nödvändiga för en fortsatt väl fungerande isbrytarservice.

Av Sjöfartsverkets investeringsplan för 2025–2027 framgår att 3 960 miljoner kronor har avsatts för anskaffning och utveckling av nya investeringar inom isbrytningsområdet under perioden. Regeringen föreslår i budgetpropositionen för 2025 att riksdagen ska godkänna investeringsplanen (prop. 2024/25 utg.omr. 22 s. 89).

## **Tidigare riksdagsbehandling**

### *Riksdagens beslut 2021 om ekonomiska ramar för 2022–2033*

I betänkande 2020/21:TU16 Framtidens infrastruktur föreslog utskottet att riksdagen skulle anta regeringens förslag i proposition 2020/21:151 Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige om att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2022–2033 skulle uppgå till 799 miljarder kronor, varav 165 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga järnvägar, 197 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar

och 437 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet. Utskottet tillstyrkte även att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter, skulle uppgå till 52 miljarder kronor för perioden 2010–2033. Vidare föreslog utskottet att riksdagen skulle bemyndiga regeringen att efter åtgärdsplaneringen slutligt besluta om fördelningen av medel mellan den nationella planen och länsplanerna. Utskottet välkomnade regeringens förslag, som innebar en kraftigt ökad och angelägen satsning på transportinfrastruktur som kommer att bidra till en långsiktigt hållbar utveckling. Utskottet såg mycket positivt på den stora satsning på drift och underhåll av järnvägen och vägarna som regeringen föreslog. Utskottet betonade vikten av en god tillgänglighet för alla i hela Sverige. Utskottet ansåg att cyklingens och kollektivtrafikens betydelse var väl beaktad och betonade att sjöfartens andel av godstransporterna borde öka. Riksdagen följde utskottet och biföll regeringens förslag och avsåg därmed samtliga behandlade motionsyrkanden om alternativa planeringsramar och satsningar på området.

### *Riksdagens tillkännagivande om isbrytare 2021*

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anfört om att nya isbrytare bör finansieras inom den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. (bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). Regeringen har i Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2022 (skr. 2022/23:75) redovisat att regeringen den 7 juni 2022 fastställde den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Regeringen påminner om att det i beslutet om den nationella planen ingår medel för investering i nya isbrytare. Regeringen konstaterar i skrivelsen Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 (skr. 2021/22:261) att tillkännagivandet därmed är slutbehandlat.

### *Motionsyrkanden om investerings- och underhållsåtgärder*

Motionsyrkanden om investerings- och underhållsåtgärder i infrastrukturen behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU18 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet välkomnade att regeringen prioriterade att förbättra den befintliga infrastrukturen och underströk vikten av att se helheten i transportsystemet. Utskottet betonade vikten av att inte ställa trafikslagen mot varandra liksom att det behövs en balans mellan insatser på landsbygden och i städer. Utskottet konstaterade att behovet av underhåll var stort och att den negativa utvecklingen av vägarnas och järnvägarnas standard behövde vändas. Utskottet betonade att åtgärder i järnvägsnätet bör underlätta för arbetspendling och godstrafik och framhöll betydelsen av ett förbättrat vägunderhåll på både de hög- och lågtrafikerade vägarna. I sitt betänkande framhöll utskottet också att regeringen hade låtit belysa vilka effekter som öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen kommer att få i Sverige. Utskottet

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

## Utskottets ställningstagande

### *Utgångspunkter*

Utskottet vill inledningsvis slå fast att utgångspunkten för propositionen är att hela Sverige ska fungera och den bygger på en överenskommelse mellan regeringen och Sverigedemokraterna. Utskottet vill liksom regeringen starkt betona att möjligheten att skapa sig ett gott liv, kunna driva ett företag och i trygghet kunna bilda familj bör finnas oavsett var i landet man bor. Transporter och resor är nödvändiga för att hela samhället ska fungera och utvecklas, och den statliga transportinfrastrukturen ska bidra till detta. Utskottet delar regeringens bedömning att en välfungerande transportinfrastruktur stärker såväl Sveriges samlade konkurrenskraft som den regionala utvecklingen. Vidare behöver transportsektorn utveckla och stärka sin förmåga att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner, både vid olika typer av fredstida kriser och vid höjd beredskap och ytterst krig. Utskottet vill liksom regeringen betona vikten av underhåll av vägar och järnvägar samt kostnadseffektiva åtgärder för att optimera transportinfrastrukturen och öka transporteffektiviteten.

Utskottet kan konstatera att det krävs omfattande resurser till både väg- och järnvägsnätet eftersom behoven under lång tid har underskattats och underhållet har släpat efter samtidigt som kostnadskontrollen har varit bristfällig. Utskottet välkomnar att regeringen arbetar för att Sverige ska ha en transportinfrastruktur som fungerar, där vägarna är hela och tågen går i tid. Det är viktigt att både underlätta människors vardag, med resor till jobb och utbildning, och stärka förutsättningarna för en effektiv godstrafik som främjar jobb och tillväxt i hela landet. Utvecklingen av transportinfrastrukturen ska bidra till att stärka näringslivets förutsättningar och till regional utveckling och landsbygdsutveckling. Utskottet konstaterar att behoven inom transportinfrastrukturen är stora och att det är nödvändigt att göra genomtänkta prioriteringar mellan olika åtgärder. Utskottet anser att de gemensamma resurserna ska förvaltas så effektivt som möjligt. Det innebär att det befintliga transportsystemet ska vårdas och att underhållet av det prioriteras, men också att investeringar i ny infrastruktur ska göras där det 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 understryka att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen.

Utskottet vill mot den bakgrunden slå fast att det behövs ett holistiskt, 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. De satsningar som görs på transportinfrastrukturen genom detta riksdagsbeslut ska bidra till att trafikslagen är konkurrenskraftiga och ges förutsättningar att komplettera varandra som sammanlänkade delar i ett transportsystem som ska vara så effektivt, tillgängligt och driftsäkert som möjligt.

I flera decennier har underhållet av vägar och järnvägar nedprioriterats och underhållsskulden har tillåtits växa. Stora delar av järnvägen är byggd för över 100 år sedan, och stora delar av det statliga vägnätet är byggt före 1970. Utskottet kan konstatera 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. Utskottet välkomnar därför att regeringen tydligt prioriterar att vårda och underhålla existerande infrastruktur. Utskottet anser att underhållet av det svenska väg- och järnvägsnätet behöver stärkas och välkomnar därför att regeringen prioriterar underhållsåtgärder. Åtgärderna ska säkerställa infrastrukturens funktion, och det eftersatta underhållet ska återtats på ett effektivt sätt. Underhållsåtgärderna ska planeras och genomföras så att så stor samhällsnytta som möjligt uppnås samtidigt som framkomlighet och trafiksäkerhet värnas.

Utskottet anser liksom regeringen att förutsättningar för resor till arbete och utbildning samt näringslivets transporter ska prioriteras vid nyinvesteringar i vägar och järnvägar, vilket gynnar företagets konkurrenskraft och kompetensförsörjning. Vid prioritering av nya objekt som ska tas in i den nationella planen ska samhällsekonomisk lönsamhet vara vägledande. Projekt som i huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar måste dock bedömas och finansieras i särskild ordning. Vidare delar utskottet regeringens syn att trimningsåtgärder även i fortsättningen ska vara ett viktigt verktyg för kostnadseffektiva kapacitetsförbättringar för person- och godstrafik i det svenska transportsystemet. Takten i införandet av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg, European Rail Traffic Management System (ERTMS), ska också öka, vilket säkrar järnvägens framtida funktion och bidrar till mer kapacitet, säkerhet och ökad punktlighet. Utskottet betonar att investeringar i ny infrastruktur behöver göras på ett kostnadseffektivt sätt för att skapa så stor samhällsnytta som möjligt inom en given ekonomisk ram.

### *Ekonomiska ramar för 2026–2037*

Regeringen föreslår 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. Vidare föreslår regeringen att av den ekonomiska ramen ska 354 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar samt att av den ekonomiska ramen ska 210 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga

järnvägar inklusive reinvesteringar. Regeringen föreslår även att av den ekonomiska ramen ska 607 miljarder kronor i 2025 års priser användas till utveckling av transportsystemet samt att den del av den ekonomiska ramen som ska användas till utveckling av transportsystemet 2026–2037 får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och 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. Regeringen föreslår även 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. Dessutom föreslås i propositionen att regeringen bemyndigas att efter åtgärdsplaneringen slutligt besluta om fördelningen av medel mellan den nationella planen och länsplanerna.

Utskottet konstaterar att den föreslagna ramen är över 200 miljarder kronor större än den gällande planeringsramen för perioden 2022–2033, vilket motsvarar en ökning med 21 procent i fasta priser. Justerat för de förvaltningsanslag som tidigare ingick men numera är flyttade uppgår den totala ökningen till hela 27 procent. Ökningen är störst för vägunderhåll som ökar med 48 procent, eller justerat för förvaltningsmedel 53 procent, medan järnväg ökar med 5 procent, eller justerat för förvaltningsmedel 18 procent, vilket enligt regeringen motsvarar hela den volym för eftersatt underhåll som Trafikverket bedömer att man kan arbeta upp under perioden. För utveckling av transportsystemet är ökningen 15 procent, eller justerat för förvaltningsmedel 19 procent.

Utskottet välkomnar förslaget som innebär att angelägna satsningar kommer att kunna genomföras för att komma till rätta med de stora behov som finns inom transportinfrastrukturen. Utskottet konstaterar att regeringens förslag innebär historiskt stora satsningar på transportinfrastrukturen i Sverige.

### *Investerings- och underhållsåtgärder i infrastrukturen*

Utskottet vill framhålla att transportinfrastrukturen bidrar till att stärka näringslivets förutsättningar och till regional utveckling och landsbygdsutveckling. Utskottet anser att underhållet av det svenska väg- och järnvägsnätet behöver stärkas och att underhållsåtgärder därför måste prioriteras. Åtgärderna ska säkerställa infrastrukturens funktion, och det eftersatta underhållet ska återtats på ett effektivt sätt. Underhållsåtgärderna ska planeras och genomföras så att så stor samhällsnytta som möjligt uppnås samtidigt som framkomlighet och trafiksäkerhet värnas.

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

kommer att vändas. Utskottet vill uppmärksamma att underhållsskulden ökade bl.a. genom att den tidigare regeringen inte finansierade de insatser som enligt Trafikverket behövdes för att bibehålla standarden på vägarna och järnvägarna. Utskottet kan konstatera att underhållsskulden har vuxit för både vägarna och järnvägarna och att det bristande underhållet har lett till att transportsystemets standard och tillförlighet har försämrats. Vid planering av investerings- och underhållsåtgärder behövs det enligt utskottets mening en väl avvägd balans mellan insatser i glesbygden, på landsbygden och i stora och små städer som tar hänsyn till behovet av att upprätthålla en god framkomlighet och tillgänglighet för både enskilda och näringslivet i hela landet. Samtidigt kan utskottet konstatera att oavsett hur mycket offentliga medel som satsas på investeringar i och underhåll av infrastrukturen kommer behoven alltid att överstiga de resurser som finns tillgängliga. Till detta kan läggas en kostnadsutveckling och en brist på tillgänglig kompetens som riskerar att både försena och fördyra viktiga satsningar. I ett sådant läge är det viktigt att prioritera, och utskottet vill därför betona vikten av att satsa på underhåll av både vägarna och järnvägarna för att se till att den infrastruktur som redan finns också fungerar.

När det gäller motionsförslaget om att omförhandla beslutade vägprojekt i syfte att ta bort dem vill utskottet påminna om att planeringssystemet innebär att investeringsobjekt prövas av regeringen vid flera tillfällen och att regeringen kan besluta om en ändring eller avslutning av ett projekt. Utskottet vill liksom tidigare betona vikten av att vara försiktig med att förändra förutsättningarna eftersom förutsägbarhet är viktigt.

När det gäller motionsförslagen om järnvägar och järnvägsunderhåll vill utskottet betona att det är viktigt att satsa på att bygga vidare på det system som finns, bygga bort flaskhalsarna och fokusera på arbetspendling och godstransporter. Det är viktigt att bygga järnvägar, exempelvis genom att där det finns enkelspår bygga dubbelspår 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 välkomnar därför de stora satsningar som nu görs på järnvägar och att järnvägsfrågor har en stor betydelse för regeringen i det fortsatta arbetet med den nationella planen för infrastruktur. Utskottet betonar att åtgärder i järnvägsnätet i första hand bör underlätta för arbetspendling och godstrafik och menar att detta stärker jobben och tillväxten i hela landet. Utskottet utgår från att Trafikverket fortsätter att arbeta med järnvägar och järnvägsunderhåll utifrån den inriktning som anges av regeringen. Utskottet noterar vidare att Trafikverket nyligen har redovisat ett regeringsuppdrag om åtgärder för att stärka genomförandet av järnvägsunderhållet.

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 om några år. 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 lågtrafikerade vägarna. 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 vill betona vikten av att rusta upp vägarna inför framtiden och konstaterar att det finns många eftersatta vägar och en underhållsskuld på grund av att mycket vägunderhåll inte har gjorts under senare år. Utskottet välkomnar därför de stora satsningar som regeringen nu gör på vägarna. Utskottet välkomnar att frågor om vägar och vägunderhåll är en stor angelägenhet för regeringen i det fortsatta arbetet med den nationella planen för infrastruktur, och utskottet betonar vikten av att fortsätta att vidta åtgärder för att värna Sveriges vägnät. Utskottet utgår från att Trafikverket fortsätter att arbeta med vägar och vägunderhåll utifrån den inriktning som anges av regeringen.

När det gäller motionsförslagen om åtgärder när det gäller bl.a. gång- och cykeltrafik anser utskottet att cykelns och kollektivtrafikens betydelse är väl beaktad i arbetet och bedömer att önskemålen i de motionsyrkandena som tar upp detta tillgodoses genom de satsningar som regeringen föreslår. Utskottet avser dessutom att återkomma till dessa frågor senare under riksdagsåret.

När det gäller motionsförslaget om att inom den nationella planen för transportinfrastruktur finansiera nya isbrytare kan utskottet konstatera att detta redan är fallet sedan den dåvarande regeringen i juni 2022 fastställde den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. I det beslutet ingår medel för investering i nya isbrytare. Utskottet avser att återkomma till sjöfartsfrågor senare under riksdagsåret.

### *Sammanfattande bedömning*

Sammanfattningsvis välkomnar utskottet att regeringen har presenterat en proposition med historiskt stora satsningar på transportinfrastrukturen i Sverige. Utgångspunkten är att underhållet för det svenska väg- och järnvägsnätet måste stärkas samtidigt som det behövs investeringar i ny infrastruktur. Med de föreslagna satsningarna kan allt eftersatt underhåll på vägsidan tas igen under planperioden. På järnvägen tar det längre tid att komma till rätta med det eftersatta underhållet, men medlen räcker till att återta så mycket underhåll som Trafikverket har bedömt vara möjligt att hinna med under perioden. Med hänvisning till vad som anförs ovan tillstyrker utskottet regeringens förslag om den ekonomiska ramen. Utskottet välkomnar regeringens förslag som innebär en mycket kraftigt ökad och angelägen satsning på en pålitlig transportinfrastruktur för att hela Sverige ska fungera. Utskottet bedömer att önskemålen i flertalet av de här behandlade motionsyrkandena torde bli tillgodosedda genom de mycket stora satsningar som

regeringen föreslår. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det därför inte finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Mot denna bakgrund föreslår utskottet att riksdagen bifaller proposition 2024/25:8 punkterna 1–5 och avslår motionerna 2024/25:193 (V) yrkandena 5 och 6, 2024/25:711 (SD), 2024/25:740 (S), 2024/25:960 (C), 2024/25:1081 (M), 2024/25:1707 (S), 2024/25:1772 (MP) yrkande 2 i denna del, 2024/25:2192 (S) yrkande 1, 2024/25:2613 (MP) yrkande 129 i denna del, 2024/25:2630 (MP) yrkandena 19, 20 och 35, 2024/25:2947 (C) yrkandena 13, 35 och 36, 2024/25:3126 (S) yrkandena 3 i denna del, 13–15, 25, 38 och 57, 2024/25:3234 (V) yrkandena 1, 12–16, 21–23 och 25, 2024/25:3235 (MP) yrkandena 1–3 och 19, 2024/25:3236 (S) yrkandena 1–4, 13–15, 25 och 30 samt 2024/25:3239 (C) yrkandena 1–3.

## Ansvarsfördelningen inom infrastrukturplaneringen

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om ansvarsfördelningen inom infrastrukturplaneringen. Utskottet hänvisar bl.a. till att det sedan länge finns en fastlagd planeringsprocess 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. Riksdagen fattar beslut om regeringens förslag till ekonomiska ramar och vägledning för prioritering av åtgärder i den åtgärdsplanering som följer efter riksdagens beslut. Utskottet finner att detta är en god ordning som det inte finns anledning att ändra och understryker att det är viktigt att den långsiktiga planeringsprocessen värnas.

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

### Propositionen

Regeringen anför i propositionen att planeringsprocessen för transportinfrastruktur i Sverige följer den struktur som riksdagen beslutade om med anledning av regeringens förslag i propositionen Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257). Regeringen gjorde i den propositionen bedömningen att den långsiktiga transportinfrastrukturplaneringen, så som i de senaste planomgångarna, 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. Regeringen gjorde vidare bedömningen att systemet även i framtiden 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. Motiven för att upprätta en långsiktig plan för infrastrukturåtgärder är bl.a. att stora investeringar i transportinfrastruktur tar tid att planera och genomföra samt att det är värdefullt att ge framförhållning till enskilda och näringslivet.

## Motionerna

### *Följdmotioner*

I kommittémotion 2024/25:3236 yrkande 36 betonar Gunilla Svantorp m.fl. (S) vikten av långsiktiga blocköverskridande infrastrukturöverenskommelser. Motionärerna anför att infrastrukturpolitiken tillhör de politiska områden där tidshorisonerna är mycket långa och där investeringskostnaderna är mycket höga och framhåller att det på dessa områden är särskilt viktigt att få till parti- och blocköverskridande överenskommelser som står sig över decennier.

I kommittémotion 2024/25:3239 yrkande 6 framhåller Ulrika Heie m.fl. (C) vikten av att tillsätta en partiöverskridande infrastrukturberedning. Motionärerna betonar att det behövs ett bredare grepp och samarbete över partigränser för att få bukt med underhållsskulden och de stora investeringar som svensk infrastruktur behöver.

### *Motioner från allmänna motionstiden 2024/25*

I partimotion 2024/25:193 yrkande 3 anför Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen bör tillsätta en infrastrukturberedning. Motionärerna menar att en infrastrukturberedning, med Försvarsberedningen som modell, skulle göra det möjligt att samla bred kompetens som tillsammans med riksdagens samtliga partier kan ta sig an infrastrukturfrågor eftersom detta kompetensområde är för stort och för avgörande för ett samhälles utformning för att endast ligga under regeringen.

I partimotion 2024/25:2955 yrkande 25 anför Muharrem Demirok m.fl. (C) att en infrastrukturberedning bör tillsättas som likt Försvarsberedningen kan lämna förslag på insatser som behöver göras för infrastrukturen som helhet. Motionärerna betonar att arbetet med en plan för framtidens infrastruktur behöver påbörjas genast och att det under arbetets gång behövs bred politisk förankring och möjlighet att ta ett helhetsgrepp om satsningarna.

Även i kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 1 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att det bör tillsättas en partiöverskridande infrastrukturberedning. Motionärerna betonar att det behövs ett bredare grepp och samarbete över partigränser för att få bukt med underhållsskulden och de stora investeringar som svensk infrastruktur behöver.

I motion 2024/25:590 yrkande 1 anför Josef Fransson (SD) att det inom regeringsdepartementen bör inrättas en oberoende expertkommitté för infrastrukturfrågor. Motionären framhåller att en sådan expertkommitté bör besluta om hur samhällsekonomiska analyser ska göras och vilka ingångsvärden som ska användas och att den också löpande ska granska Trafikverkets samhälls-ekonomiska kalkyler.

## Bakgrund

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

Planeringsprocessen följer den struktur som riksdagen beslutade om med anledning av förslagen i propositionen Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257). Utskottet ansåg att de föreslagna lagändringarna 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 den senast behandlade infrastrukturpropositionen beslutade riksdagen att planeringsperioden skulle vara tolv år och sträcka sig från 2022 till 2033 (prop. 2020/21:151, bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409).

En utgångspunkt för det planeringssystem som riksdagen lade fast våren 2012 är att möjliggöra en ökad flexibilitet. Genom propositionen infördes ett system med rullande planering där de långsiktiga åtgärdsplanerna följs upp genom årliga beslut om vilka projekt som kan byggstartas under de närmast följande tre åren. Syftet med ett system med årliga beslut är bl.a. att ge regeringen möjlighet att inom budgetlagens ramar genomföra omprioriteringar och särskilda satsningar. På detta sätt ska regeringen bättre kunna bemöta oförutsedda händelser. Samtidigt betonades det i propositionen att de faktiska besluten om byggstart även fortsättningsvis bör fattas av Trafikverket för att

behålla tillräckligt stor flexibilitet. Myndigheten får följaktligen själv avgöra vilka projekt ur gruppen i regeringens beslut som avser de tre närmast följande åren som ska byggstartas under det närmaste året.

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

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om ansvarsfördelningen inom infrastrukturplaneringen behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU18 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att det sedan länge finns en fastlagd planeringsprocess för transportinfrastrukturen som innebär en tydlig ansvarsfördelning mellan riksdagen, regeringen och den ansvariga myndigheten. Utskottet konstaterade att riksdagen ungefär en gång per mandatperiod fattar beslut om övergripande strategiska vägval och ekonomiska ramar. Utskottet fann att detta är en god ordning som det inte finns anledning att ändra på och att det därmed inte fanns skäl att vidta någon åtgärd. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill peka på att det sedan länge finns en fastlagd planeringsprocess i Sverige för beslut om transportinfrastrukturen. Den 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 detta är en god ordning som det inte finns anledning att ändra. Utskottet vill samtidigt, liksom regeringen, understryka att det är viktigt att den långsiktiga planeringsprocessen värnas.

När det gäller motionsförslaget om en oberoende expertkommitté kan utskottet konstatera att de frågor som tas upp i motionen redan handhas av två myndigheter inom området – Trafikverket och Trafikanalys.

Utskottet avstyrker därmed motionerna 2024/25:193 (V) yrkande 3, 2024/25:590 (SD) yrkande 1, 2024/25:2947 (C) yrkande 1, 2024/25:2955 (C) yrkande 25, 2024/25:3236 (S) yrkande 36 och 2024/25:3239 (C) yrkande 6.

## Styrning av infrastrukturplaneringen genom mål och prognoser

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om styrning av infrastrukturplaneringen genom mål och prognoser. Utskottet hänvisar 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 menar att det är viktigt med åtgärder för att effektivisera transportsystemet och konstaterar att funktions- och hänsynsmålen är två sinsemellan jämbördiga mål. 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) och 8 (MP).

### Propositionen

I propositionen 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 faställt ska enligt regeringen vara vägledande för kommande satsningar.

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 trafik-säkerhet och klimatpåverkande utsläpp.

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.

I propositionen redovisas 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 refereras att Trafikverket konstaterar 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 av Trafikverket vara att den regionala tågtrafiken i Sverige har utvecklats mycket snabbt under de senaste 20 åren, vilket var svårt att förutse när prognoserna gjordes.

## **Motionerna**

### *Följdmotioner*

I kommittémotion 2024/25:3234 anför Malin Östh 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 planeringen, inriktningen och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar

i transportinfrastrukturplaneringen (yrkande 2). Motionärerna menar att så länge som planeringen av svensk infrastruktur utgår från historiska data i stället för uppsatta mål kommer klimat- och miljömålen aldrig att nås. Vidare menar motionärerna att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att som komplement till dagens basprognoser utveckla målorienterade prognoser samt ett utökad uppdrag om att verka för transporteffektivitet (yrkande 11). Motionärerna anför att när Trafikverkets basprognos, som är regeringens enda prognos för utvecklingen av resor och transporter, pekar på en kraftig trafikutveckling framöver och läggs till grund för infrastrukturplaneringen så motverkar det såväl ambitiösa planer för omställning i många regioner och kommuner som regeringens egen ambition att stärka arbetet med exempelvis steg 1- och 2-åtgärder.

I kommittémotion 2024/25:3235 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att ett transporteffektivt samhälle bör införas som en transportpolitisk princip (yrkande 4). Motionärerna framhåller att ett effektiviserat transportsystem bidrar till viktiga synergier samtidigt som tillgängligheten i samhället utvecklas inom ramen för de miljökvalitetsmål som riksdagen har beslutat om. Vidare betonar motionärerna att funktionsmålet ska nås inom hänsynsmålets ramar (yrkande 8). Motionärerna anför att funktionsmålet i praktiken är överordnat hänsynsmålet trots att de ska vara varandra jämbördiga, men att det är först när funktionsmålet kan nås inom hänsynsmålets ramar som det övergripande transportpolitiska målet kan uppnås. Vidare menar motionärerna att Trafikverket bör få ett tydligt uppdrag om målstyrning för ökad transporteffektivitet (yrkande 11). Motionärerna framhåller att det tillsammans med ett mål för minskad vägtrafik gör att satsningar på järnvägen, kollektivtrafik och cykel blir ännu mer angelägna och att det även medför att den nuvarande trängseln i vägsystemet försvinner eller kraftigt minskar och att det inte längre behövs kapacitetshöjande åtgärder i vägnätet.

### *Motioner från allmänna motionstiden 2024/25*

I kommittémotion 2024/25:1772 yrkande 1 betonar Linus Lakso m.fl. (MP) vikten av att arbeta för att främja transporteffektivitet, bl.a. genom att Trafikverket ska arbeta målstyrt i stället för prognosbaserat. Motionärerna framhåller att förutsättningarna att nå den gemensamma målbilden förbättras om Trafikverket arbetar målstyrt i stället för med dagens prognosstyrning.

Även i kommittémotion 2024/25:2613 yrkande 91 anför Elin Söderberg m.fl. (MP) att Trafikverket bör ges i uppdrag att arbeta målstyrt i stället för prognosbaserat. Motionärerna påminner om att planeringen i dag utgår från prognoser som bygger på historiska data och antaganden om ständig tillväxt för vägtrafiken och menar att detta behöver ändras.

I motion 2024/25:846 pekar Mattias Vepsä (S) på behovet av en målstyrd infrastrukturplanering. Motionären framhåller att infrastrukturplaneringen i Sverige i högre grad behöver ha sin utgångspunkt i att vara målstyrd snarare än att vara prognosstyrd, inte minst om transportsektorns klimatmål ska nås.

## Bakgrund

### *Kompletterande information om trafikprognoser*

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

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

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

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

### *Kompletterande information om funktions- och hänsynsmålen*

De transportpolitiska målen antogs av riksdagen 2009. Då slogs det fast att de transportpolitiska målen består av ett övergripande mål och två mål som benämndes funktionsmål respektive hänsynsmål. 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 finns 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. 2023/24:TU1).

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om styrning av infrastrukturplaneringen genom mål och prognoser behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU18 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att regeringen har inlett arbetet med att ta fram en ny nationell plan för transportinfrastrukturen. Utskottet betonade att de transportpolitiska målen är en utgångspunkt för inriktningen på de satsningar som görs och att trafikprognoser är ett underlag för att identifiera och värdera åtgärder. Utskottet konstaterade att de frågor som togs upp i motionerna var väl uppmärksammade och att det inte fanns skäl att vidta någon åtgärd. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill liksom regeringen betona 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.

Utskottet välkomnar att regeringen i propositionen vidare betonar att ett trafikslagsövergripande förhållningssätt, fyrstegsprincipen och de fem transportpolitiska principerna ska vara vägledande för kommande satsningar.

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

Vidare kan utskottet konstatera att trafikprognoser utgör ett underlag för att kunna identifiera och värdera lämpliga åtgärder i transportsystemet. Utskottet kan konstatera att Trafikverket uppger att prognoserna har stämt överens förhållandevis väl 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.

Utskottet välkomnar att regeringen lyfter upp frågan om transporteffektivitet och 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 godstransporter, intermodalitet och digitalisering.

Utskottet konstaterar slutligen att funktions- och hänsynsmålen är två sinsemellan jämbördiga mål. När det gäller motionsförslaget om förhållandet mellan de båda målen vill utskottet påminna om att detta är en fråga som redan har hanterats i utskottets uppföljningar av regeringens resultatredovisning de senaste åren. Utskottet följer denna fråga.

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 2024/25:846 (S), 2024/25:1772 (MP) yrkande 1, 2024/25:2613 (MP) yrkande 91, 2024/25:3234 (V) yrkandena 2 och 11 samt 2024/25:3235 (MP) yrkandena 4, 8 och 11.

## Vissa övriga utgångspunkter för infrastrukturplaneringen

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om vissa övriga utgångspunkter för infrastrukturplaneringen. Utskottet betonar bl.a. att fyrstegsprincipen är en viktig utgångspunkt för utvecklingen av transportsystemet och att principen ska vara vägledande för planeringen av infrastrukturåtgärder. Utskottet betonar även att den nationella infrastrukturplaneringen behöver samspela väl med den fysiska samhällsplaneringen för att infrastrukturåtgärder ska kunna genomföras effektivt och ge en god måluppfyllelse. Vidare lyfter utskottet fram digitalisering som ett sätt för att uppnå ökad transporteffektivitet. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

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

### Propositionen

I propositionen 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, samt de klimatmål som riksdagen har beslutat om nås. Ett trafikslagsövergripande förhållningssätt, fyrstegsprincipen samt de transportpolitiska principer som riksdagen har fastställt ska enligt regeringen vara vägledande för kommande satsningar. I propositionen betonas att 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.

Att planera transportsystemet enligt fyrstegsprincipen bidrar enligt regeringen till kostnadseffektiva lösningar. Alla trafikslag och transportmedel liksom alla typer av åtgärder som leder till att målen nås ska beaktas. En effektiv lösning

på ett specifikt problem i transportsystemet kan innefatta åtgärder från flera av fyrstegsprincipens steg. Syftet är att nå en god hushållning med både ekonomiska medel och naturresurser samt en hållbar samhällsutveckling.

En ökad transporteffektivitet innebär enligt propositionen att tillgängligheten för personer och gods i hela landet åstadkoms utan ökat trafikarbete, dvs. utan fler färdade fordonskilometer, med beaktande av de transportpolitiska principerna. Ökad transporteffektivitet kan enligt regeringen uppnås på flera sätt, exempelvis genom digitalisering, men också genom transporteffektiv fysisk planering som kortar avstånden och som därmed skapar förutsättningar för människor och näringsliv att tillgodose transportbehov och tillgänglighet med ett mindre trafikarbete.

## Motionerna

### *Följdmotioner*

I kommittémotion 2024/25:3236 yrkande 16 betonar Gunilla Svantorp m.fl. (S) vikten av att samordningen i den fysiska planeringen mellan lokal, regional och nationell nivå förbättras. Motionärerna framhåller att kommuner och regioner spelar en viktig roll i omställningen till ett transporteffektivt samhälle.

I kommittémotion 2024/25:3234 anför Malin Östh m.fl. (V) 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 5). Motionärerna välkomnar att regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att förtydliga hur fyrstegsprincipens steg 1- och 2-åtgärder kan få större genomslag, men anser att väsentliga mått och steg som hade kunnat vidtas av regeringen saknas. Vidare pekar motionärerna på behovet av en hållbar samhällsplanering (yrkande 10). Motionärerna framhåller att det inom samhällsplaneringen finns stora möjligheter att minska transportsektorns klimat- och miljöpåverkan genom att bl.a. få till stånd en samhällsplanering och ett byggande som minskar behovet av långväga fysiska transporter.

I kommittémotion 2024/25:3239 yrkande 12 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att man behöver se över möjligheterna att se it som det femte transportslaget vid sidan av väg, järnväg samt sjö- och luftfart. Motionärerna betonar att även den digitala infrastrukturen är central för att ett land ska fungera och att den blir allt viktigare för varje dag.

I kommittémotion 2024/25:3235 pekar Linus Lakso m.fl. (MP) på vikten av att planeringsprocessen bättre kan bidra till transportpolitisk måluppfyllelse genom att omfatta även andra åtgärder än fysisk infrastruktur, exempelvis lagar, regleringar, skatter och avgifter (yrkande 7). Motionärerna menar att det möjliggör ett större fokus på steg 1- och steg 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen för planens genomförande. Motionärerna anför dessutom att trafikens samhällsekonomiska kostnader bör vara en utgångspunkt för utform-



ningen av styrmedel inom transportsektorn (yrkande 12). Motionärerna framhåller att transporter utöver att innebära en nytta i dagsläget även innebär samhällskostnader som t.ex. utsläpp, slitage och olyckor medför, och att stora delar av vägtrafiken i dag är underprissatt, vilket snedvrider konkurrensen i förhållande till gods på järnväg.

### *Motioner från allmänna motionstiden 2024/25*

I kommittémotion 2024/25:3126 betonar Gunilla Svantorp m.fl. (S) behovet av långsiktighet i infrastrukturpolitiken (yrkande 1). Motionärerna pekar dessutom på vikten av att samordningen i den fysiska planeringen mellan lokal, regional och nationell nivå förbättras (yrkande 20). I motionen framhålls att kommuner och regioner spelar en viktig roll i omställningen till ett transporteffektivt samhälle.

I kommittémotion 2024/25:1772 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att steg 1- och steg 2-åtgärder samt upprustning av befintlig väginfrastruktur framför nya vägar bör premieras (yrkande 6). Eftersom nybyggnation påverkar miljön och klimatet bör i stället steg 1- och steg 2-åtgärder prioriteras.

I kommittémotion 2024/25:2613 yrkande 109 pekar Elin Söderberg m.fl. (MP) på att det bör genomföras en analys av hur en mer samordnad bebyggelse-, trafik- och transportinfrastrukturplanering kan bidra till minskad klimatpåverkan. Klimatomställningen innebär en strukturomvandling av Sverige som kräver ett klimatpolitiskt ledarskap och en aktiv stat som investerar i grundläggande samhällsinfrastruktur och skapar goda förutsättningar för goda liv, i hela landet, genom att bl.a. utveckla samhällsplaneringen.

I motion 2024/25:616 yrkande 1 pekar Gudrun Brunegård (KD) på behovet av att inför den kommande infrastrukturplanen väga in analyser av svensk infrastrukturpolitik och dess betydelse och förutsättningar för svensk regional produktivitetsdriven tillväxt. Motionären framhåller att ett omtag bör göras i analys, utvärdering, diskussion och prioritering för att komma ur situationen med konstanta snedvridningar i infrastrukturpolitiken.

## **Bakgrund**

### *Gällande rätt*

Det statliga infrastrukturbyggandet regleras i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg och väglagen (1971:948), vilka även hänvisar till delar av miljöbalken. I tillämpliga delar av miljöbalken finns bl.a. regler om hushållning av mark- och vattenområden 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.

### *Fysisk planering och infrastrukturplanering*

Fysisk planering handlar om att bestämma hur mark- och vattenområden ska användas. Enligt plan- och bygglagen (2010:900), förkortad PBL, ska olika samhällsintressen vägas mot varandra i en öppen och demokratisk process, samtidigt som enskildas rättigheter ska beaktas. I Sverige är kommunerna ansvariga för den fysiska planeringen enligt PBL. Det svenska planeringssystemet utgörs av regionplaner, översiktsplaner, områdesbestämmelser och detaljplaner. Sverige har ingen sektorsövergripande planering på nationell nivå på land. Staten ger i stället ramar för den fysiska planeringen som bedrivs av kommuner och regioner genom nationella mål och genom att peka ut riksintressen. Enligt PBL är det länsstyrelserna som tillvaratar och samordnar de statliga intressena i planprocessen.

I maj 2024 gav regeringen Tillväxtverket, Boverket, Trafikverket och länsstyrelserna i uppdrag att utifrån myndigheternas ansvar erbjuda regionerna stöd om strategisk planering genom bl.a. ökad kunskap och utvecklad samverkan i det regionala utvecklingsarbetet (LI2024/01013). 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 (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

### *Kompletterande information om fyrstegsprincipen*

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

I juli 2024 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att lämna förslag på hur gällande villkor för statlig medfinansiering av kommunala och regionala åtgärder i steg 1 och steg 2 av fyrstegsprincipen kan förtydligas i relevanta förordningar (LI2024/01376). I uppdraget ingår att ta fram en åtgärds katalog med samhällsekonomiskt lönsamma och kostnadseffektiva åtgärder i steg 1 och steg 2, med fokus på åtgärder i steg 2 som kan bidra till att minska behovet av mer kostsamma statliga infrastrukturåtgärder i steg 3 och 4. De åtgärder som identifieras bör vara åtgärder inom kommuners och regioners ansvarsområden som kommuner och regioner inte kan antas genomföra utan bidrag från staten och som är av den art att de är lämpliga för statlig medfinansiering, vilket bl.a. omfattar att de är förenliga med gällande statsstödsregelverk. I uppdraget ingår att ta fram en vägledning för bedömning av samhälls-ekonomiska kostnader och nyttor för dessa åtgärder. Trafikverket ska senast den 14 februari 2025 redovisa uppdraget till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

### *Trafikslagen och intelligenta transportsystem*

Trafikslagen brukar delas in i följande fyra eller fem delar: vägtrafik, spår-bunden trafik (eller bantrafik), luftfart, sjöfart samt inre vattenvägar (inre vattenvägar särskiljs ofta, men inte alltid, från sjöfart). Ett annat begrepp är transportslag, som brukar delas in i persontransporter och godstransporter.

Trafikverket betonar på sin webbplats att intelligenta transportsystem (ITS) och digitalisering är alltmer integrerade i vardagen. Trafikverket betonar vikten av att nyttja de lösningar som ger mest effekt och samtidigt integrera dem i ett tidigt skede av planeringsprocessen för att nyttja den fulla potentialen av digitaliseringen och ITS. Trafikverket uppger vidare att ITS, som sedan 2010 har utgjort en del av Trafikverkets och Sveriges nationella strategi inom transportområdet, inte har lett till vad som initialt förväntades. Sverige var tidigt ute med åtgärder som digital skyltning, variabel hastighet och motor-vägsstyrning, men enligt Trafikverket har utvecklingen i Sverige avstannat. Därför har projektet Steg 1- och 2-åtgärder med fokus på ITS och digitalisering (DigITS) studerat området för att ge förslag på hur man bättre kan ta vara på digitaliseringens möjligheter och i högre grad nyttja ITS-åtgärder i den långsiktiga planeringen av transportsystemet. Projektet har utifrån fyrstegsprincipen sett över hur ökad kunskap på området kan både förbättra arbetsmetoder och bättre bedöma effekter på ett sätt som ger ökad nytta för samhället och dess medborgare. Digitaliseringen har enligt Trafikverket stor potential att bidra till att identifiera nya lösningar i fyrstegsprincipens tidiga steg, vilket minskar behovet av att bygga om och bygga nytt. Projektet har pågått sedan september 2021 och avslutas under hösten 2024.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om vissa övriga utgångspunkter för infrastrukturplanering behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU18 Infrastrukturfrågor.

Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att regeringen har inlett arbetet med att ta fram en ny nationell plan för transportinfrastrukturen. Utskottet ansåg att Riksrevisionens granskning av den nationella planen var ett viktigt bidrag i arbetet med att utveckla processen och menade att det behövs en mer utvecklad och samordnad infrastrukturplanering där även luftfart och sjöfart ingår. Utskottet betonade att infrastrukturplaneringen behöver samspela väl med den fysiska samhällsplaneringen. Utskottet konstaterade att de frågor som togs upp i motionerna var väl uppmärksammade och att det inte fanns skäl att vidta någon åtgärd. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis betona att 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. Utskottet vill här även peka på behovet av långsiktighet. 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 enskilda och näringslivet.

Utskottet vill liksom tidigare år betona att fyrstegsprincipen är en viktig utgångspunkt för utvecklingen av transportsystemet och att principen ska vara vägledande för planeringen av infrastrukturåtgärder. Utskottet vill påminna om att både riksdagen och regeringen upprepade gånger har uttalat stöd för denna princip, och att regeringen gör det även denna gång i infrastrukturpropositionen. Utskottet delar regeringens syn att planering enligt fyrstegsprincipen bidrar till kostnadseffektiva lösningar. Utskottet vill även i år lyfta fram att det 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 de föreslagna åtgärderna ska analyseras utifrån fyrstegsprincipen. Utskottet vill slutligen liksom tidigare år också framhålla vikten av att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt, dvs. steg 1- och steg 2-åtgärder.

När det gäller motionerna om samspelet mellan infrastrukturplaneringen och den fysiska planeringen vill utskottet först och främst betona att den nationella infrastrukturplaneringen behöver samspela väl med den fysiska samhällsplaneringen för att infrastrukturåtgärder ska kunna genomföras effektivt och ge en god måluppfyllelse. Utskottet välkomnar att regeringen lyfter fram att transporteffektivitet bl.a. kan uppnås genom en transporteffektiv fysisk planering som kortar avstånden och som därmed skapar förutsättningar för enskilda och näringslivet att tillgodose transportbehov och tillgänglighet med mindre trafikarbete.

Utskottet vill betona att en mer samordnad bebyggelse-, transport- infrastruktur- och trafikplanering behövs för att bl.a. minska transportsektorns

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

När det gäller motionsförslaget om att se it som det femte trafikslaget vill utskottet hänvisa till att digitalisering lyfts fram av regeringen som ett av de sätt som finns för att uppnå ökad transporteffektivitet. Bland annat kan digitalisering bidra till att infrastruktur inom alla trafikslag kan nyttjas effektivare, säkrare och mer miljövänligt. Utskottet vill även lyfta fram det arbete som sker när det gäller bl.a. intelligenta transportsystem för att utnyttja den fulla potentialen av digitaliseringen.

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 2024/25:616 (KD) yrkande 1, 2024/25:1772 (MP) yrkande 6, 2024/25:2613 (MP) yrkande 109, 2024/25:3126 (S) yrkandena 1 och 20, 2024/25:3234 (V) yrkandena 5 och 10, 2024/25:3235 (MP) yrkandena 7 och 12, 2024/25:3236 (S) yrkande 16 och 2024/25:3239 (C) yrkande 12.

## Resursfördelningen mellan regionerna

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om resursfördelningen mellan regionerna. Utskottet betonar bl.a. att transportsystemet ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet och bidra till utvecklingskraft i hela landet. Utskottet lyfter fram betydelsen av den regionala planeringen och de 21 länsplanerna och delar regeringens syn att satsningar på länsplanerna är angelägna. Utskottet utgår från att fördelningen av resurser mellan länen görs på ett välavvägt 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 13 (V) och 14 (C).

### Propositionen

I propositionen betonar regeringen att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet nås.

Utöver den nationella planen finns 21 länsplaner för regional transportinfrastruktur. Regionerna och Gotlands kommun är ansvariga för att upprätta och fastställa länsplanerna för regional transportinfrastruktur. Länsplanerna domineras av åtgärder på statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet men 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.

## Motionerna

### *Följdmotionen*

I kommittémotion 2024/25:3239 yrkande 5 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att länsplanernas andel av budget bör räknas upp med minst ett liknande procenttal som det som gäller för hela ramen för infrastrukturpropositionen. Motionärerna framhåller att tendensen är att länsplanernas medel tas i anspråk som medfinansiering av objekt i den nationella planen, vilket innebär att länsplanernas möjlighet att finansiera vissa projekt som bidrar till regional utveckling urholkas.

### *Motioner från allmänna motionstiden 2024/25*

I partimotion 2024/25:2954 yrkande 42 anför Muharrem Demirok m.fl. (C) att regeringen bör vara drivande för att en större del av EU:s infrastrukturesatsningar går till att säkerställa god mobilitet i glesbefolkade områden. Motionärerna betonar att infrastrukturen i Sverige behöver byggas ut och att en större del av EU:s infrastrukturesatsningar går till att säkerställa god mobilitet i glesbefolkade områden.

I motion 2024/25:1697 yrkande 3 anför Johanna Haraldsson m.fl. (S) att man bör se över förutsättningarna för att öka de ekonomiska anslagen till de regionala transportplanerna. Motionärerna menar att den regionala infrastrukturen är en bärande del i det totala trafiksystemet och konstaterar att medlen till länsplanerna för regional transportinfrastruktur minskat under 15 års tid.

I motion 2024/25:2137 betonar Anna-Caren Sätherberg och Kalle Olsson (båda S) vikten av att fördelningen av de statliga medlen i de regionala transportinfrastrukturplanerna ska vara transparent och att vägstandarden i länen bör ingå. Motionärerna framhåller att ett sätt att komma åt den skeva fördelningen av länsanslagen är att ge Trafikverket i uppdrag att analysera vägstandarden och låta det ingå som underlag till kommande beslut om länsanslagen. De påtalar att det även bör tydliggöras hur beräkningsgrunderna för tilldelning i länsplanerna tas fram.

I motion 2024/25:2307 anför Tomas Kronståhl och Laila Naraghi (båda S) att det behövs en översyn av förutsättningarna för en rättvisare fördelning av infrastrukturmedel till regionerna. Motionärerna anser att det råder en stor och

förödande orättvisa när det gäller dessa viktiga regionala infrastrukturmedel både när det gäller underhåll av befintlig infrastruktur och vid nysatsningar som i många fall kan leda till tillväxt och nya arbetstillfällen.

I motion 2024/25:616 yrkande 2 framhåller Gudrun Brunegård (KD) vikten av att i kommande revideringar och kompletteringar av resurstilldelning av infrastrukturmedel prioritera områden som under lång tid har drabbats av strukturell snedfördelning. Motionären framhåller även vikten av att bl.a. tillvarata det entreprenörskap som finns på landsbygden.

## **Bakgrund**

### *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. 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.

### *Kompletterande bakgrundsinformation*

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

Den 7 juni 2022 fastställde den dåvarande regeringen definitiva ekonomiska ramar för de trafikslagsövergripande länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2022–2033. Den ekonomiska ramen fastställdes till ca 42 miljarder kronor för länsplanerna. Efter regeringsbeslut fastställer länsplaneupprättarna länsplanen utifrån respektive inlämnat förslag. Trafikverket ska i sin årliga fördelning av anslagen för länsplanerna eftersträva att alla planer är lika långt genomförda. För att kunna säkra en effektiv framdrift av stora investeringar kan det dock ibland vara nödvändigt att enskilda år ge vissa län en större tilldelning av länsanslagen. Eftersom en sådan princip innebär att andra län enskilda år får en mindre tilldelning bör principen användas med försiktighet. Trafikverket bör i sådana fall föra en dialog med berörda län för att nå samsyn om fördelningen. Trafikverket ska årligen göra en samlad redovisning av länsplanerna, av vilken det ska framgå

hur stor andel av respektive länsplan som har genomförts och fördelningen totalt sett inom landet mellan olika infrastrukturåtgärder, statsbidrag och medfinansiering för olika ändamål i länsplanerna.

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

**Tabell 3 Länsplaner för regional transportinfrastruktur 2022–2033**

*Miljoner kronor*

<b>Region</b>	<b>Anslagsram enligt nationella planen för 2022–2033</b>	<b>Planerad genomförandenivå 2022–2025</b>
Stockholm	9 832	3 303
Uppsala	1 901	656
Södermanland	1 148	590
Östergötland	1 680	587
Jönköping	1 581	626
Kronoberg	881	142
Kalmar	1 068	393
Gotland	257	106
Blekinge	610	284
Skåne	5 095	1 723
Halland	1 364	488
Västra Götaland	7 339	2 785
Värmland	1 151	334
Örebro	1 181	368
Västmanland	949	351
Dalarna	1 294	169
Gävleborg	1 093	327
Västernorrland	1 020	208
Jämtland	598	40
Västerbotten	1 054	340
Norrbottn	931	40

Källa: Budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22). Anslagsramar anges i 2021 års prisnivå.

### Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om infrastrukturplanering behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU18 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att regeringen har inlett arbetet med att ta fram en ny nationell plan för transportinfrastrukturen. Utskottet utgick från att fördelningen av resurser mellan länen görs på ett välavvägt sätt och konstaterade att de frågor som togs upp i motionerna var



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

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis betona att utgångspunkten för arbetet med infrastrukturplaneringen är att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att de transportpolitiska målen nås. Transportsystemet ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet och bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Utskottet vill i sammanhanget 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, och utskottet vill här peka på att storleken på respektive läns ram avgörs i åtgärdsplaneringen. 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.

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 2024/25:616 (KD) yrkande 2, 2024/25:1697 (S) yrkande 3, 2024/25:2137 (S), 2024/25:2307 (S), 2024/25:2954 (C) yrkande 42 och 2024/25:3239 (C) yrkande 5.

## 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 välkomnar att regeringen avser att fortsätta det strategiska arbetet med att utveckla infrastrukturen och därmed förutsättningarna för näringslivet och godstransporterna. Utskottet lyfter även fram betydelsen av förbättrade pendlingsmöjligheter mellan arbetsplatser och bostäder och att det finns ett stort behov av förstärkningar av transportinfrastrukturen för att främja den industriella gröna omställningen i norra Sverige. 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 15 (S), 16 (SD) och 17 (C).

### Propositionen

Regeringen ser en väl fungerande transportinfrastruktur som betydelsefull för svensk tillväxt och konkurrenskraft och för att hela Sverige ska fungera. I propositionen framhåller regeringen att dess utgångspunkt är att hela Sverige ska fungera och att möjligheten att skapa sig ett gott liv, kunna driva ett företag och i trygghet kunna bilda familj bör finnas oavsett var i landet man bor. I propositionen betonas att villkoren för att leva, bo och verka i hela landet ska stärkas. Transporter och resor är enligt regeringen nödvändiga för att hela samhället ska fungera och utvecklas, och den statliga transportinfrastrukturen ska bidra till detta.

Att göra det möjligt med tyngre transporter på det statliga vägnätet möjliggör en effektivisering av godstransporterna och stärker enligt regeringen näringslivets konkurrenskraft. Dessutom bidrar det till att minska utsläppen från vägsektorn och bidrar till ett minskat slitage på vägarna eftersom det totala antalet transporter minskar. Bärighetsklasser (BK) avgör vilka fordonskombinationer som är tillåtna på vägarna. Det finns i dag fyra bärighetsklasser, där BK4 är den högsta och tillåter upp till 74 tons totalvikt. Utbyggnaden av ett vägnät för BK4 pågår och ca 42 procent av det statliga vägnätet tillhör i dag BK4. Regeringen bedömer att utbyggnaden ska fortsätta även under den kommande planperioden så att hela det statliga vägnätet som i dag har BK1 (den näst högsta bärighetsklassen) ska nå BK4.

Transportinfrastrukturen har också stor betydelse för regional utveckling och landsbygdsutveckling. I propositionen konstaterar regeringen att det finns behov av förstärkningar av vägnätet och järnvägsinfrastrukturen, inte minst i norra Sverige. Regeringen gav därför i mars 2023 Trafikverket i uppdrag att beskriva aktuell status och planeringsläge för de åtgärder i den nationella

planen som har betydelse för att åtgärda eventuella brister och flaskhalsar som kan uppstå i transportsystemet med anledning av de större företags-etableringarna och företagsexpansionerna som pågår i Norrbottens och Västerbottens län (LI2023/02196). Vidare gav regeringen i mars 2024 Trafikverket i uppdrag att bl.a. prioritera och tidigarelägga kapacitetshöjande åtgärder på järnvägen mellan Luleå och Kiruna och att lämna förslag till olika finansieringslösningar för en eventuell framtida utbyggnad av dubbelspår på järnvägssträckan Luleå–Boden (LI2024/00654). Dessutom beslutade regeringen i juni 2024 om en särskild strategi för nyindustrialiseringen och samhällsomvandlingen i norra Sverige (KN2024/01434), där en förstärkt transportinfrastruktur är ett av målområdena. Regeringen beslutade därtill i juni 2024 att tillsätta en kommitté i form av ett accelerationskontor med syftet att det ska underlätta industrins omställning till fossilfria produktionsprocesser genom att stödja regeringen i att stärka konkurrenskraften för företag i Sverige (dir. 2024:57). Inom transportområdet ska accelerationskontoret följa regeringens och berörda myndigheters genomförande av de transportpolitiska målen och den nationella planen för transportinfrastrukturen, om inte regeringen anger något annat.

## **Motionerna**

### *Följdmotionen*

I kommittémotion 2024/25:3236 yrkande 5 i denna del framhåller Gunilla Svantorp m.fl. (S) att ett väl fungerande och starkt transportsystem är en förutsättning för bl.a. jobb och tillväxt.

### *Motioner från allmänna motionstiden 2024/25*

Även i kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 2 i denna del framhåller Gunilla Svantorp m.fl. (S) att ett välfungerande och starkt transportsystem är en förutsättning för bl.a. jobb och tillväxt.

I kommittémotion 2024/25:1450 yrkande 9 pekar Tobias Andersson m.fl. (SD) på betydelsen av välfungerande infrastruktur för besöksnäringen. Motionärerna menar att en förutsättning för en fungerande turism i ett avlångt land som Sverige är att det är möjligt att ta sig till och från de resmål som man önskar besöka.

I kommittémotion 2024/25:1454 yrkande 3 tar Tobias Andersson m.fl. (SD) upp frågor om infrastruktur. Motionärerna betonar att en väl utbyggd och fungerande infrastruktur utgör grunden för att skapa förutsättningar för tillväxt i hela landet.

I kommittémotion 2024/25:1457 yrkande 3 uppmärksammar Tobias Andersson m.fl. (SD) behovet av att stärka infrastrukturen kopplad till gruvnäringens behov. Motionärerna betonar att en av grundförutsättningarna för Sveriges tunga industri är en fungerande infrastruktur bl.a. eftersom

produktionen av många svenska råvaror och produkter ligger långt ifrån marknaderna.

I kommittémotion 2024/25:1464 yrkande 6 menar Tobias Andersson m.fl. (SD) att industrins villkor bör prioriteras inom infrastrukturplaneringen. I motionen framhåller motionärerna att för tillverkningsindustrins del är transportinfrastrukturen avgörande för frakt av gods, men infrastrukturen måste också fungera tillfredsställande för arbetskraften.

Även i kommittémotion 2024/25:1468 yrkande 1 betonar Tobias Andersson m.fl. (SD) behovet av större fokus på industrins villkor i infrastrukturplaneringen. Motionärerna lyfter fram att stålindustrin är i starkt behov av säkra och tillförlitliga vägtransporter.

I kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 4 framhåller Ulrika Heie m.fl. (C) vikten av att ta hänsyn till näringslivets behov inom infrastrukturplaneringen. Motionärerna lyfter bl.a. fram att den nyindustrialisering som sker i stora delar av Sverige ställer helt nya krav på infrastrukturen – både järnvägar, vägar och regionala flygplatser – för att bolagen ska lyckas.

I motion 2024/25:2441 yrkande 2 anför Isak From m.fl. (S) att regeringen måste ta initiativ för att säkerställa att staten tar sin del av ansvaret för investeringar i statlig infrastruktur i samband med expansioner och nya stora industrietableringar. Motionärerna menar att det inte är rimligt att kommuner ska bekosta sådana investeringar i samband med nya stora industrietableringar såsom den pågående etableringen av ny grön industri i hela norra Sverige.

## **Bakgrund**

### *Kompletterande information om målen*

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål – tillgänglighet – och ett hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). Funktionsmålet anger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Målet för näringspolitiken är att stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag (prop. 2014/15:1 utg.omr. 24, bet. 2014/15:NU1, rskr. 2014/15:68). Utöver det övergripande målet har den tidigare regeringen även beslutat om följande tre delmål för näringspolitiken: ramvillkor och väl fungerande marknader som stärker företagets 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 landsbygdspolitikerna (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.

### *Kompletterande information om godstransporter*

I budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22) pekar regeringen på ökade kostnader för godstransporter på grund av omvärldsförändringar. Under de senaste åren har transportkostnaderna enligt regeringen stigit kraftigt till följd av internationella störningar i transportsystemet. Transportkostnadernas andel av produktionskostnaderna har i övrigt, sett över en längre tidsperiod, varit relativt stabil. Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina har påverkat vissa internationella transporter. Konflikterna i Mellanöstern och attacker mot sjöfarten i Röda havet har medfört att flera rederier har fått förlängda transportrutter. 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 för 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 dialogmöten genomförts med företrädare för olika branscher och ett godstransportforum har initierats. Inom ramen för det strategiska arbetet föreslår regeringen ett godstransportpaket med åtgärder för ett effektivare utnyttjande av godstransportsystemet. Regeringen betonar 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.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om näringslivets transportbehov behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU18 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade att utvecklingen av infrastrukturen ska bidra till att stärka näringslivets förutsättningar i hela landet och välkomnade att regeringen fortsätter arbetet med att utveckla infrastrukturen och därmed förutsättningarna för godstransporterna. Utskottet lyfte även fram betydelsen av förbättrade pendlingsmöjligheter mellan arbetsplatser och bostäder och framhöll bl.a. att näringslivspotentialen är viktig för att markera infrastrukturens näringslivspolitiska betydelse. 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 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 regeringen avser att fortsätta det strategiska arbetet med att utveckla infrastrukturen och därmed förutsättningarna för bl.a. godstransporterna.

När det gäller motionerna om industrins och olika näringsars behov av infrastruktur vill utskottet betona att transportinfrastrukturens funktion och tillförlitlighet är en viktig förutsättning för hela Sveriges tillväxt och ekonomiska utveckling och därmed för ett konkurrenskraftigt svenskt näringsliv, inte minst för bl.a. industrin, gruvorna och besöksnäringen. Utskottet vill särskilt betona att infrastrukturens kvalitet har stor betydelse för att stärka den internationella konkurrenskraften för näringslivet. Utskottet vill även särskilt lyfta fram betydelsen av förbättrade pendlingsmöjligheter mellan arbetsplatser och bostäder. Utskottet vill dessutom särskilt framhålla att det delar regeringens bedömning att det finns ett stort behov av förstärkningar av vägnätet och järnvägsinfrastrukturen för att bl.a. främja den industriella gröna omställningen i norra Sverige. Utskottet ser därför mycket positivt på de initiativ som regeringen har vidtagit på området.

Sammanfattningsvis vill utskottet framhålla att arbetet för att nå målen om ett transportsystem för näringslivet i hela Sverige nu har intensifierats. Utskottet konstaterar att de frågor om näringslivets transportbehov som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det därför inte finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2024/25:1450 (SD) yrkande 9, 2024/25:1454 (SD) yrkande 3, 2024/25:1457 (SD) yrkande 3, 2024/25:1464 (SD) yrkande 6, 2024/25:1468 (SD) yrkande 1, 2024/25:2441 (S) yrkande 2, 2024/25:2947 (C) yrkande 4, 2024/25:3126 (S) yrkande 2 i denna del och 2024/25:3236 (S) yrkande 5 i denna del.

## 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 understryker att det är viktigt att gods kan transporteras med flera transportsätt. Utskottet lyfter fram vikten av överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart och järnväg och framhåller betydelsen av hamnarna. Utskottet uppmärksammar vidare 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 konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 18 (S), 19 (SD), 20 (C) och 21 (MP).

### Propositionen

Av propositionen framgår att regeringen vill använda och utveckla varje trafikslag för att hela Sverige ska fungera. Varje trafikslag ska användas så effektivt som möjligt för de transporter där trafikslaget har störst potential. De olika trafikslagen kompletterar varandra, och genom ökad intermodalitet kan enligt regeringen en ökad effektivitet i transportsystemet uppnås. Luftfartens och sjöfartens kopplingar till det övriga transportsystemet bör enligt regeringen förbättras.

Regeringen anför i propositionen att det är viktigt med goda konkurrensvillkor för att underlätta intermodala godstransporter och en överflyttning från lastbil till järnväg och sjöfart. Efter slutligt besked från kommissionen avser regeringen att kunna genomföra det tidigare beslutade investeringsstödet för överflyttning av godstransporter till järnväg och sjöfart. Det handlar om att stödja investeringar för att öka kapaciteten och effektivisera omlastningen vid de noder som är centrala för en effektiv överflyttning av gods mellan trafikslag. Regeringen anger vidare att den i juni 2024 gav Trafikverket i uppdrag att se över de banavgifter som tas ut på det statliga järnvägsnätet (LI2024/01377). En bakgrund är att senare års avgiftshöjningar i Sverige enligt regeringen har försämrat konkurrenssituationen för godstransporter på järnväg, vilket i förlängningen försämrar konkurrenssituationen för stora delar av det svenska näringslivet. För att ytterligare stärka järnvägens konkurrenskraft och bidra till transportsektorns klimatomställning föreslår regeringen i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1, utg.omr. 22) att miljökompensationen för godstransporter på järnväg förlängs till 2030, vilket kräver godkännande från Europeiska kommissionen.

Vidare uppger regeringen 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 dialogmöten genomförts med företrädare för olika branscher och ett godstransportforum har initierats. Fokus ligger enligt propositionen på förutsättningsskapande åtgärder för ett godstransportsystem som är intermodalt och effektivt, fossilfritt och resurssnålt, robust samt tillhandahåller konkurrenskraftiga godstransporter. I budgetpropositionen för 2025 anger regeringen att den inom ramen för det strategiska arbetet föreslår ett godstransportpaket med åtgärder för ett effektivare utnyttjande av godstransportsystemet. Regeringen anger i budgetpropositionen 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.

## **Motionerna**

### *Intermodalitet och överflyttning av gods*

#### **Följdmotioner**

I kommittémotion 2024/25:3236 framhåller Gunilla Svantorp m.fl. (S) att de olika trafikslagen måste komplettera varandra, hänga ihop och förstärka varandra, för det är så vi bygger ett riktigt effektivt transportsystem, och att knutpunkter, noder och intermodalitet måste vara ledord i alla trafik- och infrastruktursatsningar (yrkande 6). Motionärerna understryker i sammanhanget att transporter har en avgörande påverkan på klimatet. Vidare betonar motionärerna att järnvägen har en nyckelroll för Sverige i fråga om att klara ett ökande transportbehov (yrkande 21).

I kommittémotion 2024/25:3235 yrkande 14 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att det bör genomföras en strategisk utbyggnad och förstärkning kopplad till multimodala godsterminaler. Motionärerna framför att det kan handla om att möjliggöra bättre omlastningsnoder mellan väg, spår och sjöfart samt anslutningar till dessa.

#### **Motioner från allmänna motionstiden 2024/25**

Även i kommittémotion 2024/25:3126 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att de olika trafikslagen måste komplettera varandra, hänga ihop och förstärka varandra, eftersom det är så vi bygger ett riktigt effektivt transportsystem, och där knutpunkter, noder och intermodalitet måste vara ledord i alla trafik- och infrastruktursatsningar (yrkande 4). Motionärerna konstaterar bl.a. att transporter har en avgörande påverkan på klimatet. Motionärerna betonar i sammanhanget att järnvägen har en nyckelroll för Sverige i att klara ett ökande transportbehov (yrkande 28).

I kommittémotion 2024/25:1772 yrkande 14 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, intermodalitet, behöver utvecklas.

I kommittémotion 2024/25:2613 yrkande 130 betonar Elin Söderberg m.fl. (MP) behovet av att öka statliga investeringar för överflyttning av långväga godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Motionärerna menar att det behövs kraftfulla åtgärder och investeringar för överflyttning.

I kommittémotion 2024/25:2630 yrkande 13 föreslår 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 enligt EU är att godsmängden från väg till järnväg ska öka markant.

I motion 2024/25:2465 yrkande 6 uppmärksammar Lars Englund (M) behovet av en översyn av möjligheten för ökad överflyttning av gods till sjöfart. Motionären framhåller att trots att ett av den nationella godstransportstrategins syften är att främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart, utförs i dag bara en tredjedel av alla transporter per tonkilometer via sjöfarten.

### *Hamnarna och infrastrukturen kring dem*

#### **Följdmotionen**

I kommittémotion 2024/25:3236 yrkande 32 framhåller Gunilla Svantorp m.fl. (S) att vi bör se till att vi har en god infrastruktur till och från våra hamnar. Motionärerna anför att det som saknas i Sverige är inarbetade ruttor och tidtabellsstyrda transporter samt intermodala hubbar där gods effektivt skulle kunna lastas om från landbaserade transporter och från fraktfartyg till prämtrafiken.

#### **Motioner från allmänna motionstiden 2024/25**

Även i kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 69 uppmärksammar Gunilla Svantorp m.fl. (S) behovet av att se till att det finns en god infrastruktur till och från våra hamnar. I motionen framhålls att en väsentlig del för en fungerande och stark sjöfart är en god infrastruktur till och från hamnarna, och det är också viktigt att se över möjligheterna för hamnarna att utveckla sig som energihubbar.

I kommittémotion 2024/25:1425 yrkande 10 pekar Thomas Morell m.fl. (SD) på att det behövs en översyn av trafikflöden till och från hamnar. Motionärerna betonar att infrastrukturen i och runt olika typer av hamnar är en grundförutsättning för god sjöfart.

I kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 56 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att hamnverksamheten med sin strategiska betydelse i större utsträckning ska ingå som en del i det nationella transportsystemet. Motionärerna menar bl.a. att en tydligare och mer sammanhållen målbild för hamnarna ur ett nationellt

transportpolitiskt perspektiv skulle kunna bidra till ökad uppfyllelse av de transportpolitiska målen.

## Bakgrund

### *Kompletterande bakgrundsinformation om intermodalitet*

I maj 2020 presenterades Trafikverkets Färdplan för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart (2020/7472). Inom ramen för den nationella godstransportstrategin har Trafikverket tillsatt en nationell samordnare för sjöfart. Samordnaren ska främja en väl fungerande och effektiv inrikes sjöfart och närsjöfart och förbättra förutsättningarna för överflyttning av godstransporter från väg. 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 sjöfartens omställning till fossilfrihet samt ökad överflyttning till sjöfart för att bidra till ökad intermodalitet i godstransportsystemet.

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

EU-kommissionen godkände den 30 augusti 2024 ett investeringsstöd om totalt 199 miljoner kronor för överflyttning av gods till järnväg och sjöfart. Investeringsstödet syftar till att öka andelen godstransporter med lägre klimatpåverkan. Investeringsstödet kan täcka upp till halva investeringskostnaden i omlastningsutrustning, utrustning för intermodala transporter samt teknik- och systemstöd, dock högst 10 miljoner kronor. Investeringsstödet kan sökas av fysiska eller juridiska personer som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät och företag som är en del av den intermodala transportkedjan i Sverige, t.ex. hamnoperatörer, logistikföretag och speditörer. Trafikverket ansvarar för att hantera investeringsstödet. Investeringsstödet kan som längst betalas ut t.o.m. den 31 december 2025. Infrastruktur- och bostads-

minister Andreas Carlson (KD) har i en kommentar betonat att godstransport-systemets effektivitet behöver öka och transportsektorns klimatpåverkan minska. Investeringsstödet gör det enligt statsrådet lättare att räkna hem investeringar för att exempelvis öka kapaciteten och effektivisera omlastningen vid hamnar och terminaler där gods flyttas mellan trafikslag.

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.

### *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 last- 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 så att omlastning och emballagehantering kan ske 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 ska undersöka och främja möjligheten att etablera godsterminaler för järnvägs-transporter till städer. Trafikverket deltar i projektet som syftar till att utveckla verktyg för att hjälpa stadsutvecklare och transportplanerare att utvärdera lämpliga platser för godslogistikhubbar i städer. Projektet pågår t.o.m. 2024. Att i större utsträckning nyttja järnvägstransporter är enligt projektet ett sätt att minska transporterernas miljöbelastning. Från Sverige deltar Lindholmen Science Park, Kungliga tekniska högskolan (KTH), Stockholms stad och Trafikverket. Den svenska delen i projektet omfattar att undersöka tre terminaler med olika praktiska förutsättningar – Årsta kombiterminal, Tomtebodan och Norra Djurgårdsstaden. Projektet finansieras av Interreg Baltic Sea Region och Trafikverket.

### *Kompletterande bakgrundsinformation om 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 kushamnar i det transeuropeiska

transportnätet (TEN-T). Av dessa 25 kusthamnar ingår fem i TEN-T:s stomnät. Totalt hanterar hamnarna i stomnätet drygt 40 procent av de totala godsvolymererna i svenska hamnar. Sjöfart har enligt Trafikverket en viktig roll för godstransporter och står för drygt 60 procent av de gränsöverskridande transportererna och knappt 30 procent av de inrikes transportererna. 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 modernas lokalisering, funktion och kostnadsbild enligt Trafikverket central. Infrastrukturplaneringen behöver stödja den intermodala utvecklingen genom kapacitetsstarka trimningsåtgärder i anslutning till noderna. I inriktningsunderlaget konstateras att det 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, och därför föreslår Trafikverket att en utredning initieras inom området.

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

Enligt officiell statistik från Trafikanalys uppgick den hanterade godsvikten i svenska hamnar över kaj till totalt 160 miljoner ton under 2023, vilket var den lägsta vikten sedan 2002 (Trafikanalys, maj 2024).

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU18 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade vikten av en sådan överflyttning och välkomnade att regeringen hade inlett ett arbete med att utveckla förutsättningarna för godstransporter. Utskottet underströk vikten av intermodala transporter och samverkan mellan trafikslagen. Vidare framhöll utskottet vikten av en god infrastruktur till och från hamnarna. 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 betona vikten av att alla trafikslag utvecklas och särskilt understryka vikten av intermodala transporter, dvs. att gods kan transporteras med flera transportsätt. Enligt utskottets bedömning behövs vart och ett av trafikslagen 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 ge en ökad effektivitet i transportsystemet.

När det gäller motionsförslagen om överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart och järnväg vill utskottet betona 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 intermodala godstransporter och arbetet med att fortsätta överflyttningen från lastbil till järnväg och sjöfart. Utskottet välkomnar att regeringen, efter slutligt besked från kommissionen, avser att kunna genomföra det tidigare beslutade investeringsstödet för överflyttning av godstransporter till järnväg och sjöfart. Utskottet kan i sammanhanget även bl.a. konstatera att Trafikverket har upprättat en färdplan för en sådan överflyttning med syftet att ta ett tydligare och mer samlat grepp i frågan.

När det gäller motionsförslagen om hamnarna och infrastrukturen kring dem vill utskottet först framhålla betydelsen av hamnarna. Vidare delar utskottet regeringens bedömning att sjöfartens kopplingar till det övriga transportsystemet bör förbättras. För import och export av varor är sjöfarten central. Förbättringar i transportsystemet bör stärka 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. Utskottet välkomnar det arbete som regeringen gör inom detta område. Som ett exempel kan nämnas att för att stärka sjöfartens konkurrenskraft och öka överflyttningen till sjöfart ändrade och förlängde regeringen i mars 2024 uppdraget till Trafikverket om en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart.

Med anledning av motionsförslaget om multimodala godsterminaler 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 utgår från att detta fortsätter att uppmärksammas i infrastrukturarbetet. Utskottet välkomnar också i sammanhanget att regeringen har inlett ett strategiskt arbete med att utveckla förutsättningarna för godstransporter. Utskottet vill särskilt 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 2024/25:1425 (SD) yrkande 10, 2024/25:1772 (MP) yrkande 14, 2024/25:2465 (M) yrkande 6, 2024/25:2613 (MP) yrkande 130, 2024/25:2630 (MP) yrkande 13, 2024/25:2947 (C) yrkande 56, 2024/25:3126 (S) yrkandena 4, 28 och 69, 2024/25:3235 (MP) yrkande 14 och 2024/25:3236 (S) yrkandena 6, 21 och 32.

## Långsiktigt hållbara transporter

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om arbetet med långsiktigt hållbara transporter. Utskottet konstaterar att det pågår ett aktivt arbete för att nå målen om en långsiktigt hållbar transportförsörjning och välkomnar de initiativ som tas av regeringen. Utskottet välkomnar särskilt regeringens satsning på förbättrad tillgänglighet till laddinfrastruktur och ökad laddkapacitet i hela landet. Utskottet framhåller att regeringens politik är inriktad på att bidra till att nå målen och lyfter fram betydelsen av att infrastrukturen utvecklas för att bidra till klimatomställningen. Utskottet ser inget behov av att införa nya mål särskilt för vägtrafiken och konstaterar att Sverige ligger långt framme i genomförandet av Agenda 2030 och de globala målen. Utskottet lyfter fram betydelsen av en ökad transporteffektivitet och delar regeringens bedömning att stadsmiljöavtalen har liten klimatnytta. 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 22 (S), 23 (V), 24 (C) och 25 (MP).

### Propositionen

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

För klimat och trafiksäkerhet finns också etappmål till 2030. Klimatmålet för transportsektorn innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. I skrivelsen Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll (skr. 2023/24:59) bedömde regeringen att Miljömålsberedningen bör få i uppdrag att se över utformningen av de nationella etappmålen inklusive etappmålet för inrikes transporter till 2030. Vidare är det långsiktiga målet att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2045. Regeringen gjorde vidare i klimathandlingsplanen bedömningen att utsläppen av växthusgaser för inrikes transporter bör nå i princip noll senast 2045 för att Sverige ska kunna nå det långsiktiga målet.

I propositionen konstaterar regeringen att transportsektorns klimatpåverkan motsvarar en tredjedel av Sveriges territoriella utsläpp, exklusive upptag enligt LULUCF (Land Use, Land Use Change and Forestry). För att nå Sveriges klimatmål och åtaganden inom EU behöver transportsektorn utvecklas i syfte att bidra till klimatomställningen. Regeringens inriktning framåt är att vägtransporterna ska ställas om, i huvudsak genom elektrifiering. Regeringen konstaterar att utsläppen från inrikes transporter utgör mer än hälften av Sveriges utsläpp inom EU:s ansvarsfördelningsförordning (ESR). Transportsektorns klimatomställning är därför enligt regeringen av avgörande betydelse för att kunna nå både Sveriges åtagande om att minska utsläppen inom ESR med 50 procent till 2030, jämfört med 2005, liksom Sveriges långsiktiga klimatmål om nettonollutsläpp senast 2045. Införandet av ett nytt utsläppshandelssystem för utsläpp från vägtransporter och uppvärmning av byggnader, EU ETS 2, innebär enligt regeringen ett successivt minskande tak för utsläppen från transportsektorn. Enligt propositionen kommer fokus för politiken därför i allt högre grad att handla om hur tillgänglighet och konkurrenskraft kan utvecklas inom ramen för ett minskande utsläppsutrymme.

Regeringen menar att takten i omställningen behöver öka under de närmaste åren, och därför beslutade regeringen i december 2023 om klimathandlingsplanen som innehåller åtgärder för att påskynda elektrifieringen av både lätta och tunga fordon. Där ingår bl.a. ett åtgärdepaket för ladd- och tankinfrastruktur i hela landet. Som en följd av detta föreslår regeringen i budgetpropositionen för 2025 (utg.omr. 21) en förlängd satsning till 2030 på utbyggnad av ladd- och tankinfrastruktur för tunga fordon.

I propositionen pekar regeringen bl.a. på klimatsatsningar såsom en elbilspremie riktad till grupper i behov av stöd i exempelvis glesbygd och stöd till köp av lätta ellastbilar. För den befintliga fordonsflottan och fordonstyper där elektrifieringen inte har kommit lika långt eller inte är möjlig spelar fossilfria drivmedel enligt regeringen en avgörande roll, och politiken ska därför fortsätta att främja utveckling och produktion av nya fossilfria bränslen, men också för att fasa ut de fossila drivmedlen. Därutöver pekar regeringen på åtgärder för att effektivisera transportsystemet som kan bidra till utsläppsminskningar samtidigt som tillgängligheten i samhället utvecklas. En ökad

transporteffektivitet innebär enligt propositionen att tillgängligheten för personer och gods i hela landet åstadkoms utan ökat trafikarbete, dvs. utan fler färdade fordonskilometer, med beaktande av de transportpolitiska principerna. Ökad transporteffektivitet kan enligt regeringen uppnås på flera sätt, exempelvis genom längre och tyngre fordon, ökad fyllnadsgrad, rutt-optimering, samordnade godstransporter, godstransportupplägg som nyttjar fler transportsätt (intermodalitet) och digitalisering, men också 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.

Regeringen konstaterar att jämfört med vägtransporterna har luft- och sjöfartssektorn en längre väg till i princip nollutsläpp. Regeringen uppmärksammar att det i klimathandlingsplanen därför ingår åtgärder för att ställa om till nollutsläppsflyg och nollutsläppsfartyg samt för att möjliggöra en effektivare ruttplanering för luft- och sjöfarten.

Transportsektorns klimatomställning spänner över ett stort antal myndigheters ansvarsområden på olika nivåer i samhället, med bl.a. ansvar för fordon, drivmedel, transportinfrastruktur, samhällsplanering, fartyg och flyg samt forskning och innovation. För att påskynda transportsektorns klimatomställning gav regeringen i januari 2024 Trafikverket i uppdrag att samordna statliga myndigheters arbete med transportsektorns klimatomställning.

Regeringen anför vidare att stödet för att främja hållbara stadsmiljöer, stadsmiljöavtalen, har liten klimatnytta och fasas ut genom att inga nya ansökningar beviljas. Redan ingångna avtal finansieras dock fortsatt via utvecklingsmedlen.

## **Motionerna**

### *Följdmotioner*

I kommittémotion 2024/25:3236 framhåller Gunilla Svantorp m.fl. (S) att ett väl fungerande och starkt transportsystem är en förutsättning för bl.a. en grön omställning (yrkande 5 i denna del). Motionärerna påminner om att nästan en tredjedel av landets totala utsläpp orsakas av inrikes transporter, och huvuddelen kommer från vägtrafiken. De anför att etappmålet för inrikes transporter inom miljömålssystemet, som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom flyg, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010, bör ligga fast (yrkande 7). Motionärerna menar vidare 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 att detta fullt ut ska reflekteras i infrastrukturplaneringen (yrkande 8).

I kommittémotion 2024/25:3234 yrkande 6 anför Malin Östh m.fl. (V) att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ålägga kommuner och regioner att minska biltrafiken vid beviljat stadsmiljöavtal. Motionärerna menar att stadsmiljöavtalen är ett viktigt styrmedel för att uppnå Sveriges klimatmål och



anser att de bör användas på så sätt att kommuner och regioner som får stadsmiljöavtal beviljade förbinder sig att verka för en minskad biltrafik.

I kommittémotion 2024/25:3239 yrkande 11 pekar Ulrika Heie m.fl. (C) på att det behövs starkare incitament för en omställning av alla transporter för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Motionärerna vill se en snabbare övergång till fossilfria transportmedel och efterfrågar bl.a. en strategi för att elektrifiera vägar och de tunga godstransporterna. Motionärerna vill även göra det enklare att välja de klimatneutrala färdätten som exempelvis tåget.

I kommittémotion 2024/25:3235 yrkande 9 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att det bör införas ett mål för minskad vägtrafik för ökad transporteffektivitet som differentieras beroende på storstad, större städer, tätort och landsbygd. Motionärerna menar att Trafikanalys i samverkan med Trafikverket behöver ta fram olika målbilder och framhåller att Stockholm och Göteborg redan har mål om minskad biltrafik på 25–30 procent till 2030 (med olika startår) och att målet på landsbygden sannolikt kan vara att biltrafiken inte ökar.

### *Motioner från allmänna motionstiden 2024/25*

I kommittémotion 2024/25:3126 betonar Gunilla Svantorp m.fl. (S) att ett väl fungerande och starkt transportsystem är en förutsättning för bl.a. en grön omställning (yrkande 2 delvis). Vidare anføres 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). Vidare uppmärksammar motionärerna vikten av tydliga incitament för att driva på omställningen till el och andra gröna drivmedel (yrkande 7). I motionen konstateras att även om stora framsteg har gjorts, och många stora åtgärder är på gång, behöver takten i transportsektorns omställning till fossilfrihet öka kraftigt för att det ska vara möjligt att nå såväl klimatmålet för transportsektorn som målet om noll nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären till 2045. Motionärerna påminner även om att de transportpolitiska målen är viktiga för genomförandet av Agenda 2030 och för att nå de globala målen för hållbar utveckling (yrkande 8). Vidare tar motionärerna upp grön vätgas och elektrobränslen (yrkande 82). Motionärerna hänvisar till rapporter som har visat på en betydande potential för både användning och produktion av vätgas och elektrobränslen i Sverige.

I kommittémotion 2024/25:2947 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att ytterligare styrmedel och resultatfokuserad politik krävs för att nå målet om 70 procent minskade utsläpp från transportsektorn till 2030 (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 tar de upp 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. Motionärerna framhåller att det är viktigt att öka introduktionen av fossilfria drivmedel för att nå våra klimatmål (yrkande 88).

I kommittémotion 2024/25:3169 yrkande 51 anför Rickard Nordin m.fl. (C) att regeringen bör införa styrmedel för att bromsa den utsläppsökning som nu sker inom transportsektorn och säkerställa efterlevnaden av transportsektorns utsläppsminskningmål till 2030. Styrmedlen bör inkludera ett brett spektrum av resultatriktade lösningar för att främja ökad användning av klimateffektiva biodrivmedel, utökad elektrifiering och mer effektiva transportlösningar. Regeringen bör även se över möjligheten att införa en energideklaration på personbilar vid nybilsförsäljning som är tydlig och jämförbar samt klargör livscykelperspektivet.

I kommittémotion 2024/25:1772 yrkande 3 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att det bör införas ett mål för minskad vägtrafik som utgår från klimatmålen, där storstäder och större städer med sina bättre förutsättningar till alternativa färdslag tar en huvudsaklig del av vägtrafikminskningen och där glesbygden ges ett mål som innebär att trafiken inte ökar jämfört med i dag.

I kommittémotion 2024/25:2613 pekar Elin Söderberg m.fl. (MP) på vikten av att stödja inrättandet av en regional mobilitets- och tillgänglighets-samordningsfunktion som arbetar med åtgärder som minskar bilberoendet, i enlighet med underlag inför den klimatpolitiska handlingsplanen 2023 (yrkandena 16 och 98). Motionärerna konstaterar att upphandling och transporter är stora utsläppsposter. I syfte att understödja kommuner och regioners arbete vill de införa en regional upphandlingssamordning och en regional mobilitets- och tillgänglighetssamordningsfunktion. Vidare menar motionärerna att man bl.a. bör återinföra stadsmiljöavtalen (yrkande 103 i denna del). Motionärerna menar att statliga stöd till kommunala åtgärder för klimatsmart stads- och trafikplanering genom stadsmiljöavtalen och Klimatklivet bör utvecklas och stärkas. Motionärerna menar även att det bör införas ett landsbygdsmiljöavtal, motsvarande stadsmiljöavtalen, som riktar sig till mobilitet i Sveriges lands- och glesbygder (yrkande 104). Hela landet behöver enligt motionärerna ges bättre förutsättningar för energieffektiva transporter. Motionärerna menar dessutom att det bör införas ett nationellt mål om minskad bilism i större städer (yrkande 105). De betonar att bilåkandet i städerna måste minska. Slutligen anför motionärerna att man 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 126). Motionärerna menar att detta skulle leda till ett effektivare genomförande.

I kommittémotion 2024/25:3047 yrkande 29 betonar Linus Lakso m.fl. (MP) vikten av att arbeta för ett transporteffektivt samhälle för att minska energiförbrukningen inom transportsektorn. Motionärerna framhåller att det

inte räcker med enbart elektrifiering eller övergång till hållbara biodrivmedel för att ställa om transportsektorn – det är fullständigt nödvändigt att effektivisera transporterna.

I kommittémotion 2024/25:3055 yrkande 18 understryker Ulrika Westerlund m.fl. (MP) att stadsmiljöavtalen spelar en viktig roll och att de behöver behållas. Motionärerna menar att stadsmiljöavtalen har varit ett mycket viktigt verktyg och att de har varit viktiga för många kommuner som har kunnat förstärka sitt hållbarhetsarbete tack vare möjligheten till medfinansiering.

## **Bakgrund**

### *Kompletterande bakgrundsinformation om det klimatpolitiska ramverket*

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

Enligt klimatlagen ska regeringen vart fjärde år ta fram en klimatpolitisk handlingsplan. Handlingsplanen bör bl.a. innehålla en beskrivning av vilka ytterligare åtgärder eller beslut som kan behövas för att nå de nationella och globala klimatmålen. Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll (skr. 2023/24:59) publicerades i december 2023. I skrivelsen redovisar regeringen hur det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden inklusive de beslutade och planerade åtgärder som regeringen avser att vidta för att förbättra förutsättningarna för hushåll och företag att fatta de beslut som krävs för att de nationella och globala klimatmålen samt Sveriges klimatåtaganden gentemot EU ska nås. I skrivelsen konstateras att det under den innevarande mandatperioden behöver vidtas en rad åtgärder för att skapa de förutsättningar som krävs för att nå noll nettoutsläpp av växthusgaser senast 2045. Även det klimatrelaterade arbete som regeringen avser att utföra internationellt och inom EU presenteras i skrivelsen.

Enligt klimatlagen ska regeringen inför riksdagen varje år presentera en klimatredevisning 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 2025 (prop. 2024/25:1 bil. 4) finns den senaste klimatredevisningen.

Den 21 mars 2024 överlämnade Klimatpolitiska rådet sin senaste årliga rapport till regeringen. Rapporten innehåller rådets bedömning av regeringens samlade politik med avseende på klimatmålen samt rådets rekommendationer.

I rapporten konstateras bl.a. att de svenska territoriella utsläppen av växthusgaser 2022 var ca 45 miljoner ton. Det motsvarar en minskning med 2,5 miljoner ton eller omkring 5 procent jämfört med föregående år. Transportsektorn, arbetsmaskiner och industri stod enligt rapporten tillsammans för den absoluta merparten av denna minskning.

### *Kompletterande bakgrundsinformation om arbetet inom EU*

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

Den gröna given är ett paket med politiska initiativ som ska leda till en grön omställning i EU och vars slutmål är klimatneutralitet senast 2050. I december 2020 presenterade EU-kommissionen en ny strategi för hållbar och smart mobilitet (COM(2020) 789) baserad på den europeiska gröna given. Kommissionen aviserade här ett flertal initiativ för att driva på transportsystemets omställning. Den svenska regeringen bedömde att strategin skulle komma att få en betydande inverkan inte bara på EU:s transportpolitik utan även på den nationella politiken.

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

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

Utsläppshandelsdirektivet och ansvarsfördelningsförordningen reglerar utsläppen, medan LULUCF-förordningen reglerar naturliga kollager i skog och mark.

### *Transporteffektivitet*

I regeringens klimathandlingsplan (skr. 2023/24:59) konstateras att utöver elektrifiering, effektivare fordon och hållbara fossilfria drivmedel finns en potential att minska transporternas utsläpp av växthusgaser med åtgärder som ökar transporteffektiviteten. En ökad transporteffektivitet innebär att tillgängligheten för personer och gods i hela landet åstadkoms utan fler färdade fordonskilometer (s.k. trafikarbete). Ökad transporteffektivitet kan enligt regeringen uppnås på flera sätt, exempelvis genom längre och tyngre fordon, ökad fyllnadsgrad, ruttoptimering, samordnade godstransporter, gods-transportupplägg som nyttjar fler transportsätt (ökad intermodalitet) och digitalisering. Man kan också nå ökad transporteffektivitet genom transport-effektiv 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 få bättre förutsättningar att göra smarta transportval.

I klimathandlingsplanen presenterar regeringen åtgärder i två s.k. paket som syftar till en ökad transporteffektivitet:

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

### *Närmare om stadsmiljöavtal*

För att främja hållbara stadsmiljöer har Trafikverket enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer fått ge stöd till kommuner och regioner för åtgärder i städer som leder till en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykel, eller till hållbara godstransportlösningar. Regeringen har aviserat att stadsmiljöavtalen ska fasas ut genom att inga nya ansökningar beviljas. Trafikverket konstaterar på sin webbplats att det innebär att det inte blir några fler stadsmiljöavtalsutlysningar i nuläget. De avtal som redan är tecknade kommer att fortlöpa enligt plan.

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

Regeringens resultatredovisning i budgetpropositionen för 2025 visar att utsläppen från inrikes transporter med minskade 1 procent 2023 jämfört med 2022, enligt preliminär statistik från Naturvårdsverket. Jämfört med 2010 var minskningen ca 35 procent. Utsläppsminskningen 2023 beror enligt regeringen framför allt på en ökad andel elbilar bland nyregistrerade personbilar. Under 2023 var ca 58 procent av de nyregistrerade personbilarna laddbara och ca 38 procent elbilar, motsvarande siffror för 2022 var 54 procent respektive 32 procent. Den ökande andelen elbilar i nybilsregistreringen bidrog enligt regeringen till att de genomsnittliga koldioxidutsläppen hos nya personbilar minskade under 2023 till 61 gram per kilometer (2022 var utsläppen 67 gram per kilometer). Sedan 2010 har koldioxidutsläppen per kilometer för nya personbilar mer än halverats. Andelen laddbara fordon i personbilsflottan uppgick vid slutet av 2023 till drygt 11 procent, jämfört med 9 procent 2022. 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. När det gäller utsläppen från inrikes flyg, som svarar för ca 2 procent av utsläppen från inrikes transporter, finns inga uppdaterade preliminära beräkningar för 2023 från Naturvårdsverket.

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

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

Enligt statistik från Trafikanalys (2024:2) var 38 procent av de nyregistrerade personbilarna elbilar 2023. Personbilsflottan omfattar närmare 5 miljoner personbilar i trafik, och Trafikanalys betonar att omställningen tar tid. Andelen elbilar i trafik var 6 procent i slutet av 2023. Trafikanalys bedömer i Uppföljning av de transportpolitiska målen 2024 (rapport 2024:4) att samhället inte har närmat sig en långsiktigt hållbar transportförsörjning sett ur alla relevanta perspektiv. Trafikanalys konstaterar i uppföljningen från april 2024 att transportsystemets utveckling bidrar till Sveriges väg mot några av de globala hållbarhetsmål som beskrivs i Agenda 2030. Till exempel har växthusgasutsläppen minskat, och antalet omkomna i trafikolyckor minskar över tid. Men det finns också utmaningar som att transporterernas ekonomiska överkomlighet minskar för personer med låga inkomster och att transporterernas tillförlitlighet och standard inte utvecklas i önskvärd riktning.

Trafikanalys senaste officiella statistik om nyregistrerade fordon visar att under september 2024 nyregistrerades 26 418 personbilar, och 44 procent av

dessas var elbilar. Enligt Trafikanalys stod laddbara bilar – elbilar och laddhybrider – tillsammans för 64 procent av alla nya bilar i september.

I promemorian Vägtrafikens utsläpp 2023, med preliminär statistik för 2023 från februari 2024, uppger Trafikverket att preliminära siffror visar att utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken i princip var oförändrade under 2023 jämfört med 2022. År 2022 minskade utsläppen med 5 procent jämfört med 2021. Under 2023 blev fordonsflottan något mer elektrifierad och energieffektiv, men trafiken ökade något, vilket enligt Trafikverket tog ut effektiviseringseffekten. Trafikverket bedömer att det svenska målet om minst 70 procents minskning av transportsektorns utsläpp inte nås till 2030 med dagens användning av biodrivmedel. Gapet till att nå Sveriges åtagande inom EU:s ansvarsfördelningsförordning (ESR) under perioden fram till 2030 är enligt Trafikverket också betydande.

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

## **Tidigare riksdagsbehandling**

### *Riksdagens tillkännagivande 2023*

Riksdagen har beslutat om ett tillkännagivande där vikten av att etappmålet för inrikes transporter inom miljömålssystemet ligger fast betonas. I tillkännagivandet konstateras att takten i transportsektorns omställning till fossilfrihet behöver öka kraftigt för att det ska vara möjligt att nå målet, även om stora framgångar har gjorts och många åtgärder är på gång. Vidare betonas att de transportpolitiska målen är viktiga för genomförandet av Agenda 2030 och för att nå de globala målen för hållbar utveckling. För att bryta transportsektorns fossilberoende behövs det ökad transporteffektivitet, effektivare fordon och farkoster, elektrifiering och en övergång från fossila till hållbara, förnybara drivmedel. För att klara de svenska klimatmålen och bidra till en svensk industriell utveckling behöver fossila drivmedel bytas till förnybara. Slutligen lyfts frågor om påverkan på naturmiljön och kulturlandskapet fram. Bland annat uppmärksammas vikten av att Trafikverkets arbete med att hantera förorenade områden måste fortsätta liksom Trafikverkets riktade miljöåtgärder i den statliga infrastrukturen (bet. 2022/23:TU4, rskr. 2022/23:137). Enligt regeringens skrivelse 2023/24:75 är tillkännagivandet inte slutbehandlat.

### *Motionsyrkanden om långsiktigt hållbara transporter*

Motionsyrkanden om långsiktigt hållbara transporter behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU18 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet konstaterade att det pågår ett arbete för att nå målen och välkomnade de initiativ som tas av regeringen. Vidare betonade utskottet att det behövs en elektrifiering av transportsektorn, en ökad användning av fossilfria drivmedel och ökad transporteffektivitet. Utskottet påminde om att transporteffektivitet kan uppnås på flera sätt och att förutsättningarna skiljer sig åt i landet. Utskottet menade att det är viktigt att uppnå klimatmålen på ett effektivt sätt och att det görs med en bred legitimitet i befolkningen. Det 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 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 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 miljö kvalitetsmålen nås. 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. 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 vill, liksom regeringen, även lyfta fram betydelsen av att transportinfrastrukturen utvecklas i syfte 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. En väl fungerande transportinfrastruktur är en av de förutsättningar som krävs för att den omfattande klimatomställningen inom industrin som är kopplad till fossilfri produktion och elektrifiering ska bli framgångsrik. Den är därmed även en viktig del i Sveriges klimatomställning, hållbara tillväxt och konkurrenskraft.

När det gäller motionsförslagen om såväl mål 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. Vidare tas Agenda



2030 och FN:s globala mål upp i en motion. Utskottet konstaterar att Sverige ligger långt framme i genomförandet av agendan och de globala målen och vill betona att transportpolitiken spelar en viktig roll i detta arbete. Utskottet kan konstatera att det redan vidtas en rad olika åtgärder för att nå målen och att regeringen arbetar vidare med dessa frågor. Utskottet välkomnar särskilt regeringens satsning på förbättrad tillgänglighet till laddinfrastruktur och ökad laddkapacitet i hela landet. Utskottet avser att återkomma till dessa frågor i ett annat betänkande senare under riksdagsåret.

När det gäller motionsförslagen om behovet av ytterligare styrmedel kan utskottet konstatera att regeringen i propositionen betonar att takten i omställningen behöver öka under de närmaste åren, och därför beslutade regeringen i december 2023 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 legitimitet i befolkningen.

Utskottet vill i sammanhanget även framhålla den viktiga satsningen på klimatpremier som gjordes genom budgetpropositionen för 2024. Stora resurser tillfördes för att tunga, eldrivna och andra miljövänliga lastbilar och arbetsmaskiner ska kunna introduceras på marknaden. Det handlar om 992 miljoner kronor för 2024, 1 493 miljoner kronor för 2025 och 2 023 miljoner kronor för 2026. Därtill införde regeringen ett tillfälligt marknadsintroduktionsstöd för lätta ellastbilar som uppgår till 450 miljoner kronor 2024, 550 miljoner kronor 2025 och 660 miljoner kronor 2026.

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, med bl.a. ansvar för 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.

När det gäller motionsförslagen om att bl.a. fasa ut fossila bränslen och främja en ökad användning av fossilfria transportmedel pekar utskottet på

behovet av ökad produktion av biodrivmedel för att klara omställningen av vägtransporterna. Viktigast för vägtransporterna är dock elektrifieringen eftersom biodrivmedel har ett större värde för andra trafikslag som har svårare att ställa om, inte minst flyget. Utskottet utgår från att flera av de frågor som tas upp i motionerna övervägs av regeringen i det fortsatta arbetet.

När det 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 delar regeringens bedömning att detta stöd för att främja hållbara stadsmiljöer har liten 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 2024/25:1772 (MP) yrkande 3, 2024/25:2613 (MP) yrkandena 16, 98, 103 i denna del, 104, 105 och 126, 2024/25:2947 (C) yrkandena 71, 74 och 88, 2024/25:3047 (MP) yrkande 29, 2024/25:3055 (MP) yrkande 18, 2024/25:3126 (S) yrkandena 2 i denna del, 6–8 och 82, 2024/25:3169 (C) yrkande 51, 2024/25:3234 (V) yrkande 6, 2024/25:3235 (MP) yrkande 9, 2024/25:3236 (S) yrkandena 5 i denna del, 7 och 8 samt 2024/25:3239 (C) yrkande 11.

## Jämställdhet i transportsystemet

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om arbetet för jämställdhet i transportsystemet. Utskottet framhåller vikten av ett jämställt transportsystem och understryker vikten av att arbetet för att nå det transportpolitiska funktionsmålet fortsätter. Utskottet lyfter fram det arbete som sker inom myndigheterna när det gäller bl.a. kvinnliga krockdockor och rast- och uppställningsplatser och förutsätter att arbetet för att nå målen om ett jämställt transportsystem fortsätter. 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 26 (S).

### Propositionen

I propositionen anför regeringen att det transportpolitiska funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Regeringen betonar

att transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Det finns skillnader i resmönster mellan män och kvinnor, främst när det gäller vilka färdmedel som används. Exempelvis kör män bil i större utsträckning medan kvinnor reser mer som passagerare. Kvinnor reser också något mer med kollektivtrafik än män. Det finns enligt regeringen flera tecken på att skillnaderna i resmönster minskar över tid. I propositionen redovisas ett exempel från Trafikanalys som visar på detta och som gäller regionförstoringen. Antalet lokala arbetsmarknadsregioner har minskat för både kvinnor och män 2003–2020, men under de senaste åren bara för kvinnor. Fortfarande är dock antalet lokala arbetsmarknader högre för kvinnor än för män, vilket speglar att män i genomsnitt har längre arbetsresor än kvinnor. Ett annat exempel är att skillnaden i bilägande, körkortsandel och körsträcka avtar över tid, även om de i samtliga fall fortfarande är högre bland män.

## Motionerna

I kommittémotion 2024/25:3069 yrkande 14 framhåller Ardalan Shekarabi m.fl. (S) vikten av ett jämställdhetsperspektiv inom trafik- och infrastrukturpolitiken. Motionärerna lyfter bl.a. fram att en välfungerande kollektivtrafik är särskilt viktig för kvinnor, att rastplatserna behöver anpassas bättre för det växande antalet kvinnliga yrkesförare samt att kvinnor är mer utsatta vid trafikolyckor, vilket kräver förbättringar i säkerhetssystemen i fordon för att skydda kvinnor lika väl som män.

I kommittémotion 2024/25:3126 framhåller Gunilla Svantorp m.fl. (S) vikten av ett jämställdhetsperspektiv inom trafik- och infrastrukturpolitiken (yrkande 85). Motionärerna menar att god och utbyggd kollektivtrafik är en jämställdhetsfråga och pekar även bl.a. på att kvinnor har sämre skydd vid trafikolyckor jämfört med män, att hållplatser bör vara så upplysta som möjligt och att rastplatserna behöver separata toalett- och duschmöjligheter och vara bättre bevakade för ökad säkerhet.

## Bakgrund

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

I budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 13) anför regeringen att jämställdhetspolitiken är bred och ska integreras i regeringens

samlade arbete. Jämställdhetsintegrering är regeringens huvudsakliga strategi, i kombination med särskilda åtgärder, för att uppnå de jämställdhetspolitiska målen.

Transportstyrelsen uppger att skaderisken är högre för kvinnor som är med om en bilolycka än för män, och det gäller både för många olika typer av skador och för många olika typer av krocksakar. Transportstyrelsen uppger på sin webbplats att kvinnor t.ex. löper en större risk att drabbas av extremitetsskador och nackskador. Transportstyrelsen betonar att det behövs mer kunskap och att det är viktigt att få in jämlikhetsperspektivet inom området. Det finns behov av att ta fram ett inkluderande regelverk där fokus är på krocksäkerhet för alla. Transportstyrelsen har tillsammans med Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) och forskningscentrumet Safer kartlagt om dagens krocksakar är representativa för befolkningen, inklusive utifrån kön. I slutet av maj 2023 förevisade VTI det som uppges vara världens första kvinnliga krocksakar i genomsnittlig storlek. Arbetet med att ta fram dockan har pågått i 20 års tid, och målet är att kvinnor ska ha samma skydd som män vid en kollision.

Trafikverket bygger och driver sina rast- och uppställningsplatser främst med stöd av väglagen (1971:948) som därmed ligger till grund för Trafikverkets handlingsutrymme i arbetet med att utveckla säkra uppställningsplatser. Syftet med de rast- och uppställningsplatser som Trafikverket driver är att öka trafiksäkerheten genom att ge trafikanter möjlighet till rast och vila. Trafikverket ska arbeta för att ge rast- och uppställningsplatserna en utformning som tillgodoser säkerhetsaspekter som exempelvis förbättrad belysning och viss avskärmning. Myndighetens arbete för att tillgodose behovet av rast- och uppställningsplatser fokuserar på genomfartstrafik. I Trafikverkets regleringsbrev för 2023 anges att myndigheten inom ramen för den årliga återrapporteringen av uppdraget om säkra uppställningsplatser (N2018/04052) ska redovisa status för säkerhetsnivån vid samtliga uppställningsplatser längs de större vägarna och hur planeringen ser ut när det gäller insatser för ökad säkerhet vid dessa uppställningsplatser, bl.a. genom kameraövervakning. Trafikverket gjorde under 2023 en inventering av samtliga statliga rastplatser och identifierade samtidigt kapacitets- och säkerhetshöjande trimningsåtgärder som behöver vidtas. Vidare kan polisen genom t.ex. tillsyn bidra till tryggare och säkrare rast- och uppställningsplatser.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om jämställdhet i transportsystemet behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU18 Infrastrukturfrågor. Utskottet framhöll vikten av ett jämställt transportsystem och föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona 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 nås. Det transportpolitiska funktionsmålet innebär att transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Utskottet vill framhålla vikten av ett jämställt transportsystem och understryker vikten av att arbetet för att nå det transportpolitiska funktionsmålet fortsätter.

Med anledning av motionsförslagen vill utskottet lyfta fram det arbete som sker inom myndigheterna när det gäller bl.a. kvinnliga krockdockor och rast- och uppställningsplatser. Utskottet påminner t.ex. om att regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att redovisa status för säkerhetsnivån inom ramen för arbetet med säkra uppställningsplatser. Utskottet vill också understryka vikten av trygga trafikmiljöer och att ingen ska känna sig otrygg i det offentliga rummet. Utskottet kan konstatera att det har vidtagits åtgärder för att öka tryggheten i bl.a. kollektivtrafiken och vill peka på att det mer allmänt nu pågår ett aktivt arbete för att öka tryggheten i samhället. Utskottet förutsätter att arbetet för att nå målen om ett jämställt transportsystem fortsätter.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att de frågor som tas upp i de båda motionsyrkandena är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av dessa. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2024/25:3069 (S) yrkande 14 och 2024/25:3126 (S) yrkande 85.

## 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 framhåller att det säkerhetspolitiska läget ställer nya krav på infrastrukturen och att transportsektorn behöver utveckla och stärka sin förmåga att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner. Utskottet lyfter fram att transportsektorn är avgörande för Sveriges samlade motståndskraft och för såväl det civila som det militära försvaret. Utskottet betonar vikten av att upprätthålla förbindelser till de nordiska grannländerna och uppmärksammar att det finns stora behov av att stärka infrastrukturen i bl.a. öst-västlig riktning. Utskottet framhåller även att Trafikverket är en viktig myndighet inom totalförsvaret. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 27 (S), 28 (V, MP) och 29 (C) samt särskilt yttrande 1 (SD).

### Propositionen

I propositionen betonar regeringen att det säkerhetspolitiska läget är en faktor som ställer nya krav på transportinfrastrukturen. Transportsektorn behöver enligt regeringen utveckla och stärka sin förmåga att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner, både vid olika typer av fredstida kriser och vid höjd beredskap och ytterst krig. Regeringen konstaterar att samordningsvinster mellan helt civila behov och behov för totalförsvaret troligen kommer att få ökad prioritet framöver, detta gäller inte minst den statliga transportinfrastrukturen.

Regeringen framhåller att ett pålitligt, robust och långsiktigt hållbart transportsystem är en förutsättning för att människor och näringsliv ska kunna verka i hela landet. Transportinfrastruktur och transporter är viktiga för centrala samhällsfunktioner, bl.a. energiförsörjning, livsmedels- och dricksvattenförsörjning, hälso- och sjukvård samt totalförvar. Detta är funktioner som alltid behöver fungera, även vid olika typer av kriser och extrema väderhändelser. Regeringen konstaterar att under en längre tid har säkerhetsläget i omvärlden försämrats. Med anledning av det allvarliga säkerhetspolitiska läget i Sveriges närområde och i Europa står frågor om totalförvar och beredskap högt på agendan för regeringen, och i december 2022 gav regeringen anvisningar för Förvarsberedningens (Fö 1992:B) fortsatta arbete. Förvarsberedningen överlämnade i april 2024 sin slutrapport Stärkt

försvarsförmåga, Sverige som allierad (Ds 2024:6). I Försvarsberedningens delrapport Kraftsamling, Inriktningen av totalförsvaret och utformningen av det civila försvaret (Ds 2023:34) från december 2023 anges bl.a. att erfarenheterna från Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina understryker vikten av transportinfrastruktur och transporter för samhällets funktionalitet och de militära och civila försvarsansträngningarna.

Regeringen konstaterar att transporter av personal och varor är en förutsättning för Försvarsmaktens mobilisering, försörjningssäkerhet och förmåga att verka. Transportsektorn har stor betydelse även för handel och ett starkt ekonomiskt försvar. För att inhemsk industriproduktion så långt som möjligt ska kunna upprätthållas även i krig krävs enligt regeringen att import och export kan fortgå, vilket ställer krav på fungerande transporter på alla nivåer. Transport av förnödenheter och civila är också viktiga funktioner att upprätthålla.

I propositionen bedöms vidare att Sveriges medlemskap i Nato och deltagande i Natos operationsplanering ställer ökade krav på både civil och militär förmåga, vilket i sin tur kan påverkas av bl.a. transportinfrastrukturens skick och utformning. Den svenska förmågan att kunna stödja andra allierade, bl.a. genom värdlandsstöd, är enligt regeringen avgörande för att alliansen ska kunna verka i denna del av Europa.

Regeringen menar att transportsektorn är avgörande för Sveriges samlade motståndskraft och för såväl det civila som det militära försvaret. Tillsammans med det allvarliga säkerhetspolitiska läget gör det att regeringen anser att transportinfrastrukturen behöver stärkas och utvecklas för att samhällsviktiga funktioner ska kunna upprätthållas vid olika typer av fredstida kriser, vid höjd beredskap och ytterst krig.

Mot denna bakgrund har regeringen bedömt det nödvändigt att analysera vilken transportinfrastruktur som är kritisk för både det civila och det militära försvarets behov. Regeringen gav därför i juni 2023 Trafikverket i uppdrag att föreslå åtgärder för att stärka förmågan inom krisberedskap och civilt försvar inom beredskapssektorn för transporter (LI2023/02842). Trafikverket redovisade uppdraget i januari 2024. Trafikverket konstaterar att Natomedlemskapet och utvecklingen av värdlandsstöd kommer att få stor påverkan på transportsektorn och Trafikverket samt övriga beredskapsmyndigheter. Regeringen bedömer att Trafikverket, som sektorsansvarig myndighet inom beredskapssektorn för transporter, och beredskapsmyndigheterna i denna sektor behöver ges bättre förutsättningar för att kunna öka sin förmåga vid höjd beredskap och krig. Regeringen föreslår därför i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22) att resurser tillförs för att stärka det civila försvaret inom transportsektorn.

Regeringen anser att det pågående nordiska samarbetet med Norge, Finland och Danmark om transportberedskap och gränsöverskridande transportinfrastruktur är betydelsefullt i sammanhanget. Där är frågor som försörjningsberedskap, militär mobilitet och värdlandsstöd i fokus. Regeringarna i Norge,

Finland, Danmark och Sverige har med anledning av detta utvecklat och fördjupat det nordiska samarbetet.

## Motionerna

### *Följdmotioner*

I kommittémotion 2024/25:3236 yrkande 11 i denna del anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att Trafikverket bör ges i uppdrag att se över den gränsöverskridande järnvägstrafikens potential och då särskilt den öst-västliga riktningen i ljuset av det förändrade geopolitiska läget. Motionärerna betonar att Natomedlemskapet ökar kraven på den svenska infrastrukturen, inte minst kraven på järnvägen och att även Sveriges hamnar är viktiga noder ur ett säkerhetspolitiskt perspektiv.

I kommittémotion 2024/25:3239 yrkande 7 menar Ulrika Heie m.fl. (C) att det bör tillsättas en utredning av den svenska beredskapen utifrån ett infrastrukturperspektiv för att klara av den militära och civila rörligheten. Motionärerna anser att det krävs en rejäl beredskapsanalys av det svenska transportsystemet och därför vill de se en utredning eller analys av svensk beredskap utifrån ett infrastrukturperspektiv och ett förtydligat ansvar mellan departement och myndigheter för hur vi ska klara av den militära och civila rörligheten i ljuset av Natomedlemskapet och svensk upprustning.

### *Motioner från allmänna motionstiden 2024/25*

I partimotion 2024/25:3038 anför Daniel Helldén 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 46). Motionärerna konstaterar att Trafikverket är en beredskapsmyndighet med sektorsansvar och därmed har ett bredare ansvar att verka för stärkt samordning mellan myndigheter och andra aktörer samt driva på beredskapsutvecklingen inom transportområdet för en stärkt förmåga vid fredstida krissituationer och höjd beredskap. Vidare anför motionärerna att regeringen bör uppdraga åt Trafikverket att ta fram ett system för ansvarsfördelning och fortsatt drift av transportsystemet som fungerar i både kris och krig (yrkande 47). Motionärerna betonar att transporter är en viktig funktion i samhället, såväl i fred som under kris och i händelse av krig. Dessutom betonar motionärerna vikten av att rusta upp och bygga ut järnvägsnätet så att det klarar nödvändiga transporter såväl i fredstid som i händelse av kris eller i värsta fall krig (yrkande 48). De framhåller att många samhällsviktiga funktioner är beroende av fungerande transporter oavsett om det handlar om transporter av livsmedel, personal till sjukvården eller andra samhällsviktiga verksamheter.



I kommittémotion 2024/25:3126 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att säkerställa den gränsöverskridande järnvägstrafikens fulla potential, och då särskilt den östvästliga riktningen i ljuset av det förändrade geopolitiska läget (yrkande 11 i denna del). Motionärerna betonar att Natomedlemskapet ökar kraven på den svenska infrastrukturen, inte minst kraven på järnvägen, och likaså är Sveriges hamnar viktiga noder ur ett säkerhetspolitiskt perspektiv.

I kommittémotion 2024/25:2947 framhåller Ulrika Heie m.fl. (C) vikten av att säkerställa att systemkritiska trafik- och säkerhetssystem fungerar även i en kris (yrkande 52). Motionärerna uppmärksammar att det nu saknas en plan för hur en miniminivå för transporter inom de olika trafikslagen ska se ut, och det skapar osäkerhet för både allmänheten och näringslivet. Vidare menar motionärerna att man bör analysera och utreda om regeringens transportpolitiska mål klarar kriser som slår hårt mot mobilitet och transporter (yrkande 65). De menar att det saknas en diskussion och beredskap för vad som måste vara ett golv för det svenska transportsystemet och en gemensam bild av vad som skulle kunna utgöra ”en lägsta kritisk nivå” av trafik inom sjöfart, flyg, buss, tåg och landsvägstransporter. Det är viktigt att säkerställa en lägsta nivå för transporter även under en kris (yrkande 66). Slutligen betonar motionärerna vikten av en robust infrastruktur som klarar såväl civil som militär rörlighet (yrkande 69). I motionen uppmärksammas att alla de nordiska grannländerna nu är fullvärdiga medlemmar i Nato, och det innebär större samarbete över landgränserna för att öka den civila och militära rörligheten.

I motion 2024/25:1582 yrkande 2 tar Isak From m.fl. (S) upp vikten av att av säkerhetsskäl och med anledning av Sveriges medlemskap i Nato öka det nordiska samarbetet i infrastrukturfrågor. Motionärerna framhåller att genom Sveriges inträde i Nato är Norden ett operationsområde, vilket innebär ökade krav på samarbete kring transportkapaciteten mellan de nordiska länderna.

I motion 2024/25:2441 yrkande 3 i denna del lyfter Isak From m.fl. (S) fram betydelsen av gränsöverskridande transporter och norra Sveriges säkerhets- och transportstrategiska betydelse i norra Skandinavien. Motionärerna anför att de öst-västliga transportstråken, med tillgänglighet till Norges isfria atlanthamnar, blir helt avgörande för truppörflyttning och export och import av varor vid en eventuell upptrappning av konflikten mellan Ryssland och Ukraina.

I motion 2024/25:616 yrkande 3 anför Gudrun Brunegård (KD) att det i den kommande infrastrukturplanen bör vägas in beredskapsaspekter. Motionären framhåller bl.a. vikten av ökad självförsörjningsgrad och viktiga beredskapsaspekter.

## **Bakgrund**

### *Kompletterande bakgrundsinformation om 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 trädde en myndighetsreform för civilt försvar och krisberedskap i kraft. 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.

### *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. Från och med den 1 oktober 2022 är Trafikverket sektorsansvarig myndighet för beredskapssektorn Transporter och beredskapsmyndighet i beredskapssektorn Elektronisk kommunikation och post.

Transporter är en av flera samhällsviktiga verksamheter som behöver fungera även vid en allvarlig kris och ytterst 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 2023 konstateras att kraven ökar på att verket ska kunna hantera samhällsstörningar och leverera samhällsviktiga transporter i alla samhällstillstånd. Trafikverket uppger att verket har etablerat rutiner och arbetsätt utifrån de krav som ställts på både sektorsansvariga myndigheter och beredskapsmyndigheter.

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

### *Närmare om Trafikverkets krisberedskap*

Trafikverket uppger på sin webbplats att myndighetens krisberedskap omfattar åtgärder före, under och efter en händelse. Trafikverket konstaterar att en händelse kan inträffa plötsligt och oväntat eller ha ett långsamt förlopp och eskalera 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 till vara den ordinarie organisationens kunskap och förmåga i krishantering. 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 utpekade ansvar och tydliga befogenheter. Detta gäller såväl nationellt som regionalt och lokalt. Från och med oktober 2023 finns det enligt Trafikverkets årsredovisning en samverkansstruktur, som leds av Trafikverket. Samverkan 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 Trafikverkets arbete.

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. Uppdraget ska redovisas senast den 16 juni 2025.

### *Kompletterande information om Nato, svensk infrastruktur och militär rörlighet*

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

Alla medlemmar i Nato bidrar med både militära och civila resurser i samarbetet. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) uppger att Sverige bidrar civilt genom att planera för att ta emot och stödja militära

förband från andra länder som behöver placeras eller transportera sig genom Sverige (s.k. värdlandsstöd) och att dela med sig av kunskap och erfarenheter. Sverige har haft ett värdlandsstödsavtal med Nato sedan 2016. Värdlandsstödsavtalet med Nato ger Sverige möjlighet att förbättra förutsättningarna för att effektivt kunna ge och ta emot militärt stöd från Nato vid kris eller krig. Enligt MSB kräver ett effektivt värdlandsstöd att civila aktörer kan säkerställa praktiska och logistiska arrangemang till stöd för Natos militära operationer. Ett väl fungerande värdlandsstöd underlättar också för Sverige att vara värdland för internationella övningar. Trafikverket har framfört att verket och transportsektorn är en del av Sveriges bidrag inom Nato med att ge, ta emot och transitera värdlandsstöd. Detta kommer enligt Trafikverket att innebära förändrade volymer, knutpunkter och stråk, vilket i sin tur påverkar Trafikverkets planering och operativa hantering i både fred samt 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 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 statsrådet Andreas Carlson (KD) i sitt svar på fråga 2023/24:957 att den enda kvarvarande tågfärjeförbindelsen 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 tågfärjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland. Trafikverket redovisade uppdraget i slutet av februari 2024. Statsrådet 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 att säkerställa alternativa förbindelser mellan övriga delar av Europa och Sverige.

### *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 med nationell säkerhet. Ett av områdena – Ett motstånd- och konkurrenskraftigt Sverige – behandlar åtgärder för att stärka det svenska samhällets motståndskraft, både mot en ständigt pågående hybridpåverkan 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 där beskrivs de komplexa hoten mot transportsektorn och transportinfrastrukturen övergripande (Öppen antagonistisk hotbild mot transportsektorn, TRV 2024/25605). Den innehåller även information om antagonister och möjliga intresseområden som dessa kan använda. Syftet är att den ska stötta sektorns aktörer att öka motståndskraften.

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.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om infrastrukturen i kris och beredskap behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU18 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet välkomnade att det pågår ett arbete för att göra transportsystemet mer robust och underströk betydelsen av att infrastrukturen och transporter fungerar även i tider av kris och beredskap. Vidare betonade utskottet att alla trafikslag behövs och att det är genom att använda varje trafikslags speciella

fördelar som Sverige får robusta transporter. Utskottet betonade även vikten av förbindelserna till grannländerna och uppmärksammade behoven av att stärka infrastrukturen i öst-västlig riktning. Utskottet framhöll vidare att Trafikverket är en viktig myndighet inom totalförsvaret. 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 transportererna fungerar även i tider av kris och beredskap. Utskottet delar regeringens bedömning att det säkerhetspolitiska läget ställer nya krav på infrastrukturen och att transportsektorn behöver utveckla och stärka sin förmåga att kunna 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 då 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 numera är medlem i Nato och att alla 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 delar regeringens bedömning 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 flytta både soldater och material i händelse av kris eller krig. Utskottet välkomnar därför att det gränsöverskridande civila samarbetet i Norden utvecklas på olika sätt, bl.a. genom dialog på regeringsnivå om att utveckla infrastrukturen för gränsöverskridande transporter. Utskottet delar regeringens bedömning 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. Utskottet välkomnar vidare att regeringen har uppmärksammat infrastrukturfrågor i både den nya nationella säkerhetsstrategin och totalförsvarspropositionen.

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 uppmärksammats under senare år, inte minst till följd av coronapandemin och Rysslands krig mot Ukraina. 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. Utskottet delar regeringens bedömning att Trafikverket och beredskapsmyndigheterna i denna sektor behöver ges bättre förutsättningar för att kunna öka sin förmåga vid höjd beredskap och krig. Utskottet välkomnar därför regeringens förslag i budgetpropositionen för 2025 om att tillföra resurser för att stärka det civila försvaret inom transportsektorn.

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 2024/25:616 (KD) yrkande 3, 2024/25:1582 (S) yrkande 2, 2024/25:2441 (S) yrkande 3 i denna del, 2024/25:2947 (C) yrkandena 52, 65, 66 och 69, 2024/25:3038 (MP) yrkandena 46–48, 2024/25:3126 (S) yrkande 11 i denna del, 2024/25:3236 (S) yrkande 11 i denna del och 2024/25:3239 (C) yrkande 7.

## Klimatanpassning av infrastrukturen

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om arbetet med klimatanpassning av infrastrukturen. Utskottet bedömer att behovet av klimatanpassningsåtgärder ökar för att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner och betonar att klimatrelaterade risker även i fortsättningen måste integreras och hanteras i arbetet med att skapa en robust och tillförlitlig transportinfrastruktur. Utskottet konstaterar att myndigheter och kommuner ska beakta klimataspekter och välkomnar det pågående arbetet med att anpassa transportinfrastrukturen till klimatförändringarna. 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 30 (C, MP).

### Propositionen

I propositionen betonar regeringen att behovet av klimatanpassningsåtgärder ökar så att samhällsviktiga funktioner kan upprätthållas. Regeringen konstaterar att klimatförändringarna är en omvärldsförändring av betydelse för transportinfrastrukturen. Regeringen hänvisar till skrivelsen Nationell strategi och regeringens handlingsplan för klimatanpassning (skr. 2023/24:97) där regeringen lyfter fram frågor om klimatanpassning i olika samhällssektorer, och i propositionen konstateras att regeringens mål är att Sverige ska vara klimatanpassat och motståndskraftigt. Samhällsviktig verksamhet ska vara

klimatepassad och robust, vilket bidrar till att Sverige får en god beredskap för naturkatastrofer, kriser och ytterst krig. Åtgärder för klimatanpassning ska enligt regeringen vidtas på ett kostnadseffektivt och ändamålsenligt sätt med ett helhetsperspektiv i samverkan mellan relevanta aktörer.

Regeringen betonar att i arbetet med att skapa en robust och tillförlitlig transportinfrastruktur ska klimatrelaterade risker fortsatt integreras och hanteras. Regeringen konstaterar bl.a. att det kommer att behövas ett fortsatt arbete för att inventera behov och prioritera mellan åtgärder. Eftersom det statliga järnvägs- och vägnätet är omfattande och behoven av klimatanpassning varierar är enligt regeringen inte hela transportinfrastrukturen aktuell för sådana åtgärder. Både typen av risk och risknivån kan variera kraftigt i olika delar av landet och behoven ser olika ut på olika platser. I arbetet med klimatanpassning är därför riskidentifiering ett viktigt område att arbeta med så att rätt åtgärder kan prioriteras.

## Motionerna

I kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 101 uppmärksammar Ulrika Heie m.fl. (C) frågan om en klimatanpassning av infrastrukturen. Motionärerna anför att klimatförändringarna ställer högre krav på Sveriges infrastruktur, och att klimatanpassa infrastrukturen innebär att höja befintlig infrastruktur, reducera klimatrelaterade risker och planera för omledningsmöjligheter.

I kommittémotion 2024/25:1772 yrkande 5 pekar Linus Lakso m.fl. (MP) på behovet av att klimatanpassa transportinfrastrukturen. Motionärerna betonar att den befintliga infrastrukturen måste klimatanpassas för att säkerställa ett robust transportsystem i hela landet.

I kommittémotion 2024/25:2630 yrkande 15 uppmärksammar Linus Lakso m.fl. (MP) vikten av att säkerställa en klimatanpassning av järnvägsnätet. Motionärerna betonar att klimatanpassning gäller järnvägen och all annan infrastruktur och påtalar att med stora regn kommer underminering av mark.

I motion 2024/25:1990 yrkande 10 uppmärksammar Johan Hultberg (M) behovet av att förbättra övervakningen av samhällskritisk infrastruktur i områden med förhöjd skredrisk. Motionären lyfter fram att E6 har drabbats av två mycket allvarliga skred på mindre än 20 år, vilket tydligt visar att det är angeläget med åtgärder för att bl.a. utveckla övervaknings- och varnings-system.

## Bakgrund

Med klimatanpassning avses åtgärder som syftar till att skydda miljön, människors liv och hälsa samt egendom genom att samhället anpassas till de konsekvenser som ett förändrat klimat kan medföra. Klimatförändringarna påverkar planering av bebyggelse och infrastruktur. Myndigheter och kommuner ska bl.a. beakta klimataspekter i enlighet med plan- och bygglagen



(2010:900), 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.

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

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

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

Som har redovisats ovan presenterade regeringen i juli 2024 en ny nationell säkerhetsstrategi (skr. 2023/24:163). Strategin 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 motstånd- 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 central 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.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om klimatanpassning av infrastrukturen behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU18 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att myndigheter och kommuner ska beakta klimataspekter, och konstaterade att ökad nederbörd och förändrade vattenflöden och vattennivåer ställer ökade krav på transportsystemets robusthet. Utskottet välkomnade att Trafikverket arbetar med att anpassa transportinfrastrukturen till klimatförändringarna och utgick från att regeringen och myndigheterna fortsätter att arbeta med detta. Utskottet konstaterade att de frågor som togs upp i motionerna var väl uppmärksammade och att det inte fanns skäl att vidta någon åtgärd. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis understryka att transportsektorn behöver utvecklas i syfte att bidra till klimatomställningen. Det bör i huvudsak ske genom en

elektrifiering av transporter, 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 klimatförändringarna är en omvärldsförändring av betydelse för transportinfrastrukturen och att behovet av klimatanpassningsåtgärder ökar för att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner. Målet är att Sverige ska vara klimatanpassat och motståndskraftigt, och utskottet betonar att i arbetet med att skapa en robust och tillförlitlig transportinfrastruktur ska klimatrelaterade risker även i fortsättningen integreras och hanteras. Utskottet kan konstatera att myndigheter och kommuner ska beakta klimataspekter och att ökad nederbörd, förändrade vattenflöden och ökade vattennivåer ställer ökade krav på transportsystemets robusthet. Utskottet välkomnar att Trafikverket arbetar 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.

Utskottet välkomnar avslutningsvis att regeringen uppmärksammar klimatanpassningsfrågor i bl.a. den nya nationella säkerhetsstrategin och utgår med tillförsikt från att regeringen och myndigheterna fortsätter att arbeta med frågor om att klimatanpassa infrastrukturen.

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 2024/25:1772 (MP) yrkande 5, 2024/25:1990 (M) yrkande 10, 2024/25:2630 (MP) yrkande 15 och 2024/25:2947 (C) yrkande 101.

## Gränsöverskridande infrastruktur

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om arbetet med den gränsöverskridande infrastrukturen. Utskottet välkomnar att det görs olika insatser och lyfter fram vikten av god tillgänglighet när det gäller transporter till och från andra länder. Utskottet framhåller att en ökad rörlighet mellan Sverige och grannländerna är bra och betonar vikten av det nordiska samarbetet och att den svenska planeringen fungerar i samspel med grannländernas infrastrukturplanering. Utskottet påminner om att de nordiska ministrarna i en gemensam deklaration har enats om att värna och utveckla det nordiska transportsamarbetet inom ramen för befintliga samarbetsformer. Utskottet påminner även om att beslut om infrastrukturåtgärder fattas genom åtgärdsplaneringen och framhåller att det är viktigt att prioritera mellan olika åtgärder i en ordnad process. Utskottet utgår även från att arbetet utifrån olika utredningsförslag om förbindelser med grannländerna fortsätter och behandlas i arbetet med att ta fram en ny nationell plan för transportinfrastrukturen. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 31 (S), 32 (C) och 33 (MP) samt särskilt yttrande 2 (SD).

### Propositionen

I propositionen anför regeringen att gränsöverskridande transporter har en 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 landgränserna, och ska göra det möjligt att på ett hållbart vis resa och transportera varor mellan länderna.

Regeringen anser att det pågående nordiska samarbetet med Norge, Finland och Danmark om transportberedskap och gränsöverskridande transportinfrastruktur är betydelsefullt. Där är frågor som försörjningsberedskap, militär mobilitet och värdlandsstöd i fokus. Regeringarna i Norge, Finland, Danmark och Sverige har med anledning av detta utvecklat och fördjupat det nordiska samarbetet.

Regeringen betonar att de nordiska transportministrarna möts i en rad olika sammanhang, inte minst i det informella nordiska transportsamarbetet. I Fredrikstadsdeklarationen 2022 enades de nordiska länderna om att stärka samarbetet om transporter och infrastruktur, och inom ramen för deklarationen lyfts ett stärkt nordiskt samarbete på flera viktiga områden fram. Under Sveriges ordförandeskap i Nordiska ministerrådet 2024 är det fokus på civil

beredskap, elflyg, elektrifiering av vägtransporter och gröna sjöfartskorridorer. Även inom FN finns det flera samarbeten inom transportområdet, exempelvis inom FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE), den internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) och den internationella sjöfartsorganisationen (IMO).

## **Motionerna**

### *Följdmotioner*

#### **Gränsöverskridande transporter**

I kommittémotion 2024/25:3236 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att de internationella resornas och transporterernas ökade betydelse gör att den gränsöverskridande planeringen behöver utvecklas både med EU och med våra nordiska grannar och att möjligheterna med att bygga ihop länder med hjälp av infrastruktur bör utnyttjas (yrkande 10). Motionärerna framhåller att samarbetet inom Norden kommer att öka genom att alla länder är Nato-medlemmar och att då behöver framför allt den öst-västliga riktningen ses över i all planering av infrastruktur. Vidare anför motionärerna att Trafikverket bör ges i uppdrag att se över den gränsöverskridande järnvägstrafikens potential (yrkande 11 i denna del). Behovet av att bygga gränsregionalt förankrad kompetens inom transportpolitik, transportekonomi, logistik och planering är enligt motionärerna betydande.

#### **Förbindelser till Norge**

I kommittémotion 2024/25:3239 yrkande 4 pekar Ulrika Heie m.fl. (C) på behovet att utreda förutsättningarna för genomförande och alternativ finansiering av åtgärder för en direkt järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Oslo. Motionärerna anser att den gränsöverskridande infrastrukturen behöver få ett större fokus och har hamnat i ett annat ljus sedan Sverige blev medlem i Nato, och menar även att byggandet av bättre förbindelser är vital för att skapa bättre möjlighet för arbetsresor och stärka hela Sveriges tillväxt.

### *Motioner från allmänna motionstiden 2024/25*

#### **Gränsöverskridande transporter**

I partimotion 2024/25:2954 yrkande 39 anför Muharrem Demirok m.fl. (C) att regeringen i kommande förhandlingar ska utöva påverkan för att järnvägsinfrastrukturen i EU ska byggas ut, kapaciteten stärkas och flaskhalsar byggas bort för att det ska gå att hantera ökade godsflöden och få fler tåglinjer mellan Sverige och övriga Europa. Motionärerna lyfter fram att det ska vara lätt att ta sig runt i Europa, och det är prioriterat att knyta ihop Sverige och EU med gröna transporter.

I kommittémotion 2024/25:3126 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att de internationella resornas och transporterernas ökade betydelse gör att den gränsöverskridande planeringen behöver utvecklas både relativt EU och med våra

nordiska grannar, och där möjligheterna med att bygga ihop länder med hjälp av infrastruktur utnyttjas (yrkande 10). Motionärerna framhåller att de internationella resorna och transportererna har stor betydelse för hur det svenska transportsystemet behöver utvecklas och att den gränsöverskridande planeringen därför blir allt viktigare, både inom EU och på nordisk nivå. Vidare framhålls att regeringen bl.a. bör ge Trafikverket i uppdrag att säkerställa den gränsöverskridande järnvägstrafikens fulla potential (yrkande 11 i denna del). Behovet av att bygga gränsregionalt förankrad kompetens inom transportpolitik, transportekonomi, logistik och planering är enligt motionärerna betydande.

I kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 70 tar Ulrika Heie m.fl. (C) upp frågan om gränsöverskridande infrastruktur. Motionärerna menar att den gränsöverskridande infrastrukturen har kommit att bli alltmer aktuell och att den behöver bli bättre för enskilda och företag i Norden.

I kommittémotion 2024/25:3162 yrkande 40 anför Kerstin Lundgren m.fl. (C) att regeringen snarast bör bejaka Nordiska rådets och övriga länders önskan om ett inrättande av ett ministerråd för infrastruktur- och transportfrågor. Motionärerna konstaterar att under en följd av år har Sveriges och Finlands regeringar 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 2024/25:2441 yrkande 3 i denna del lyfter Isak From m.fl. (S) fram betydelsen av gränsöverskridande transporter och norra Sveriges säkerhets- och transportstrategiska betydelse i norra Skandinavien. Motionärerna tar upp Malmbanans avgörande roll och vikten av de öst-västliga transportstråken, med tillgänglighet till Norges isfria atlanthamnar.

I motion 2024/25:1882 yrkande 2 pekar Johan Hultberg (M) på behovet av ett nordiskt ministerråd för infrastruktur och transport. Motionären menar att ett sådant nordiskt ministerråd skulle skapa goda förutsättningar för det harmoniseringsarbete som brådskar för att skapa bättre förutsättningar för gränsöverskridande transporter i Norden.

Även i motion 2024/25:1990 tar Johan Hultberg (M) upp behovet av ett nordiskt ministerråd för infrastruktur och transport (yrkande 4). Vidare tar motionären upp frågan om en nordisk infrastrukturplan (yrkande 6). Motionären anser att regeringen bör verka för ett utvecklat samarbete i Norden i syfte att förbättra den gränsöverskridande infrastrukturen genom att driva dessa frågor.

I motion 2024/25:299 anför Kjell-Arne Ottosson (KD) att regeringen bör verka för att inrätta ett ministerråd för infrastruktur i Nordiska ministerrådet. Motionären menar att genom inrättandet av ett ministerråd för infrastruktur kan Norden stärka sitt samarbete och effektivt bidra till Vision 2030.

## Förbindelser till Danmark

I kommittémotion 2024/25:2630 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att nya landanslutningar för järnväg från Öresundsbron snarast bör byggas ut (yrkande 21) och att man bör låta pröva utbyggnaden av nya landanslutningar för järnväg från Öresundsbron genom att låta Svedab bygga och äga infrastrukturen (yrkande 22).

I motion 2024/25:843 anför Joakim Sandell och Rose-Marie Carlsson (båda S) att Sverige och Danmark gemensamt bör utreda förutsättningarna för att förverkliga Öresundsmetron. Motionärerna påtalar bl.a. att Öresundsmetron är en kostnadseffektiv infrastrukturinvestering som bidrar till att stärka Öresundsregionen och därmed hela Sverige.

I motion 2024/25:939 tar Niklas Karlsson (S) upp behovet av ökad godstågskapacitet och redundans över Öresund. Motionären anser att förslag på Öresundsförbindelser som kan öka kapaciteten för godståg skyndsamt bör utredas av svenska och danska myndigheter.

I motion 2024/25:2012 lyfter Adrian Magnusson och Marianne Fundahn (båda S) fram vikten av att upprätthålla järnvägsförbindelser till kontinenten. Motionärerna anser att staten bör överväga att ta ett större ansvar för dessa förbindelser.

I motion 2024/25:120 anför Nima Gholam Ali Pour och Jörgen Grubb (båda SD) att Sverige och Danmark gemensamt bör utreda förutsättningarna för att förverkliga Öresundsmetron. Motionärerna menar att Öresundsmetron är en kostnadseffektiv infrastrukturinvestering som bidrar till att stärka Öresundsregionen och därmed hela Sverige.

I motion 2024/25:1232 uppmärksammar Lars Johnsson m.fl. (M) vikten av en ny fast förbindelse mellan Sverige och Danmark (yrkande 3). Motionärerna anser att regeringen snarast, tillsammans med den danska regeringen, bör ta ett initiativ till en utredning som ska leda fram till ett gemensamt beslut om lokalisering och utformning av en ny fast förbindelse mellan Sverige och Danmark. Vidare tar motionärerna upp frågan om att inrätta en infrastrukturkommission tillsammans med Danmark för att säkerställa en samlad gränsöverskridande planering av infrastrukturen i Öresundsregionen (yrkande 9). Motionärerna lyfter fram att genom att inrätta en dansk-svensk infrastrukturkommission kan samordningsvinster skapas.

I motion 2024/25:2094 påtalar Noria Manouchi (M) att förutsättningarna för en Öresundsmetro bör utredas. Motionären menar att Öresundsmetron är både en kostnadseffektiv och klimatsmart infrastrukturinvestering som bidrar till att stärka Öresundsregionen och därmed hela Sverige.

I motion 2024/25:2391 pekar Mats Sander m.fl. (M) på vikten av en ny fast förbindelse mellan Danmark och Sverige samt att inom ramen för detta arbete överväga en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Motionärerna framför bl.a. att en förbindelse bidrar till en sömlös koppling mellan Sverige och den vidare Natoalliansen samt att kortare restider leder till en ökad arbetsmarknadsintegration i regionen, större arbetsmarknad och bättre tillgång till såväl utbildning och forskning som kultur och nöjen.

I motion 2024/25:1182 menar Niels Paarup-Petersen (C) att det bör övervägas att skapa nya förbindelser över Öresund (yrkande 1). Motionären anser att det inte bara skulle gynna Öresundsregionen utan våra länder som helhet. Vidare tar han upp frågan om en gemensam finansiering av förbindelser över Öresund (yrkande 2). Motionären anför att genom att använda finansieringsmodellen för Öresundsbron för en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör (HH-förbindelsen) och Öresundsmetron kan dessa byggas utan att påverka statliga infrastrukturbudgetar negativt.

I motion 2024/25:1894 påminner Jonny Cato m.fl. (C) om det angelägna i att fortsätta arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Motionärerna pekar på att en stor fördel med detta projekt är att flera studier visar på att projektet kan finansiera sig självt och understryker att det är avgörande att binda samman Öresundsregionen för regionens framtid och tillväxt.

I motion 2024/25:2064 understryker Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) vikten av en Öresundsmetro (yrkande 1). Motionärerna menar att för att säkra framtidens transporter av människor och varor måste ytterligare en förbindelse skapas mellan Malmö och Köpenhamn och att det bör vara en Öresundsmetro. Vidare anför motionärerna att Öresundsmetron bör ingå i infrastrukturplaneringen (yrkande 3). Motionärerna framhåller att en Öresundsmetro har potential att minska koldioxidutsläppen med motsvarande 1 700 lastbilstransporter per dygn över bron, samtidigt som det skulle leda till en mer integrerad arbetsmarknad och ökad tillväxt i Öresundsregionen.

I motion 2024/25:1874 anför Cecilia Engström (KD) att Trafikverket bör ges i uppdrag att genomföra en lokaliseringstudie för en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Motionären anför att det finns en gedigen och bred förankring kring förbindelsen i både Danmark och Sverige.

I motion 2024/25:982 uppmärksammar Louise Eklund (L) vikten av att fortsätta det tidigare påbörjade dansk-svenska initiativet till en utredning om möjliga framtida Öresundsförbindelser. Motionären menar att fler fasta förbindelser mellan Sverige och Danmark, i kombination med andra åtgärder, skulle öka dynamiken, rörligheten och tillväxten samt att det i förlängningen även skulle innebära ett viktigt svenskt närmande till Tyskland och den tyska marknaden.

I motion 2024/25:1718 anför Jamal El-Haj (-) att Sverige och Danmark gemensamt bör fortsätta att utreda och genomföra Öresundsmetron. Motionären menar att Öresundsmetron är en kostnadseffektiv infrastrukturinvestering som bidrar till att stärka Öresundsregionen och därmed hela Sverige.

### **Förbindelser till Norge**

I kommittémotion 2024/25:2630 framhåller Linus Lakso m.fl. (MP) behovet av att bygga ut sträckan Göteborg–Oslo till intercistandard (yrkande 30). Motionärerna konstaterar bl.a. att det i dag tar dubbelt så lång tid att färdas med godståg mellan Göteborg och Oslo som med lastbil. Vidare pekas på



behovet av att inleda bygget av dubbelspår längs Bohusbanan, Skagerrakbanan respektive Norgebanan för sträckan Göteborg–Oslo (yrkande 34). I motionen konstateras att vissa nya sträckor med dubbelspår genom Bohuslän har utretts, och det betonas att arbetet behöver påbörjas. Motionärerna tar även upp behovet av att utveckla järnvägslinjen Stockholm–Oslo (yrkande 39). De menar att sträckan behöver uppgraderas och bli en fungerande järnvägssträcka med moderna snabba tåg och att sträckan Stockholm–Oslo kan nå tider under tre timmar, varvid flyget inte längre behövs. Slutligen framför motionärerna att en koncessionsmodell för finansieringen av ny dragning och uppgradering av sträckan Arvika–Oslo bör utredas (yrkande 40).

I motionerna 2024/25:944 och 2024/25:2693 uppmärksammar Mikael Dahlqvist och Lars Mejern Larsson (båda S) behovet av en översyn av hur järnvägsförbindelsen mellan Stockholm och Oslo skulle kunna förbättras, där man tar vidare de utredningar som redan har gjorts angående denna viktiga tågsträcka. Motionärerna framhåller att både Trafikverket och Jernbandedirektoratet mot bakgrund av stora resenärsnyttor och klimatnyttor rekommenderar att man går vidare och ser över möjligheten till en ny förbindelse mellan Sverige och Norge.

I motion 2024/25:1234 yrkande 1 i denna del uppmärksammar Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M) behovet av en snabbare förbindelse mellan Stockholm och Oslo. Motionärerna framhåller att det med förbättringar av befintlig infrastruktur och några nya länkar skulle vara möjligt att binda samman Stockholm och Oslo med en restid på under tre timmar via Västerås.

I motion 2024/25:1981 anför Ann-Sofie Alm (M) att man bör utreda den nordiska nyttan med dubbelspår genom Fyrbodalen. Motionären betonar bl.a. vikten av att riva gränshinder för att få en arbetsmarknadsregion som råkar ha en landgräns rakt igenom sig att fungera och av att binda samman Oslo med Fyrstadsområdet, Göteborg och Köpenhamn.

I motion 2024/25:1990 anför Johan Hultberg (M) att det behövs en plan för utbyggnaden av järnvägen i stråket Göteborg–Oslo (yrkande 1). Motionären anser att det finns en stor tillväxtpotential i stråket och att regeringen nu när en utredning av hur det aktuella järnvägsstråket kan utvecklas är klar skyndsamt bör fatta beslut om en plan för en utbyggnad av järnvägen till dubbelspår på hela sträckan. Vidare pekar motionären på behovet av att undersöka möjligheterna till privat finansiering av utbyggnaden av järnvägen i stråket Göteborg–Oslo (yrkande 2). Motionären betonar att en sådan utbyggnad brådskar och att regeringen därför bör undersöka möjligheterna inte bara till offentlig finansiering utan också till en del privat finansiering. Slutligen uppmärksammas behovet av att bygga ut järnvägen Göteborg–Oslo etappvis genom genomförandet av det s.k. gods-konceptet (yrkande 3). Motionären framhåller att det kommer att ta lång tid att bygga ut hela sträckan till dubbelspår och att det därför behöver genomföras etappvis med Trafikverkets s.k. gods-koncept som är mest lönsamt.

I motion 2024/25:2402 uppmärksammar Magnus Resare (M) vikten av snabbare, säkrare och mer välfungerande tågtransporter mellan Oslo och Stockholm. Motionären anför att det skulle innebära en positiv investering för infrastrukturen och tillväxten i Oslo och Stockholm och städerna däremellan. De menar vidare att det också skulle vara en viktig del i den strategiska infrastrukturen och stärka vår beredskap och att det inte minst skulle vara en mycket viktig investering för klimatsmarta transporter och minskade utsläpp.

I motion 2024/25:1319 anför Emma Nohrén m.fl. (MP) att Sverige stegvis behöver bygga ett modernt dubbelspår mellan Göteborg och Oslo. Motionärerna menar att det är en investering för framtiden som kommer att gynna både Sverige och Norge ekonomiskt, miljömässigt och strategiskt.

I motion 2024/25:968 pekar Elin Nilsson (L) på behovet att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för bättre järnvägsförbindelser mellan Stockholm och Oslo. Motionären anser att möjligheten att få många resenärer att byta trafikslag från flyg till tåg gör Oslo–Stockholm till Skandinavien mest lönsamma järnvägsprojekt.

### **Förbindelser till Finland**

I motion 2024/25:1582 framhåller Isak From m.fl. (S) att man i infrastrukturplaneringen bör studera förutsättningarna för att i samverkan med EU, Norge, Finland samt Nato utveckla och säkerställa de öst-västliga förbindelserna mellan Vasa och Mo i Rana, inkluderat Kvarcentrafiken (yrkande 1). Motionärerna anför bl.a. att utvecklingen av industri och näringsliv förutsätter effektiva transportvägar för gods och personer samt att Sveriges inträde i Nato innebär ökade krav på transportkapacitet mellan länderna i Norden. Vidare menar de att den svenska regeringen och ansvariga myndigheter bör möta upp den finländska regeringens utredningsarbete med en fast Kvarkenförbindelse (yrkande 3). Motionärerna lyfter fram att den finländska regeringen har gett sin myndighet Trafikledsverket i uppdrag att utreda vad en fast Kvarkenförbindelsen skulle medföra och att en sådan förbindelse skulle förbättra beredskapen och den militära rörligheten samt ge en bättre försörjningstrygghet.

### **Bakgrund**

#### *Kompletterande information om nordiskt samarbete*

Nordiska ministerrådet är de nordiska regeringarnas officiella samarbetsorgan. Det finns i dag elva konstellationer av fackministerråd samt samarbetsministrarnas ministerråd. Besluten i de nordiska ministerråden måste fattas enhälligt. Nordiska rådet har 87 valda ledamöter från Danmark, Finland, Norge, Sverige och Island. Det löpande politiska arbetet i Nordiska rådet 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 parlamentarikernas önskemål.

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. Statsrådet 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 statsrådet 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 såsom elektrifiering och beredskap.

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

Den 14 augusti 2024 möttes transportministrar och representanter från de nordiska länderna i Göteborg för att diskutera transportfrågor. Bland annat diskuterades civilt försvar och beredskap inom transportområdet, elflyg, elektrifiering av vägtransporter och gröna sjöfartskorridorer. Under mötet undertecknades också en deklARATION om elflyg.

### *Gränsöverskridande infrastrukturplanering i Norden*

Trafikverket konstaterar i en rapport att internationella resor och transporter påverkar hur det svenska transportsystemet bör utvecklas. Internationell samverkan behövs för att förutse framtidens behov och ta med gränsöverskridande aspekter i planeringen (Gränsöverskridande planering, 2020:048). Den gränsöverskridande planeringen blir allt viktigare, både inom EU och på nordisk nivå. Samverkan inom ramen för EU och med Sveriges grannländer är viktig för att kunna förutse vilka utvecklingsbehov som kan komma att uppstå i framtiden, för att kunna utveckla planeringen och för att integrera de gränsöverskridande och internationella aspekterna. Trafikverket uppger att det i planeringen av de gränsöverskridande förbindelserna pågår kontinuerligt samarbete mellan myndigheterna på ömse sidor om gränserna. Åtgärdsvalsstudier har genomförts på de flesta stråk mellan Sverige och grannländerna. Regioner, län och kommuner på båda sidor av gränserna liksom berörda delar

av näringslivet har bjudits in och deltagit i utredningarna. Resultaten av dessa samarbeten utgör enligt Trafikverket underlag för planeringen, och de föreslagna åtgärderna kan värderas och prioriteras tillsammans. Trafikverket initierade under våren 2017 ett forum mellan de nordiska myndigheterna Banedanmark och Vejdirektoratet i Danmark, Trafikledsverket i Finland, Jernbanedirektoratet och Statens Vegvesen i Norge samt Trafikverket i Sverige. Samarbetet syftar bl.a. till att bidra till samsyn om flaskhalsar och brister i gränsöverskridande relationer.

Vidare kan det nämnas att Trafikverket arbetar med frågor om förutsättningar, hinder och möjligheter för gränsöverskridande transportinfrastrukturplanering i Norden. Trafikverket konstaterar på sin webbplats att de nordiska länderna i hög grad är integrerade, men ändå upplever man att det finns svårigheter att planera den gränsöverskridande transportinfrastrukturen. Trafikverket har därför gett Nordregio i uppdrag att analysera förutsättningar, hinder och möjligheter för gränsöverskridande transportinfrastrukturplanering i Norden i ett forskningsprojekt: Nordinfra – Nordisk transportinfrastrukturplanering – Institutionella hinder och möjligheter till samordning. I den första rapporten, *Cross-border transport infrastructure planning in the Nordic Region – An introduction (2023)*, gavs en bakgrund och fördjupning av hur gränsöverskridande transportinfrastrukturplanering bedrivs inom ramen för de olika planeringssystemen i Danmark, Finland, Norge och Sverige samt vilken roll den nordiska kontexten och EU-kontexten spelar. I juni 2023 presenterades projektets andra och sista rapport (978-91-8001-064-1). Rapporten bygger på intervjuer i tre fallstudier av infrastrukturprojekt i tidiga skeden; den fasta HH-förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör, järnvägsförbindelsen Stockholm–Oslo och länken från Mo i Rana, via Hemavan och Umeå, över Kvarken till Vasa. I rapporten konstateras att det trots den nordiska visionen om att bli den mest integrerade och långsiktigt hållbara regionen i världen och det ökande behovet av gränsöverskridande transportinfrastruktur finns problem och utmaningar när det gäller gränsöverskridande infrastrukturplanering. Rapporterna visar att gränsöverskridande planering involverar många aktörer, 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. Utmaningarna sammanfattas i sju nyckelområden. Den främsta potentialen för att förbättra gränsöverskridande transportinfrastrukturplanering i Norden är enligt rapporterna beroende av att de nationella regeringarna i högre grad prioriterar det nordiska politiska samarbetet inom transportinfrastruktur. För att utveckla det nordiska samarbetet ska inte vikten av tydliga mandat och uppdrag underskattas. Genom att skapa en gemensam nordisk kunskapsbas om transportflödena i det nordiska transportsystemet, transportsystemets funktionssätt och om hur investeringar i transportinfrastruktur i ett land påverkar flödena i de andra nordiska länderna skulle den samlade kunskapsnivån kunna höjas. Den skulle 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.

### *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 (publ. 2021:093). Bristanalysen visade att de mest betydande bristerna är kopplade till bristande kapacitet. I juni 2022 fick Trafikverket i uppdrag att tillsammans med norska Jernbanedirektoratet utreda förutsättningarna för att etappvis utveckla järnvägen på stråket Stockholm–Oslo samt lämna förslag till hur åtgärderna kan finansieras. Utgångspunkten var att Trafikverkets åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen finansieras inom den ekonomiska ramen som beslutas av riksdagen. I september 2022 redovisade Trafikverket och Jernbanedirektoratet rapporten Mulighetsstudie Oslo–Stockholm (TRV 2022/72849). Studien inriktades på sträckan Arvika–Ski/Lilleström med vidare sträckning till Oslo. I arbetet framkom det att om det läggs nya spår mellan Arvika och Lilleström eller Ski samt görs några mindre infrastrukturarbeten mellan Arvika och Karlstad skulle det vara möjligt att köra sträckan mellan Oslo och Stockholm på knappt fyra timmar med totalt tolv tåg per dag. Detta skulle innebära en tidsbesparing på 77 minuter mellan Oslo och Arvika jämfört med 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 kommer att vara klimatneutral efter relativt få år. Huvudslutsatsen är att med nya spår mellan Oslo och Arvika samt åtgärder mellan Arvika och Karlstad skulle restiden minska så mycket att antalet passagerare skulle öka betydligt. I studien rekommenderas ett uppdrag som utförs gemensamt och synkroniserat med ett norskt utredningsuppdrag.

### *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 (publ. 2021:115). Trafikverket föreslog olika åtgärdscombinationer med dubbelspår och förbigångsspår på sträckan Skånebol–Öxnared samt fortsatt utredning om kvarstående brister. I juni 2022 fick Trafikverket i uppdrag att tillsammans med Jernbanedirektoratet i Norge utreda förutsättningarna för åtgärder på järnvägen på stråket Göteborg–Oslo för ökad kapacitet och tillgänglighet.

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

åtgärder och den bedömda framtida trafikutvecklingen längs sträckan. Dessutom utreddes vilken potential som finns för ett ökat antal resor och transporter på järnväg om res- och transporttider skulle bli mer attraktiva. 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 regiontågskonceptet.
- Medel (partiell utbyggnad av dubbelspår): Tillsammans med de kapacitetsökningar som skapats på enkelspåren i godstågspaketet ger konceptet god effekt för att öka kapaciteten för både gods- och persontrafik.
- Hög (komplett utbyggnad av dubbelspår): Innebär stora kapacitets- och tidsvinster för person- och godstrafik. Dessutom skapas förbättringar som gynnar andra stråk samt regionalt resande inom stråket.

Trafikverkets och Jernbanedirektoratets utredning visar på möjligheterna att utveckla banan stegvis, där koncepten kan bygga vidare på varandra i en logisk ordningsföljd utifrån investeringarnas storlek. 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 förbindelser till Danmark*

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 om en sådan förbindelse skulle tas fram. Studien av en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör (HH-förbindelsen) genomfördes av Trafikverket i samarbete med danska Vejdirektoratet och Transportministeriet. Syftet med analysen var att ge en grund för fortsatt politisk dialog och eventuella beslut om fördjupade utredningar för att kunna möjliggöra en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. I början av 2021 överlämnades deras utredning till regeringarna i Danmark och Sverige (2021:015). Den dansk-svenska

utredningen av en HH-förbindelse såg över möjligheterna både till en väg-förbindelse och till en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse för persontrafik.

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. Dessutom menar Malmö stad att Öresundsmetron tar bort pendlingstrafiken på Öresundsbron och skapar utrymme för mer gods- och fjärrtåg, och pendlingen mellan Malmö och Köpenhamn skulle även förbättras genom att förkorta restiden och öka antalet avgångar mellan Malmö C och Köpenhamn H.

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

Med anledning av uppdraget till Trafikverket i beslutet om att fastställa den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för 2022–2033 (I2022/01294 m.fl.) har det pågått en utredning om helt nya förbindelser över Öresund. Det framgår av den nationella planen att Trafikverket ska genomföra prioriterade utredningar, bl.a. när det gäller kapacitet och redundans för transporter över Öresund, inklusive en fortsatt fördjupning Helsingborg–Helsingör, och utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i Öresundsområdet. Utredningsarbetet skulle ha som målsättning att bl.a. dessa stråk, noder eller motsvarande är så pass utredda att de kan övervägas i nästa planeringsomgång och planrevidering. I juli 2024 överlämnades rapporten Kapacitet och redundans för transporter över Öresund (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 konstaterar bl.a. att det i dag finns redundans genom flera alternativa transportvägar för vägtrafiken, men för järnvägstrafiken är alternativen få. För järnvägen bedöms 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 har studerat de tre nya föreslagna Öresundsförbindelserna – Helsingborg–Helsingör, Europaspåret och Öresundsmetro. Verket tar i utredningen inte ställning för eller emot någon av de tre projekten, men Trafikverket ser att de har positiva bidrag på olika sätt. Som en del i uppdraget från regeringen har Trafikverket också gjort en fördjupning i möjligheten att anlägga en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. I den delrapporten konkluderas att det skulle vara möjligt att bygga en rakare sträcka för järnvägen, vilket sannolikt skulle innebära något lägre anläggningskostnader. Trafikverket anför att det är mycket viktigt att arbeta vidare med de här frågorna och att det görs i en gemensam process.

Trafikverket föreslår 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.

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

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

### *Närmare om förbindelser mellan Finland och Sverige*

Det finns en färjeförbindelse som dagligen transporterar passagerare och frakt över Kvarken mellan Vasa i Finland och Umeå i Sverige. Resan tar 3,5–4 timmar.

Finlands regering har beslutat att göra en utredning om en fast förbindelse över Kvarken mellan Vasa och Umeå. På det finländska kommunikationsministeriets begäran ansvarar Trafikledsverket för utarbetandet av den s.k. förutredningen. Avsikten är att förutredningen ska vara klar senast våren 2025. I förutredningen ska man ta fram en helhetsbild av alternativen, behovet, kostnaderna och konsekvenserna av en fast förbindelse över Kvarken. Förplaneringen inleddes i början av 2024 genom att ett arbetsprogram utarbetades. Behovsbedömningen och genomförbarhetsutredningen genomfördes av WSP Finland. Rapporterna bereds av ett tvärvetenskapligt team bestående av experter från både Finland och Sverige.

Haparandabanan sträcker sig från Boden till Haparanda/Torneå och är enligt Trafikverket en internationellt viktig järnvägslänk som trafikeras med godståg. Trafikverket uppger att för att finländska elektrifierade tåg ska kunna gå till Haparanda via Torneå behöver spåren från Laurila till Haparanda elektrifieras och en ny plattform byggas på Haparanda station vid de finländska spåren. Det pågår därför ett samarbetsprojekt mellan svenska Trafikverket, finländska Trafikledsverket, Haparanda stad och Länsstyrelsen i



Norrbottens län. Trafikverket bygger den nya plattformen och anpassar den till dagens krav och standard. Trafikledsverket elektrifierar spåren och anpassar bron över Torne älv och andra anläggningsdelar. Trafikverkets arbete med plattformen startade våren 2024, och även finländska Trafikledsverkets arbete med spår och elektrifiering startade våren 2024. Arbetet med järnvägsbron startade sommaren 2024. Projektet är EU-finansierat.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om gränsöverskridande infrastruktur behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU18 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att det pågick olika insatser för att göra transportsystemet mer gränsöverskridande. Utskottet betonade att sådana transporter har stor betydelse för jobben och tillväxten i de nordiska länderna och framhöll vikten av det nordiska samarbetet. Utskottet välkomnade att den svenska infrastrukturplaneringen fungerar i samspel med grannländernas planering och att det finns ett fortlöpande samarbete på regerings- och myndighetsnivå. Utskottet välkomnade att det har genomförts olika utredningar om förbindelserna med Danmark och Norge och utgick från att detta arbete fortsätter och behandlas i arbetet med att ta fram en ny nationell plan. Utskottet konstaterade att de frågor som togs upp i motionerna var väl uppmärksammade och att det inte fanns skäl att vidta någon åtgärd. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis slå fast att gränsöverskridande transporter har en stor betydelse både för tillväxt, konkurrenskraft och tillgänglighet i de nordiska länderna. Utskottet delar regeringens bedömning att de gränsöverskridande transporterna mellan länderna gör det attraktivt att studera och arbeta över landgränserna och att det ska vara möjligt att på ett hållbart vis resa och transportera varor mellan länderna. Utskottet lyfter fram vikten av god tillgänglighet när det gäller transporter till och från andra länder – för både näringslivet och privatpersoner. Utskottet vill särskilt lyfta fram att Sverige är ett exportberoende industriland med ett tydligt behov av god tillgänglighet till övriga Europa och resten av världen. Utskottet vill därför även i år framhålla att en ökad rörlighet mellan Sverige och grannländerna är positiv och bra för Sverige, och gränsöverskridande trafik bör följaktligen främjas och underlättas.

När det gäller motionsförslagen om mer gränsöverskridande planering vill utskottet betona vikten av det nordiska samarbetet och att den svenska planeringen fungerar i samspel med grannländernas infrastrukturplanering. Det är enligt utskottets mening viktigt med ett gränsöverskridande transportsystem, och utskottet vill därför understryka att det är av stor betydelse att ha ett internationellt perspektiv i infrastrukturplaneringen. Utskottet välkomnar

därför att regeringen, Trafikverket och andra aktörer har ett fortlöpande samarbete med sina nordiska motsvarigheter. Utskottet välkomnar det arbete som bedrivs inom EU och vill särskilt lyfta fram det transeuropeiska 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 avhandlades vid det informella nordiska transportministermötet i Fredrikstad i november 2022 och att de nordiska ministrarna i en gemensam deklaration enades om att värna och utveckla det nordiska transportsamarbetet inom ramen för befintliga samarbetsformer. Utskottet har inget att invända mot denna ordning.

När det gäller motionsförslagen om behovet av förbättrade förbindelser 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 fastställs av regeringen och de länsplaner som fastställs 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 är det viktigt att prioritera mellan olika åtgärder i en ordnad process, och utskottet utgår från att detta görs i den nu pågående processen med att ta fram en ny nationell plan för transportinfrastrukturen. När det gäller motionsförslagen om nya förbindelser mellan Sverige och Danmark kan utskottet konstatera att det bl.a. har genomförts en dansk-svensk utredning och att Trafikverket har genomfört en utredning om nya förbindelser över Öresund som presenterades sommaren 2024. Utskottet ser fram emot att ta del av resultatet av beredningen av denna fråga. När det gäller frågan om landanslutningar till Öresundsbron är detta en fråga som har uppmärksammats av Trafikverket. När det gäller motionsförslagen om förbättrade järnvägs-kommunikationer mellan Sverige och Norge vill utskottet peka på att det har genomförts norsk-svenska utredningar om både sträckan Stockholm–Oslo och Göteborg–Oslo. Utskottet utgår från att arbetet utifrån dessa utredningar fortsätter och behandlas i arbetet med att ta fram en ny nationell plan för transportinfrastrukturen. Även när det gäller förbindelser mellan Sverige och Finland utgår utskottet från att dessa frågor övervägs i samband med att den nya nationella planen tas fram.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att det pågår olika insatser för att göra transportsystemet mer gränsöverskridande. Utskottet välkomnar det

arbete som pågår och ser fram emot att fortsätta att följa utvecklingen inom området. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det därför inte finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2024/25:120 (SD), 2024/25:299 (KD), 2024/25:843 (S), 2024/25:939 (S), 2024/25:944 (S), 2024/25:968 (L), 2024/25:982 (L), 2024/25:1182 (C) yrkandena 1 och 2, 2024/25:1232 (M) yrkandena 3 och 9, 2024/25:1234 (M) yrkande 1 i denna del, 2024/25:1319 (MP), 2024/25:1582 (S) yrkandena 1 och 3, 2024/25:1718 (-), 2024/25:1874 (KD), 2024/25:1882 (M) yrkande 2, 2024/25:1894 (C), 2024/25:1981 (M), 2024/25:1990 (M) yrkandena 1–4 och 6, 2024/25:2012 (S), 2024/25:2064 (C) yrkandena 1 och 3, 2024/25:2094 (M), 2024/25:2391 (M), 2024/25:2402 (M), 2024/25:2441 (S) yrkande 3 i denna del, 2024/25:2630 (MP) yrkandena 21, 22, 30, 34, 39 och 40, 2024/25:2693 (S), 2024/25:2947 (C) yrkande 70, 2024/25:2954 (C) yrkande 39, 2024/25:3126 (S) yrkandena 10 och 11 i denna del, 2024/25:3162 (C) yrkande 40, 2024/25:3236 (S) yrkandena 10 och 11 i denna del och 2024/25:3239 (C) yrkande 4.

## Nya stambanor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om nya stambanor. Utskottet betonar att ett väl fungerande järnvägsnät är av största vikt för att hela Sverige ska fungera. Utskottet välkomnar att regeringen har beslutat om att avbryta arbetet med nya stambanor för höghastighetståg och uppskattar att den i stället har valt att prioritera upprustning av den befintliga järnvägen. Utskottet välkomnar uppdragen om att återstarta planeringen på sträckan Göteborg–Borås med ny inriktning samt att planera för ett antal åtgärder i järnvägssystemet i Skåne. 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 konstaterar att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen.

Jämför reservation 34 (S), 35 (V), 36 (C) och 37 (MP).

### Propositionen

I propositionen betonas 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. I propositionen betonar regeringen att den därför prioriterar upprustning av befintlig järnväg, bättre vägstandard och utbyggd laddinfrastruktur, före de tidigare planerade investeringarna i nya stambanor för höghastighetståg. Behoven inom transportinfrastrukturen är enligt regeringen stora och en satsning på höghastighetsjärnväg skulle ha trängt undan andra nödvändiga investeringar. Regeringen fattade därför i december 2022 beslut om att avbryta arbetet med projektet nya stambanor för höghastighetståg (I2022/02416). Trafikverket fick samtidigt i uppdrag att utreda åtgärder i stråket Göteborg–Borås (I2022/02418) och i Skåne (I2022/02419) respektive att identifiera och vidta kostnadsreducerande åtgärder i genomförandet av projektet Ostlänken (I2022/02417).

Därefter gav regeringen i oktober 2023 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 betonar att genom ökad kapacitet i systemet frigörs också kapacitet för godstrafiken. 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 uppslutning i regionen (LI2024/00316). Uppdraget delredovisades i juni 2024 och slutredovisades i augusti 2024. Av del- och slutredovisningen från länsstyrelsen framgår det 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). Medfinansieringsavtalet ska bygga på den delredovisning och slutredovisning som Länsstyrelsen i Västra Götalands län lämnade i juni respektive augusti 2024. Trafikverket delredovisade uppdraget om medfinansieringsavtalet den 1 oktober 2024. Trafikverkets delredovisning består av ett avtalsutkast som är accepterat av parterna och ett protokoll från det möte där respektive part ställde sig bakom avtalet den 27 september 2024. Den 30 september 2024 skickade Trafikverket ut avtalet för godkännande av respektive parts beslutande instans. Senast den 31 december 2024 ska Trafikverket slutredovisa uppdraget till Regeringskansliet. Förutsatt att medfinansieringsavtal kan tas fram mellan Trafikverket och övriga parter kan Trafikverket enligt propositionen fortsätta sitt planläggningsarbete i enlighet med regeringens uppdrag i oktober 2023.

Vidare gav regeringen i oktober 2023 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 nu gällande nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen perioden 2022–2033.

I propositionen konstateras 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.

## Motionerna

### *Följdmotioner*

I kommittémotion 2024/25:3236 yrkande 23 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att byggandet av nya stambanor måste återupptas. Motionärerna framhåller att nya stambanor behöver byggas för ett bättre järnvägssystem med högre kapacitet och snabbare trafik och betonar att en förbättrad infrastruktur ger alla medborgare mer frihet och trygghet.

I kommittémotion 2024/25:3234 yrkande 8 anför Malin Östh m.fl. (V) att byggandet av nya stambanor bör göras till ett sammanhängande projekt som finansieras med lånade medel. Motionärerna menar att genom att lyfta ut stambanorna ur innevarande infrastrukturplan kan de nya stambanorna byggas som ett sammanhängande projekt som inte konkurrerar med anslag till andra viktiga investeringar, och det framhåller att byggandet av nya stambanor är särskilt lämpligt som lånefinansierat projekt.

I kommittémotion 2024/25:3235 yrkande 6 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att planeringen och byggandet av nya sammanhängande stambanor omedelbart bör återupptas. Motionärerna menar att det är angeläget med stora satsningar på nya sammanhängande stambanor för järnvägen i hela Sverige och pekar på att nya stambanor avlastar regional- och godstrafiken på de befintliga stambanorna samt lägger grunden till ett fossilfritt transportsystem.

### *Motioner från allmänna motionstiden 2024/25*

I kommittémotion 2024/25:3126 betonar Gunilla Svantorp m.fl. (S) att den nationella planen för transportinfrastrukturen fram till 2033 bör genomföras, inklusive byggandet av nya stambanor (yrkande 3 i denna del) och betonar att byggandet av nya stambanor måste återupptas (yrkande 30). Motionärerna framhåller att Sverige behöver både orka satsa på ny kapacitet genom anläggandet av nya stambanor och förstärka resurser till väg- och järnvägsunderhåll och framhåller även att nya stambanor behöver byggas för att vis ska få ett bättre järnvägssystem med högre kapacitet och snabbare trafik.

I kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 33 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att det behövs en översyn av möjligheten att säkerställa byggandet av nya stambanor. Motionärerna framhåller att tågtrafiken är viktig för vårt lands utveckling, och därför vill de både bygga nya stambanor och rusta upp den befintliga järnvägen. De anser att det är av stor vikt att byggandet av de nya

stambanorna mellan Stockholm och Malmö respektive Stockholm och Göteborg samt Göteborg och Malmö säkerställs.

I kommittémotion 2024/25:2950 yrkande 10 anför Alireza Akhondi m.fl. (C) 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. Motionärerna konstaterar att en viktig drivkraft för många samhällsbyggnadsprojekt runt om i Sverige under senare år har varit de planerade nya stambanorna vars syfte har varit att minska kapacitetsbristen i det svenska järnvägsnätet.

I kommittémotion 2024/25:1772 anför Linus Lakso m.fl. (MP) bl.a. att nya stambanor med nav i Jönköping ska byggas (yrkande 2 i denna del). Motionärerna menar att bl.a. nya stambanor behöver utvecklas.

I kommittémotion 2024/25:2613 yrkande 129 i denna del framhåller Elin Söderberg m.fl. (MP) behovet av att färdigställa nya stambanor för höghastighetståg.

I kommittémotion 2024/25:2630 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att planering och byggande av nya stambanor med en maxhastighet på 320 kilometer i timmen i södra Sverige med nav i Jönköping måste återupptas (yrkande 17). 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 ett allvarligt felsteg som sinkar Sveriges möjlighet att få nya moderna medfinansierade spår på plats. Vidare tar motionärerna upp behovet att utreda stickspårslösningar för stationslägen på de nya kommande stambanorna (yrkande 41).

I motion 2024/25:1697 yrkande 1 anför Johanna Haraldsson m.fl. (S) att planering och genomförande av nya stambanor i den nya nationella planen för infrastruktur bör återupptas. Motionärerna menar att en väl fungerande infrastruktur i form av bl.a. järnvägsnät ger förutsättningar för tillväxt, och att beslutet att stoppa byggandet av nya stambanor inte är lösningen om Sverige ska vara ett land i framkant när det gäller att minska utsläppen och nå klimatmålen.

I motion 2024/25:1702 anför Niklas Sigvardsson m.fl. (S) att nya stambanor bör byggas i ett sammanhållet system. Motionärerna anser att det behövs mer kapacitet på våra järnvägar och att byggnationen av nya stambanor ytterst är ett samhällsbyggnadsprojekt som har stor betydelse för hållbar tillväxt och utveckling i dag, och också för 50–100 år framåt.

## **Bakgrund**

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 infrastruktursatsningar runt om i Sverige möjliggöra ca 100 000 nya bostäder. Sverigeförhandlingen överlämnade sin slutrapport i december 2017. Sverigeförhandlingen tecknade under det första halvåret 2017 överenskommelser med kommuner och regioner (då landsting) i Stockholms, Västra Götalands och Skåne län om satsningar på kollektivtrafik och cykelåtgärder med statlig medfinansiering samt åtaganden om bostadsbyggande. Den dåvarande regeringen godkände dessa avtal, de s.k. storstadsavtalen, i slutet av juni 2018.

Den dåvarande regeringen konstaterade i skrivelsen Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 (skr. 2017/18:278) att byggandet av nya stambanor och deras finansiering är ett långsiktigt åtagande där offentliga resurser binds upp under flera mandatperioder. Sträckorna Järna–Linköping (Ostlänken), Lund–Hässleholm och Göteborg–Borås ingick i den nationella planen för 2018–2029.

I den förra infrastrukturpropositionen (prop. 2020/21:151) angav den dåvarande regeringen att utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg skulle genomföras inom den ekonomiska ramen för utveckling av transportsystemet. Förslaget till ekonomisk ram för utveckling av transportsystemet medförde enligt den dåvarande regeringen att den gällande nationella planen kunde fullföljas samt att satsningar kunde göras på såväl nya stambanor som andra angelägna åtgärder. Det angavs att utbyggnaden av nya stambanor var viktig för att öka kapaciteten i järnvägsnätet, knyta landets tre storstadsregioner närmare varandra och bidra till stadsutveckling, bostadsbyggande och större arbetsmarknadsregioner.

I skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 angavs att arbetet med att bygga nya stambanor för höghastighetståg skulle fortskrida så att Stockholm och Göteborg respektive Malmö bättre knyts samman. Den dåvarande regeringen menade att utbyggnaden av nya stambanor skulle genomföras inom den ekonomiska ramen för utveckling av transportsystemet. I den nationella planen ingick etapperna Ostlänken, Göteborg–Borås och Hässleholm–Lund samt planläggning för de centrala systemdelarna mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm, via Jönköping.

I december 2022 redovisade regeringen en analys av vilken det framgår att regeringen prioriterar upprustning av den befintliga järnvägen, bättre vägstandard och utbyggd laddinfrastruktur framför investeringar i höghastighetståg. Regeringen angav att någon fortsatt planering för de s.k. centrala systemdelarna mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm via Jönköping i det tänkta höghastighetssystemet inte genomförs. Trafikverkets planeringsarbete för dessa delar avbröts genom ett uppdrag till verket.

## 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).

I propositionen 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).

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).

Mot bakgrund av ovanstående anför regeringen i infrastrukturpropositionen att riksdagens tillkännagivande är slutbehandlat.

### *Motionsyrkanden om nya stambanor*

Motionsyrkanden om nya stambanor behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU18 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade att ett väl fungerande järnvägsnät är av största vikt för att hela Sverige ska fungera. Utskottet välkomnade att regeringen hade beslutat att avbryta arbetet med nya stambanor och menade att investeringar i det befintliga järnvägssystemet och nya spår innebär bättre förutsättningar för snabbare tåg i framtiden. Utskottet ansåg att det är en klok prioritering att fortsätta förbättra den befintliga infrastrukturen och att satsningar på järnvägen i första hand bör underlätta arbetspendling och godstrafik. Utskottet välkomnade uppdragen till Trafikverket att på ett mer kostnadseffektivt sätt öka kapaciteten på sträckan Göteborg–Borås och i Skåne och att arbetet med



att färdigställa Ostlänken ska fortsätta. Utskottet 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 starkt betona att ett väl fungerande järnvägsnät är av största vikt för att hela Sverige ska fungera. Utskottet påminner om att regeringen i december 2022 fattade beslut om att avbryta arbetet med nya stambanor för höghastighetståg. Utskottet välkomnade detta beslut och vill här åter slå fast att den tidigare regeringens satsning på höghastighetsjärnväg 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. Att genomföra sådana investeringar i det befintliga järnvägssystemet och att anlägga nya spår innebär enligt utskottets bedömning att tåg kommer att kunna färdas snabbare i framtiden. I och med regeringens ställningstagande kommer många investeringar i de befintliga banorna att på så sätt komma på plats snabbare än genom de tidigare planerna på en utbyggnad av nya stambanor för höghastighetståg.

Utskottet välkomnar att regeringen har gett Trafikverket nya uppdrag att återstarta planeringen på sträckan Göteborg–Borås med ny inriktning samt att planera för ett antal åtgärder i järnvägssystemet i Skåne. Utskottet 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. 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 delar regeringens bedömning och menar att en sådan inriktning stärker jobb och tillväxt i hela landet. Utskottet välkomnar att Trafikverket får i uppdrag att på ett mer kostnadseffektivt sätt öka kapaciteten på sträckan Göteborg–Borås och i Skåne. Arbetet med att färdigställa Ostlänken ska fortsätta i allt väsentligt enligt plan samtidigt som Trafikverket ska vidta kostnadsreducerande åtgärder. När det gäller de s.k. centrala systemdelarna vill utskottet påminna om att regeringen i december 2022 angav att någon fortsatt planering för nya spår mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm via Jönköping i det tänkta höghastighetssystemet inte ska genomföras. Trafikverkets planeringsarbete för dessa delar avbröts genom ett uppdrag till verket.

Utskottet har avslutningsvis inget att invända mot regeringens redovisning av det tillkännagivande om nya stambanor för höghastighetståg som utskottet tog initiativ till 2023.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att det därför inte finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2024/25:1697 (S) yrkande 1, 2024/25:1702 (S),

2024/25:1772 (MP) yrkande 2 i denna del, 2024/25:2613 (MP) yrkande 129 i denna del, 2024/25:2630 (MP) yrkandena 17 och 41, 2024/25:2947 (C) yrkande 33, 2024/25:2950 (C) yrkande 10, 2024/25:3126 (S) yrkandena 3 i denna del och 30, 2024/25:3234 (V) yrkande 8, 2024/25:3235 (MP) yrkande 6 och 2024/25:3236 (S) yrkande 23.

## Andra infrastrukturprojekt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om andra infrastrukturprojekt. 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.

### Motionerna

Under den allmänna motionstiden 2024/25 väcktes ett stort antal motioner om olika infrastrukturprojekt i landet, främst när det gäller väg- och järnvägssträckningar. Motionerna handlar bl.a. om att rusta upp och bygga ut samt anlägga nya väg- och broförbindelser. Ett flertal förslag har också väckts om att standarden på olika specifika delar av trafikens infrastruktur bör förbättras. Motionärerna lämnar i många fall konkreta förslag på sträckningar och olika projekt, men det finns också motionsförslag som mer allmänt pläderar för satsningar på trafikens infrastruktur i vissa regioner eller landsdelar. En sammanställning av dessa yrkanden redovisas nedan fördelat på vägprojekt, järnvägsprojekt, sjöfartsprojekt och förslag som gäller främst regionala insatser i fråga om flera trafikslag.

### Vägprojekt

Motion	Yrkande
2024/25:78 av Fredrik Lindahl (SD)	<ol style="list-style-type: none"> <li>Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att initiera en åtgärdsvalsstudie för E18 Stockholm Nordost med utgångspunkten kapacitets- och trafik-säkerhetshöjande åtgärder och tillkännager detta för regeringen.</li> <li>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.</li> </ol>

- 2024/25:79 av Fredrik Lindahl (SD)
1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att inleda en åtgärdsvalsstudie för att se över framkomlighetsbehovet för Norrortsleden och länsväg 265 och tillkännager detta för regeringen.
  2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja förhandlingar mellan staten, Region Stockholm och de berörda kommunerna om att hitta finansieringslösningar och tillkännager detta för regeringen.
- 2024/25:85 av Johnny Svedin och Mattias Bäckström Johansson (båda SD)
1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till medel för en utbyggnad av E22 inom Kalmar län, med fokus på att göra vägen säkrare, mer framkomlig och förberedd för framtida trafikökning, och tillkännager detta för regeringen.
- 2024/25:89 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.
- 2024/25:244 av Kjell-Arne Ottosson (KD)
- Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av E18 och tillkännager detta för regeringen.
- 2024/25:248 av Dan Hovskär (KD)
- Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sträckan Falköping och Borgunda (Falköping–Skövde) och tillkännager detta för regeringen.
- 2024/25:302 av Martin Westmont och Robert Stenkvist (båda SD)
- Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att utreda hur man ska kunna motverka och minska den köbildning man ser på sträckan Södertälje–Stockholm på Europaväg 20 och tillkännager detta för regeringen.
- 2024/25:323 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.
- 2024/25:454 av Serkan Köse (S) i denna del
- Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att påskynda trafiksäkerhetshöjande åtgärder för väg 225 i Stockholms län och tillkännager detta för regeringen.
- 2024/25:501 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.
- 2024/25:532 av Ingela Nylund Watz m.fl. (S)
- Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en ny trafiklösning med bro över eller tunnel under Saltsjö-Mälarsnittet i Södertälje och tillkännager detta för regeringen.
- 2024/25:612 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.

2024/25:618 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.
2024/25:634 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.
2024/25:644 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2024/25:645 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.
2024/25:650 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.
2024/25:678 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.
2024/25:702 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.
2024/25:1015 av Kerstin Lundgren (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att inleda bygget av en motorvägstunnel under Södertälje kanal för att totalförsvarssäkra förbindelserna till och från Stockholm via förbindelserna E4/E20 genom Södertälje och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:1023 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.
2024/25:1053 av Lena Johansson och Fredrik Olovsson (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att säkerställa arbetet med att färdigställa en ny Hjulstabro och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:1082 av Jörgen Berglund (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att Förbifart Örnköldsvik ska ingå i den nationella vägtransportplanen och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:1083 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.

2024/25:1129 av Alexandra Anstrell (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att installera sprinklers i Södra länken och att det skyndsamt ska göras och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:1223 av Ingemar Kihlström (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta de positiva miljö- och trafiksäkerhets-effekter som ett färdigställande av den sista etappen av ombyggnationen av länsväg 181 utgör i den framtida prioriteringen för infrastruktur och länsvägar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2024/25:1232 av Lars Johansson m.fl. (M)	5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägsatsningar såsom utbyggnad av E6 och E22 till sexfiliga motorvägar och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:1234 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M)	3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anpassa Hjulstabron för att större fartyg ska kunna trafikera Mälarenleden och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:1293 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.
2024/25:1548 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.
2024/25:1592 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsätt-ningarna för att bygga ut E6 genom Skåne till en trefilig motorväg på fler avsnitt och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:1654 av Matilda Ernkrans m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att riksväg 50 mellan Lindesberg och Kopparberg samt söder om Askersund ska prioriteras upp i den nationella transport-infrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:1870 av Lili André (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att initiera en planberedskap för en framtida ombygg-nation av E4:ans trafikplats Gävle N och Tönnebro i Gävleborg och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:1875 av Cecilia Engström och Torsten Elofsson (båda KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera utbyggnad av hela E6 mellan Malmö och Helsingborg och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:1877 av Lili André (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om väg 56 från Hedesunda till Valbo/Gävle och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1993 av Erik Ottoson (M)	<p>1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att projektet Östlig förbindelse i Stockholms län genomförs och tillkännager detta för regeringen.</p> <p>2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att Södra länken i Stockholms län utrustas med erforderliga brandskyddsåtgärder för att minska behovet av att stänga anläggningen under rusningstrafik och tillkännager detta för regeringen.</p>
2024/25:1999 av Erik Ottoson (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafiksäkerhetsåtgärder längs väg 226, Huddingevägen, och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:2121 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.
2024/25:2256 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.
2024/25:2261 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.
2024/25:2400 av Viktor Wärnick (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en utbyggnation av E4 mellan Söderhamn och Gävle och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:2465 av Lars Englund (M)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att genomföra det motionen lyfter om väg E22, förbifart Söderköping och förbifart Bergkvara, och andra vägar och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:2480 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.
2024/25:2514 av Mathias Tegnér 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.
2024/25:2537 av Fredrik Ahlstedt (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att slutföra vägprojektet med att bygga mötesfri väg (två-plus-ett-väg) längs hela länsväg 288 i Trafikverkets planering och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:3173 av Bo Broman (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utbyggnad av väg E22 mellan Malmö och Lund och tillkännager detta för regeringen.

**Järnvägsprojekt**

<b>Motion</b>	<b>Yrkande</b>
2024/25:86 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en upprustning av Stångådals- och Tjustbanan 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.
2024/25:172 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.
2024/25:245 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.
2024/25:246 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.
2024/25:247 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.
2024/25:454 av Serkan Köse (S) i denna del	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att påbörja projektering av dubbelspår på Nynäsbanan från Västerhaninge till Nynäshamn och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:514 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.
2024/25:557 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.
2024/25:558 av Mikael Eskilander och Angelica Lundberg (båda SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för en ny järnvägssträckning mellan Helsingborg och Linköping via Jönköping och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:624 av Linus Lakso (MP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återinföra persontrafik på järnvägen mellan Oxelösund och Eskilstuna och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:657 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.

2024/25:662 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.
2024/25:663 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.
2024/25:664 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.
2024/25:716 av Daniel Persson (SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra dubbelspår på Ostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:745 av Fredrik Olovsson och Caroline Helmersson Olsson (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om renoveringen av Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:760 av Heléne Björklund och Magnus Manhammar (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av Sydostlänken och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:964 av Linda Nordquist (L) och Jacob Risberg (MP)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en översyn av samhällsnytta, arbetspendling, regionförstoring och klimatteffekterna av en järnvägslänk mellan Uppsala och Enköping och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:1208 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.
2024/25:1217 av Mathias Bengtsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra en upprustning av Inlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:1218 av Mathias Bengtsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regeringen i uppdrag att utreda Dalabanans kapacitet och standard samt ta fram en åtgärdsplan och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:1219 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.
2024/25:1221 av Ingemar Kihlström (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda vilka kapacitetseffekter som en utbyggnad av dubbelspår, mötesplatser, planskilda korsningar samt utökad underhåll ger för Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:1227 av Larry Söder (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att utreda placering av och förutsättningar för en ny station i Fjärås och Frillesås och tillkännager detta för regeringen.



2024/25:1232 av Lars Johansson m.fl. (M)	4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en fortsatt utbyggnad av Södra stambanan, Skånebanan samt Helsingborgs godsbangård och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:1234 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Mäljarbanan och snabbare förbindelse mellan Stockholm och Oslo och tillkännager detta för regeringen. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förstärkningar av Bergslagspendeln och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:1292 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.
2024/25:1322 av Jan Riise (MP)	3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Halmstad–Nässjö-banan bör behållas samt utvecklas och tillkännager detta för regeringen. 4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Markarydsbanan bör behållas samt utvecklas och tillkännager detta för regeringen. 5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Viskadalsbanan bör behållas samt utvecklas och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:1515 av Peder Björk och Malin Larsson (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en snabbare utbyggnad av Nya Ostkustbanan så att utvecklingsmöjligheter säkerställs och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:1571 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.
2024/25:1583 av Isak From och Björn Wiechel (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Inlandsbanans betydelse och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:1606 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 Norrbotniabanans förverkligande, exempelvis genom att staten, via Riksgälden, lånar upp hela den summa som banan beräknas kosta, och detta tillkännager riksdagen för regeringen. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att ge bolaget Norrbotniabanans 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 Botniabanans – en återbetalningsmodell där infrastrukturbudgeten under en viss tid belastas med en årligt återkommande summa – och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1610 av Anne-Li Sjölund m.fl. (C)	3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att snarast ge i uppdrag till Trafikverket att forcera plan- och byggarbetet för hela sträckan för att möjliggöra kortast möjliga byggtid (detta för att nyttorna ska falla ut tidigt och matcha de gigantiska investeringar som görs i norr) samt att det är viktigt att också sätta ett målår för banans färdigställande, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2024/25:1644 av Anders W Jonsson och Elisabeth Thand Ringqvist (båda 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 klar till 2035, något som ligger i linje med löften från flera av regeringspartierna, och tillkännager detta för regeringen. 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 järnvägs-systemet kan lösas och bidra till den globala klimat-omställningen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2024/25:1697 av Johanna Haraldsson m.fl. (S)	2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att projektet med elektrifiering och hastighetshöjande åtgärder på järnvägsbanorna Värnamo–Vaggeryd–Jönköping samt Värnamo–Vaggeryd–Nässjö bör prioriteras i kommande nationell plan för infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:1795 av Linnéa Wickman m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabba på dubbelspårutbyggnaden längs Ostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:1872 av Lili André (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Ostkustbanans etapp Gävle–Kringlan och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:1880 av Lili André (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda fyrspar på Ostkustbanan från Uppsala till Gävleborgs länsgräns och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:1892 av Jonny Cato m.fl. (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att snarast färdigställa utbyggnaden av dubbelspår längs hela sträckningen mellan Göteborg och Malmö och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:1990 av Johan Hultberg (M)	7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att bygga ut södra Bohusbanan till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.

	8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till en upprustning av norra Bohusbanan och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:2111 av Lars Beckman (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägen mellan Gävle och Härnösand bör byggas ut till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:2203 av Fredrik Lundh Sammeli m.fl. (S)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt ge startbesked för etappen Dåva–Skellefteå på Norrbotniabanan och tillkännager detta för regeringen. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen i samråd med Trafikverket bör fastställa ett målår för färdigställandet av hela Norrbotniabanan och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:2259 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.
2024/25:2282 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för ett tågstopp vid Hagsta längs Ostkustbanan i kommande infrastrukturplan och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:2357 av Lars Isacson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en möjlig upprustning av Älvdalsbanan mellan Mora och Älvdalen och en förlängning av Västerdalsbanan till Särna och vidare till Älvdalen och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:2373 av Malin Höglund och Crister Carlsson (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheterna att investera mer i Dalabanan och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:2396 av Viktor Wärnick och Jörgen Berglund (båda M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utbyggnad av Ostkustbanan till dubbelspårig järnväg och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:2412 av Magnus Resare (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att bygga dubbelspår mellan Karlstad och Kil och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:2423 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.
2024/25:2586 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.
2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP)	18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabbutreda ett uppskjutande av 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.

25. 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.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Norrbotniabanan och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anlägga dubbelspår på Malmbanan och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägssträckan Lund–Hässleholm snarast bör påbörjas och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att dubbelspår Alvesta–Växjö ska byggas och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga dubbelspår på Mäljarbanan och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga dubbelspår på Värmlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga Nobelbanan mellan Örebro och Kristinehamn och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja byggandet av fyrspår Alingsås–Göteborg och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Ostkustbanan bör byggas ut med dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Sundsvall–Nyland snarast bör uppgaderas till standard 250 km/h för att få till ett sammanhängande stråk med anslutning till Botniabanan och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en upprustning av Inlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.
44. 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.
45. 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.

46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att elektrifiera samtliga sträckor på Stångådalsbanan och Tjustbanan och tillkännager detta för regeringen.

47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att elektrifiera sträckorna Halmstad–Värnamo–Nässjö och Markarydsbanan och tillkännager detta för regeringen.

48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att elektrifiera Tvärbanan, sträckan Hällnäs–Lycksele–Storuman, och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2689 av Linnéa Wickman m.fl. (S)

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabba på dubbelspårsutbyggnaden längs Ostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.

### Sjöfartsprojekt

Motion	Yrkande
2024/25:88 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.
2024/25:206 av Lina Nordquist (L)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en färja eller bro över Mälaren mellan kommunerna Håbo och Knivsta och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:605 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 Fiskebäckshamn och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:610 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.
2024/25:1232 av Lars Johansson m.fl. (M)	6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en prioritering av infrastrukturen i de skånska hamnarna av nationellt intresse bör göras och tillkännager detta för regeringen.
	7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om varvet i Landskrona och inseglingssäkerheten till Landskrona och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD)	4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör utredas var bro i stället för färja är samhällsekonomiskt lönsamt på Trafikverkets färjerederis leder och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:1572 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.
2024/25:1769 av Olle Thorell (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Strömsholms kanal och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2978 av Markus Wiechel m.fl. (SD) 9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att aktivt undvika framtida byggande av Horsstensleden och tillkännager detta för regeringen.

### **Regionala och trafikslagsövergripande projekt**

<b>Motion</b>	<b>Yrkande</b>
2024/25:11 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.
2024/25:39 av Stina Larsson (C)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafiksituationen i Ystad och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:85 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. 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.
2024/25:583 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.
2024/25:764 av Anna-Belle Strömberg och Peder Björk (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att lösa trafiksituationen i Örnsköldsvik och investera i annan statlig väginfrastruktur i Västernorrland så att utvecklingsmöjligheter säkerställs, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2024/25:972 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.
2024/25:974 av Louise Eklund och Camilla Mårtensen (båda L)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att infrastrukturen kring Ystads hamn och E65 bör förbättras och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:984 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.
2024/25:987 av Malin Danielsson m.fl. (L)	4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda åtgärder för Stockholms infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:1161 av Magnus Jacobsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om järnvägarna i Fyrbodal och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:1163 av Magnus Jacobsson (KD)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägnätet i Fyrbodal och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:1232 av Lars Johansson m.fl. (M)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att prioritera och tidigarelägga infrastruktur-satsningar i Skåne och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1234 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M)	4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägunderhållet i Västmanland och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:1267 av Aida Birinxhiku m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en infrastruktur för en hållbar framtid i Halland och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:1322 av Jan Riise (MP)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägsnätet i Halland, från Skåne till Göteborg, bör utredas för utveckling som infrastruktur för livskraftiga arbetsregioner och tillkännager detta för regeringen. 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägsnätet i Halland, från Skåne till Göteborg, bör utredas för utveckling av infrastruktur för de förändrade godsströmmar som Fehmarn Bält-förbindelsen skapar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2024/25:1977 av Ann-Sofie Alm (M)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vägnätet i Fyrbodals län bör rustas upp och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:2008 av Petter Löberg m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av infrastruktur för en hållbar framtid i Västsverige och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:2138 av Anna-Caren Säterberg och Kalle Olsson (båda S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för åtgärdsbehovet av infrastruktur och upphandlad trafik i Jämtlands län och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:2302 av Ola Möller m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för fortsatta insatser för en funktionell infrastruktur i Skåne samt ökade insatser för ordning och reda på våra vägar och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:2353 av Lars Isacson m.fl. (S)	Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att utveckla väg och järnvägen i Dalarnas län och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:2441 av Isak From m.fl. (S)	1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av fortsatt utveckling av samtliga transportslags infrastruktur i norra Sverige och tillkännager detta för regeringen.
2024/25:2514 av Mathias Tegnér 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.
2024/25:2538 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.
2024/25:3137 av Josefin Malmqvist m.fl. (M)	13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av infrastrukturens satsningar i Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

---

## Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om andra infrastrukturprojekt behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU18 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att projekt för att vidmakthålla och utveckla trafikens infrastruktur normalt sett inte är riksdagsfrågor. Sådana bör i stället avgöras inom ramen för åtgärdsplaneringen. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det på olika platser i hela landet finns många angelägna infrastrukturprojekt som syftar till att främja tillväxt, regional utveckling och en omställning till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Utskottet uppskattar det stora engagemang och intresse som infrastrukturfrågorna väcker runt om i landet. Detta engagemang synliggörs tydligt i det stora antal motionsyrkanden om olika infrastrukturprojekt som behandlas i detta avsnitt.

Utskottet väljer att behandla dessa yrkanden sammanhållet mot bakgrund av 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.



## Enskilda vägar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om enskilda vägar. Utskottet betonar att dessa vägar fyller en viktig funktion i transportsystemet och pekar på att det finns en upparbetad ordning för hur väghållaransvaret fördelas mellan olika aktörer. Vidare betonar utskottet att statsbidragen till enskilda vägar är en viktig förutsättning för att tillgodose transportbehovet på landsbygden och framhåller att det är viktigt att vägunderhållet bidrar både till att säkerställa funktionaliteten och till en god tillgänglighet för enskilda och näringslivet i hela landet. 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) och 39 (C) samt särskilt yttrande 3 (SD).

### Propositionen

I propositionen betonas att de enskilda vägarna utgör en stor del av det svenska vägnätet och fyller en viktig funktion i transportsystemet. Regeringen menar att de utgör kapillärer som ansluter mot de större statliga vägarna, och många människor börjar eller slutar sin resa till jobb, utbildning, service eller fritidsaktiviteter via en enskild väg. I kontrast till stadsmiljöerna och andra mer tätbefolkade områden är landsbygdsvägarna ofta det huvudsakliga transportalternativet för de boende och företagare i glesbygd och på landsbygden. Försvarsberedningen konstaterar i sin delrapport Kraftsamling – Inriktningen av totalförsvaret och utformningen av det civila försvaret (Ds 2023:34) att det enskilda vägnätet även kan få stor betydelse för totalförsvaret i händelse av krig.

Regeringen anser att det är viktigt att vägunderhållet bidrar till att säkerställa funktionaliteten även på dessa vägar och bidrar till en god tillgänglighet för både enskilda och näringslivet i hela landet. Regeringen betonar att bidrag till drift av enskild väg utgör en viktig förutsättning för att tillgodose detta transportbehov. I propositionen framhåller regeringen att det är viktigt att bidragsgivningen till de enskilda vägarna är ändamålsenlig och kostnads effektiv. En s.k. bokstavsutredare fick i september 2023 därför i uppdrag att se över reglerna för statsbidrag till enskild väghållning (LI2023/03119). Utredaren redovisade sitt uppdrag i juni 2024 och enligt regeringen remissbehandlas förslaget under hösten.

## Motionerna

### *Följdmotioner*

I kommittémotion 2024/25:3236 yrkande 26 uppmärksammar Gunilla Svantorp m.fl. (S) de enskilda vägarnas stora betydelse och betonar att samordningen och det övergripande ansvaret för enskilda vägar behöver ses över och en nationell strategi för de enskilda vägarna tas fram. Motionärerna betonar att de enskilda vägarna måste lyftas fram och värnas.

I kommittémotion 2024/25:3239 yrkande 13 betonar Ulrika Heie m.fl. (C) vikten av att inom ramen för Trafikverkets resurser säkerställa att de enskilda vägarnas 43 000 kilometer ska ha en bra standard, rätt sträckning och god bärighet.

### *Motioner från allmänna motionstiden 2024/25*

I kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 39 pekar Gunilla Svantorp m.fl. (S) på 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. Motionärerna betonar att de enskilda vägarna måste lyftas fram och värnas.

I kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 12 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att inom ramen för verkets resurser säkerställa att de samfälliga enskilda vägarnas 43 000 mil ska ha en bra standard, rätt sträckning och rätt bärighet i relation till det system av statliga och kommunala vägar som utgör en del av näringslivets totala behov av godsstråk med god bärighet. Motionärerna menar att det är de enskilda vägarna som möjliggör att fler än en miljon människor dagligen kan påbörja och avsluta sin resa till jobb och hem och att de enskilda vägarna är mycket betydelsefulla ur ett godstransportperspektiv.

I motion 2024/25:951 pekar Lars Mejern Larsson och Mikael Dahlvist (båda S) på behovet att studera förutsättningarna för att se över ersättnings-systemet för enskilda vägar. Motionärerna menar att de enskilda vägarna behöver rustas upp för att klara av den belastning som det innebär att tunga fordon trafikerar vägarna när det inträffar en större kris, och att man bör modernisera bidragssystemet för att möta framtida behov.

I motion 2024/25:242 anför Kjell-Arne Ottosson (KD) att regeringen bör låta utreda ytterligare en förstärkning av stödet till det enskilda vägnätet. Motionären framhåller att många vägföreningar har tappat värdefulla inkomster och att stödet till enskilda vägar måste förstärkas så att inte vägar stängs av på grund av att man inte klarar att behålla dem i körbart skick.

## Bakgrund

Väghållning handlar om byggande och drift av vägar. Beroende på vilken typ av väg det är finns det olika väghållare som ansvarar för vägen och flera lagstiftningar som reglerar byggande och drift. Staten, via Trafikverket, eller

kommuner, vägföreningar, samfällighetsföreningar eller enskilda fastighetsägare är väghållare för olika typer av vägar. Fördelningen av väghållansvar kan beskrivas på följande sätt:

- Staten, genom Trafikverket, ansvarar för de allmänna vägarna. Undantaget är de allmänna vägar som ingår i kommunal väghållning.
- Kommunerna förvaltar kommunala gator och vägar.
- Enskilda vägar förvaltas av vägföreningar, samfällighetsföreningar eller enskilda fastighetsägare. Delar av det enskilda vägnätet kan under vissa villkor få bidrag till väghållningen från stat eller kommun.

De enskilda vägarna utgör den största delen av Sveriges vägnät. Förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning innehåller bestämmelser om statsbidrag till byggande och drift av enskilda vägar samt för förrätningskostnader för fastställande av nya grunder för fördelning av kostnaderna för vissa gemensamhetsanläggningar. Trafikverket betalar ut ett statligt driftsbidrag till enskilda vägar bl.a. för att vägen ska hållas öppen för allmän trafik och för att underlätta för boende och näringsliv i glesbygden.

Drygt 23 000 väghållare får statsbidrag. Trafikverket lämnar statsbidrag till årlig drift, till särskild drift och byggande av enskilda vägar samt färjeleder. Statsbidrag till årlig drift utgör huvuddelen av bidragen. Av Trafikverkets årsredovisning för 2023 (2024:021) framgår att nätet med enskilda vägar som får statsbidrag omfattar 73 672 kilometer väg och elva enskilda färjor. Det totalt utbetalda statsbidraget till enskilda statsbidragsvägar uppgick 2023 till 1 374 miljoner kronor.

Trafikverket utövar tillsyn av ungefär en femtedel av det enskilda statsbidragsvägnätet per år. Tillsynen handlar om att se till att det årliga driftsbidraget används för det avsedda ändamålet. Genom tillsyn av vägarna kontrolleras att vägen hålls öppen för allmän trafik och är väl underhållen. Under 2023 gjordes tillsyn på 16 144 kilometer väg, och vid tillsynerna godkändes 93 procent av vägarna.

I september 2023 gav regeringen en utredare i uppdrag att se över reglerna för statsbidrag till enskild väghållning i sin helhet. Bidragsgivningen till enskilda vägar bör enligt uppdraget vara ändamålsenlig och kostnadseffektiv. I utredningsuppdraget ingick bl.a. att analysera förordningens tillämpningsområde och Trafikverkets roll i den enskilda väghållningen och lämna nödvändiga förslag till förändringar. Bidragsgivningen ska bidra till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Bidragsnivåerna ska även ge incitament till en kostnadseffektiv användning av det statliga bidraget till enskild väghållning. Utredaren skulle bl.a. analysera hur bidragsgivningen går till i dag och nivån på bidragen. Vid behov skulle utredaren föreslå justeringar av de maximala bidragsnivåerna. I juni 2024 publicerades promemorian Statsbidrag till enskild väghållning. I den konstaterar utredaren att det nuvarande bidragssystemet är väl etablerat och i grunden fungerar bra. Förordningen om statsbidrag till enskild väghållning är dock i stora delar

språkligt och strukturellt föråldrad och innehåller dessutom flera paragrafer som har förlorat sin betydelse. Utredaren föreslår därför att förordningen ersätts av en ny förordning om statsbidrag till enskild väghållning. I promemorian analyseras också Trafikverkets roll i den enskilda väghållningen, vid sidan av bidragsgivningen. Det föreslås att Trafikverkets serviceskyldighet gentemot enskilda väghållare förtydligas, genom en ändring av förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket. Det föreslås även en mindre ändring i förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur. Uppdraget bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Statsrådet Andreas Carlson (KD) påminde i september 2024 i sina svar på frågorna 2023/24:1108 och 2024/25:36 att enskilda väghållare under lång tid har kunnat söka offentliga bidrag för sin verksamhet. Bidraget har bl.a. motiverats med att väghållarna utför en viktig samhällstjänst. I tidigare budgetpropositioner har regeringen genomfört satsningar på underhåll av statliga vägar och enskilda vägar. För åren 2023–2025 omfattar det totalt 1 600 miljoner kronor för förstärkt underhåll av statliga vägar och 200 miljoner kronor för förstärkt underhåll av enskilda vägar. I budgetpropositionen för 2025 föreslår regeringen ytterligare förstärkningar på vägunderhållet för 2025 och föreslår 1 500 miljoner kronor för ökat underhåll av statliga vägar och 50 miljoner kronor för förstärkt underhåll av enskilda vägar.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om enskilda vägar behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU18 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade att dessa vägar har en viktig roll och framhöll att det är viktigt med ett gott vägunderhåll av samtliga vägar. Utskottet pekade på att staten ger bidrag till enskilda vägar och välkomnade att regeringen hade gett en utredare i uppdrag att se över reglerna för dessa statsbidrag. Utskottet konstaterade att det finns en ordning för hur väghållaransvaret fördelas och fann inte anledning att ändra på den gällande ordningen. 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 att utskottet delar regeringens bedömning att de fyller en viktig funktion i transportsystemet. Utskottet konstaterar att i många delar av landet är det enskilda vägnätet avgörande för tillgängligheten och därmed möjligheten att bo, leva och verka i hela landet. Utskottet är mycket medvetet om att förutsättningarna för vägar på landsbygden är delvis annorlunda än för

vägar i mer tätbefolkade områden och vill därför särskilt betona att det är viktigt med ett gott vägunderhåll på samtliga vägar.

När det gäller motionerna om 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.

När det gäller motionerna om att säkerställa resurser för att de enskilda vägarna ska ha en god standard vill utskottet betona att statsbidragen till enskilda vägar är en viktig förutsättning för att tillgodose transportbehovet på landsbygden. Utskottet delar regeringens bedömning att det är viktigt att vägunderhållet bidrar till att säkerställa funktionaliteten även på enskilda vägar och bidrar till en god tillgänglighet för både enskilda och näringslivet i hela landet. Utskottet välkomnar regeringens förslag i budgetpropositionen för 2025 om ytterligare förstärkningar av vägunderhållet av enskilda vägar. Utskottet vill även peka på att ramen för vidmakthållande av vägar, som bl.a. används för statlig medfinansiering av enskilda vägar, kraftigt ökas genom regeringens förslag i propositionen.

När det gäller motionsförslagen om att se över och utreda stöden till enskilda vägar kan utskottet konstatera att regeringen har gett en utredare i uppdrag att se över reglerna för statsbidrag till enskild väghållning och att utredningsresultatet presenterades sommaren 2024. Utskottet ser fram emot utfallet av den pågående beredningen av utredningen med stort intresse. Utskottet delar regeringens bedömning att bidrag till drift av enskilda vägar utgör en viktig förutsättning för att tillgodose detta transportbehov.

Mot den bakgrunden konstaterar utskottet att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därför avstyrker utskottet motionerna 2024/25:242 (KD), 2024/25:951 (S), 2024/25:2947 (C) yrkande 12, 2024/25:3126 (S) yrkande 39, 2024/25:3236 (S) yrkande 26 och 2024/25:3239 (C) yrkande 13.

## Finansiering av infrastruktur

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om finansiering av infrastruktur. Utskottet konstaterar att huvudprincipen är att statliga infrastrukturinvesteringar ska finansieras med anslag men att riksdagen kan besluta att de får finansieras på något annat sätt. Utskottet välkomnar att regeringen nu avser att aktivt pröva möjligheten till finansiering på andra sätt än genom anslag och avgifter. Utskottet delar regeringens bedömning att alternativa finansieringsformer bör prövas om de kan leda till ett snabbare och mer kostnadseffektivt genomförande eller att fler projekt kan genomföras än vad som annars hade varit fallet. Utskottet framhåller att statliga infrastruktursatsningar bör styras utifrån nationella behov. Utskottet välkomnar att regeringen avser att under den kommande planperioden testa investeringsobjekt som projekteras och byggs av en annan aktör än Trafikverket och delar regeringens bedömning att intäkterna från Öresundsbron bör användas till investeringar i transportinfrastruktur i Öresundsregionen. 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 40 (V), 41 (C) och 42 (MP).

### Propositionen

#### *Nuvarande finansieringsprinciper*

Regeringen konstaterar att anslagsfinansiering enligt budgetlagen (2011:203) är huvudregeln för investeringar i transportinfrastrukturen. Anslagsfinansiering innebär att hela investeringsutgiften belastar statsbudgetens utgiftssida vid investeringstillfället 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 nu gällande nationella planen och bedöms vara aktuella även under perioden 2026–2037. Luftfartens 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 i 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. 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 över Skurusundet på väg 222. Infrastrukturavgifter tas även ut på Öresundsförbindelsen som ägs av Öresundsbrokonsortiet. Svenska staten är via det statliga bolaget Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB (Svedab) hälftenägare i konsortiet.

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 reinvestering 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.

### *Alternativ finansiering*

I propositionen anger regeringen att den avser att aktivt pröva möjligheten till finansiering på andra sätt än genom anslag och avgifter. Regeringen bedömer att alternativa finansieringsformer för transportinfrastruktur bör prövas, under förutsättning att de 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. Regeringen bedömer 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.

Regeringen ser att frivillig medfinansiering från kommuner, regioner eller 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. 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 alltid undersöka förutsättningarna för medfinansiering för åtgärder i den nationella planen för transportinfrastruktur 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 samhälls-ekonomisk lönsamhet vara vägledande och skattebetalarnas långsiktiga intresse värnas.

Finansiering genom avgifter är en form av tillkommande finansiering som regeringen avser att arbeta vidare med under den kommande planperioden. Trafikverket har ett pågående uppdrag att utreda och lämna förslag till olika finansieringslösningar som underlag för en eventuell framtida utbyggnad av dubbelspår på järnvägssträckan Luleå–Boden (LI2024/00654). Ett exempel på finansieringslösning är höjda banavgifter. Regeringen kommer enligt propositionen att arbeta vidare med en sådan finansieringslösning för sträckan. Trafikverket ska redovisa sitt uppdrag till regeringen i december 2024.

Vidare bedömer Svedab 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.

Under den kommande planperioden avser regeringen vidare att testa investeringsobjekt som projekteras och byggs av annan aktör än Trafikverket. Detta kan göras t.ex. genom upphandling genom offentlig-privat samverkan (OPS) eller genomförande i bolagsform för att få jämförelseobjekt till Trafikverkets produktionsupplägg samt driftsformer. OPS-projekt organiseras ofta i ett projektbolag, men kan också handlas upp av en myndighet. Som ett första led i arbetet med att pröva investeringsobjekt som projekteras och byggs av någon annan aktör än Trafikverket avser regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag på investeringsobjekt, företrädesvis på vägområdet, som kan vara aktuella för OPS-upplägg. Samtidigt avser regeringen att tillsätta en utredare som ska föreslå en modell för organisering av sådana objekt. Regeringen avser även att undersöka förutsättningarna för utbyggnad av Malmbanan med medverkan av privata aktörer och utreda förutsättningarna för genomförande och finansiering av Östlig förbindelse.

Regeringen konstaterar vidare att även 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. Fonden för ett sammanlänkat Europa är ett finansieringsinstrument som bl.a. ska ge



ekonomiskt stöd för genomförandet av det transeuropeiska transportnätet, (TEN-T). Projekt i medlemsstaterna kan efter ansökan beviljas medfinansiering från EU om projektet syftar till att genomföra färdigställandet av nätet. I propositionen redovisas att Sverige har haft ett positivt utfall med en ökande trend när det gäller bidrag för infrastrukturprojekt ur EU-budgeten. Det anges 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 för infrastrukturprojekt och tydliggör vikten av att det fortsätter utvecklas strategiskt framöver.

När det gäller bidrag från Nato, som efter Sveriges Natointräde också är en möjlighet till medfinansiering, är det enligt regeringen osäkert hur stora möjligheter det kommer att finnas. Sverige ska dock enligt propositionen arbeta aktivt för att om möjligt få sådana bidrag.

## **Motionerna**

### *Följdmotioner*

I kommittémotion 2024/25:3234 anför Malin Östh m.fl. (V) att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda och förtydliga principerna för medfinansiering och dess effekter, inte minst för fördelningen av infrastrukturmedel mellan olika delar av landet (yrkande 9). Motionärerna menar att medfinansiering inte får bli ett sätt att ”köpa sig före i kön” och att målet om samhällsekonomisk effektivitet inte får frångås. Dessutom anför motionärerna att Trafikverkets anslagskredit bör höjas till 10 procent för vidmakthållande och utveckling av statens infrastruktur (yrkande 26). Motionärerna framhåller att det är i linje med Trafikverkets önskemål och att verket på så sätt skulle kunna arbeta mer långsiktigt med både nyinvesterings- och underhållsarbete.

I kommittémotion 2024/25:3239 yrkande 10 tar Ulrika Heie m.fl. (C) upp vikten av att ta fram strukturer och beslutsprocesser för att snabbare få till stånd lösningar för alternativ finansiering av infrastrukturprojekt. Motionärerna anser att regeringen bör ge en ansvarig myndighet i uppdrag att upprätta tydligare strukturer kring hur projekt med alternativ finansiering ska gå till.

### *Motioner från allmänna motionstiden 2024/25*

I partimotion 2024/25:193 yrkande 4 anför Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda och förtydliga principerna för medfinansiering och dess effekter, inte minst för fördelningen av infrastrukturmedel mellan olika delar av landet. Motionärerna menar att medfinansiering inte får bli ett sätt att ”köpa sig före i kön” och att målet om samhällsekonomisk effektivitet inte får frångås.

I kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 2 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att identifiera ett antal projekt från

den nuvarande nationella infrastrukturplanen som är lämpliga att hantera med extern medfinansiering samt att privat kapital och pensionsfonder bör ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige. För att genomföra nödvändiga investeringar i Sveriges infrastruktur och att beta av den upparbetade underhållsskulden är det enligt motionärerna nödvändigt att hitta nya finansieringsvägar för infrastruktur.

I kommittémotion 2024/25:2613 anför Elin Söderberg m.fl. (MP) att man bl.a. bör stärka den statliga medfinansieringen av steg 1- och steg 2-åtgärder (yrkande 103 i denna del).

I kommittémotion 2024/25:2630 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att det inom Trafikverket även bör kunna drivas järnvägsprojekt i bolagsform (yrkande 7) och att stora järnvägsprojekt bör projektfinansieras (yrkande 8). Motionärerna pekar på att det finns goda exempel på alternativa lösningar där projekt har drivits i bolagsform och menar att stora järnvägsprojekt i bolagsform och med projektfinansiering bör genomföras. Vidare 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 23). I motionen konstateras att stora delar av ny infrastruktur i Danmark sköts inom ramen för ett nationellt bolag, Sund & Bælt, och denna konstruktion anses göra framdriften och underhåll av järnväg mer rationell och effektiv.

I motion 2024/25:1045 yrkande 2 anför Denis Begic (S) att det behövs en översyn av möjligheterna att intäkterna från vägavgifter öronmärks för investeringar i underhåll och utveckling av det svenska vägnätet. Motionären menar att de intäkter som genereras från vägavgifterna bör återinvesteras i underhåll och utveckling av vägnätet för att säkerställa att det fortsätter att vara säkert, hållbart och anpassat för framtida behov.

I motion 2024/25:606 pekar Dennis Dioukarev m.fl. (SD) på behovet av att utreda möjligheten att nyttja brukaravgifter i stället för trängselskatt. Motionärerna anser att det skulle skapa en större acceptans för investeringar i infrastruktur att ta bort trängselskatterna och ersätta dem med brukaravgifter.

I motion 2024/25:648 anför Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) att regeringen bör överväga att införa ett system för att adoptera en motorväg. Motionärerna anser att det skulle få fler engagerade i samhällets upprustning av vägar och att det skulle vara ett sätt för staten att få in ytterligare resurser som i sin tur kan användas för att rusta upp vägsystemet.

I motion 2024/25:1124 pekar Lars Püss (M) på att en reformering av den långsiktiga finansieringen av infrastruktur bör övervägas. Motionären menar att ett antal reformer bör övervägas för att infrastrukturen ska få en hållbar och långsiktig finansiering, bl.a. att underhållsplanen som Trafikverket tar fram bör sträcka sig 20 år fram i tiden i stället för som i dag endast fyra år.

I motion 2024/25:1232 yrkande 2 anför Lars Johnsson m.fl. (M) att intäkterna från Öresundsbron bör finansiera framtida infrastruktursatsningar i Skåne. Motionärerna menar att på samma sätt som trängselavgifterna i Stockholm och Göteborg används för att förbättra infrastrukturen i dessa

städer är det en självklarhet att avgifterna från Öresundsbron ska användas för de infrastruktursatsningar som behöver göras i Skåne.

I motion 2024/25:2064 yrkande 2 anför Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) att Öresundsbrons överskott bör kunna användas till regionala infrastrukturinvesteringar.

I motion 2024/25:2374 föreslår Cecilia Engström (KD) att överskottet från Öresundsbron ska användas för infrastruktursatsningar i Skåne. Motionären menar att detta inte är bara en fråga om effektiv användning av resurser utan också om rättvisa, och att det kan stärka regionens roll som en central knutpunkt för transport och handel i Sverige och Europa.

## Bakgrund

### *Viss kompletterande information*

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 sitt senaste inriktningsunderlag att lånefinansiering i särskilda fall kan vara ett alternativ till anslag för finansiering av infrastrukturprojekt. En sådan lånefinansiering kan enligt verket t.ex. göra det möjligt att genomföra ett projekt mer samordnat och effektivt.

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.

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

Regionala kollektivtrafikinvesteringar kan medfinansieras i enlighet med förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. och förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer eller genom förhandlingar mellan staten och regioner. Utifrån förordningen om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. fördelar Trafikverket anslagna medel utifrån

den nationella planen eller länsplanerna. När den statliga medfinansieringen fördelas av Trafikverket ingår åtgärderna i den nationella transportinfrastrukturplaneringen och följer de krav som ställs där på t.ex. samhällsekonomiska 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.

I Trafikverkets inriktningsunderlag för 2026–2037 (rapport 2024:003) redovisas att en majoritet av regionerna uttrycker oro över att Trafikverket i ökande grad ställer krav på regional och kommunal medfinansiering samt samfinansiering från länsplaner för objekt i den nationella planen. Denna utveckling anses riskera att skapa obalans mellan ekonomiskt starka och svaga områden, vilket i sin tur kan leda till ökade skillnader i tillgänglighet och trafiksäkerhet inom landet. Regionerna anser att det är viktigt att Trafikverket belyser framtida former för samfinansiering av åtgärder i den nationella planen. Genom detta kan också en klarare bild fås av vad som är åtgärder som ingår direkt i statligt ansvar och som kommuner och regioner inte ska behöva medfinansiera.

Av Trafikverkets årsredovisning 2023 framgår att verket arbetar med olika typer av finansiering, t.ex. förskottering och medfinansiering av statlig infrastruktur samt bidrag. Trafikverkets verksamhet finansieras i huvudsak genom statliga anslag. Enligt årsredovisningen anslagsavräknas investeringar i väg- och järnvägsanläggningar 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.

### *Kompletterande information om Öresundsbron*

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).

Ansvarig förvaltare av Öresundsbron är Öresundsbrokonsortiet. Öresundsbrokonsortiet är ett dansk-svenskt företag, som ägs till lika delar av A/S Øresund och Svedab. A/S Øresund ägs till 100 procent av Sund & Bælt Holding A/S som i sin tur ägs av den danska staten (se nedan). Svedab ägs av den svenska staten. Ägarna svarar solidariskt för Öresundsbrokonsortiets

förpliktelser. Principerna för betalnings- och avgiftsansvaret för trafiken på Öresundsbron regleras i två avtal mellan Sverige och Danmark. Samtliga kostnader för förbindelsen i dess helhet ska betalas med avgifter från väg- och järnvägstrafikanterna. Sverige och Danmark ska betala ett fast belopp till konsortiet för nyttjandet av järnvägsanläggningen på bron.

Sedan 2012 redovisar konsortiet vinst. Av konsortiets årsredovisning för 2023 framgår att det ekonomiska resultatet 2023 är det starkaste som företaget har gjort. Vägintäkterna ökade till 1 701 miljoner danska kronor, och järnvägsintäkterna, som är indexreglerade, steg till 582 miljoner danska kronor. Rörelseresultatet var 1 723 miljoner danska kronor och årets resultat 1 253 miljoner danska kronor. Med intäkter från den affärsmässiga verksamheten ska konsortiet betala tillbaka lånen som bron byggdes för. Den räntebärande nettoskulden (exklusive värdeförändring) minskade 2023 med 1 511 miljoner till 5 883 miljoner danska kronor. Företaget använder det danska Finansministeriets senaste uppdaterade ränteprognos som grund för beräkning av återbetalningstiden i den långsiktiga lönsamhetsberäkningen. Konsortiets skuld beräknas vara återbetald senast 2050.

#### *Ett exempel på ett danskt infrastrukturbolag*

Sund & Bælt är ett statligt ägt bolag i Danmark som arbetar med stora investeringar i transportinfrastruktur. Det är en av de stora aktörerna inom infrastruktur i Danmark. Bolaget uppger att man arbetar långsiktigt och tillhandahåller bl.a. analyser av möjliga framtida transportlänkar, tar fram finansiering av politiskt beslutade lösningar och är ansvarigt för design, konstruktion, drift och underhåll. Bolaget arbetar med broar, tunnlar, vägsystem och andra komplexa projekt. Ett exempel är bron över Stora Bält.

#### *Närmare om anslagskrediter*

Av budgetlagen följer att en anslagskredit inte kan överstiga 10 procent av det anvisade anslaget. I regleringsbrevet för Trafikverket anges anslagskreditens storlek för de olika anslagen. För att hantera produktionsvariationer i investeringsprojekt som löper över flera år disponerar Trafikverket angiven kredit.

Våren 2021 tillkännagav riksdagen för den dåvarande regeringen att Trafikverkets anslagskredit borde höjas till 10 procent för både vidmakthållande och utveckling av statens infrastruktur (bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). I skrivelsen Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2021 (skr. 2021/22:75) anges att Regeringskansliet analyserade frågan om nivåerna på Trafikverkets anslagskredit i samband med beredningen av Trafikverkets regleringsbrev för budgetåret 2022 där kreditnivåerna för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur och anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur fastställs. Av beslutet om regleringsbrev för Trafikverket från december 2021 framgår att anslagskrediten på de ovan nämnda anslagen höjdes till 10 procent för budgetåret 2022. I regleringsbrevet

för 2024 är anslagskrediten fortfarande 10 procent för anslagen 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur och 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur (regeringsbeslut 2023-12-20).

### **Tidigare riksdagsbehandling**

#### *Riksdagsbeslutet 2024 om en ny lag om infrastrukturavgifter*

I mars 2024 ställde sig utskottet bakom regeringens förslag till en ny lag om infrastrukturavgifter på väg och en ny lag om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser samt följdändringar i sex lagar (prop. 2023/24:64, bet. 2023/24:TU11, rskr. 2023/24:148). Genom lagändringarna genomförs de ändringar av det s.k. Eurovinjettdirektivet som avser vägtullar i form av infrastrukturavgifter och avgifter för externa kostnader samt indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser. De nya lagarna innehåller bl.a. grundläggande principer för beräkning, differentiering och uttag av infrastrukturavgifter och avgifter för externa kostnader samt principerna för indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser. De nya lagarna trädde i kraft den 1 maj 2024. Vissa bestämmelser i lagen om infrastrukturavgifter på väg ska dock träda i kraft först den 1 januari respektive den 25 mars 2026. Övriga lagändringar trädde i kraft den 1 maj 2024, utom i fråga om lagen om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden som föreslås träda i kraft den dag som regeringen bestämmer.

#### *Riksdagens tillkännagivande om anslagskredit 2021*

Riksdagen tillkännagav våren 2021 för den dåvarande regeringen att Trafikverkets anslagskredit borde höjas till 10 procent för både vidmakthållande och utveckling av statens infrastruktur (bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). I skrivelsen Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2021 (skr. 2021/22:75) angav regeringen att tillkännagivandet var slutbehandlat (se vidare ovan).

#### *Motionsyrkanden om finansiering av infrastruktur*

Motionsyrkanden om finansiering av infrastruktur behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU18 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att huvudprincipen är att statliga infrastrukturinvesteringar ska finansieras med anslag men att riksdagen kan besluta att investeringar får finansieras på något annat sätt. Utskottet betonade vidare att statliga infrastruktursatsningar bör styras utifrån nationella behov och välkomnade att regeringen hade låtit göra en bedömning av tillkommande finansiering. Dessutom påminde utskottet om att väg- och järnvägsintäkterna från Öresundsbron ska användas till att betala tillbaka lånen som finansierade bygget av bron. Utskottet konstaterade att de frågor som togs upp i motionerna var väl uppmärksammade och att det inte fanns skäl att vidta någon åtgärd. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på att huvudprincipen är att statliga infrastrukturinvesteringar ska finansieras med anslag men att riksdagen kan besluta att investeringar får finansieras på något annat sätt. Det kan handla om de finansieringsformer som tas upp i några av motionerna, t.ex. trängselskatt, infrastrukturavgifter, medfinansiering och offentlig-privat samverkan (OPS). Utskottet har inget att invända mot den nuvarande ordningen. Samtidigt välkomnar utskottet att regeringen nu avser att aktivt pröva möjligheten till finansiering på andra sätt än genom anslag och avgifter. Utskottet delar regeringens bedömning att alternativa finansieringsformer för transportinfrastruktur bör prövas om de kan leda till ett snabbare och mer kostnads-effektivt genomförande eller att fler projekt kan genomföras än vad som annars hade varit fallet. Utskottet välkomnar att regeringen under den kommande planperioden avser att genomföra test med investeringsobjekt som projekteras och byggs av någon annan aktör än Trafikverket. Utskottet välkomnar att förutsättningarna för en utbyggnad av Malmbanan med medverkan från privata aktörer prövas och att förutsättningarna för genomförande och finansiering av Östlig förbindelse utreds.

När det gäller motionsförslag om avgifter vill utskottet påminna om att infrastrukturavgifter är avgifter som tas ut för att finansiera bygget av en ny bro eller tunnel. Det innebär att den som använder bron eller tunneln är med och betalar för den. När infrastrukturen är färdigbetald tas avgiften bort.

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 delar regeringens bedömning att frivillig medfinansiering från kommuner, regioner eller företag kan vara ett sätt att åstadkomma effektiva lösningar i transport-systemet.

När det gäller motionsförslaget om att järnvägsprojekt bör drivas i bolagsform och projektfinansieras konstaterar utskottet att regeringen 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 konstaterar att OPS-projekt ofta organiseras i ett projektbolag, men de kan också handlas upp av en myndighet.

När det gäller motionsförslagen om att intäkterna från Öresundsbron ska finansiera regionala infrastrukturinvesteringar vill utskottet påminna om att väg- och järnvägsintäkterna ska användas till att betala tillbaka lånen som finansierade bygget av bron. Utskottet konstaterar att det av propositionen framgår att Svedab bedömer att de avgifter som betalas för att trafikera Öresundsbron fr.o.m. 2029 kommer att generera intäkter till staten. Utskottet delar regeringens bedömning att intäkterna från Öresundsbron bör användas

till investeringar i transportinfrastruktur i Öresundsregionen på samma sätt som intäkter från trängselskatterna används för att utveckla transportinfrastrukturen i respektive region.

När det slutligen gäller motionsförslaget om Trafikverkets anslagskredit kan utskottet konstatera att den förändring som riksdagen gav den dåvarande regeringen till känna våren 2021 redan har genomförts.

Utskottet konstaterar därmed att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd. Utskottet avstyrker därför motionerna 2024/25:193 (V) yrkande 4, 2024/25:606 (SD), 2024/25:648 (SD), 2024/25:1045 (S) yrkande 2, 2024/25:1124 (M), 2024/25:1232 (M) yrkande 2, 2024/25:2064 (C) yrkande 2, 2024/25:2374 (KD), 2024/25:2613 (MP) yrkande 103 i denna del, 2024/25:2630 (MP) yrkandena 7, 8 och 23, 2024/25:2947 (C) yrkande 2, 2024/25:3234 (V) yrkandena 9 och 26 samt 2024/25:3239 (C) yrkande 10.

## Samhällseconomiska analyser

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om samhällseconomiska analyser. Utskottet framhåller 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 samhällseconomiskt lönsamma. Utskottet understryker vikten av att samhällseconomiska analyser är väl underbyggda och av god kvalitet. Utskottet förutsätter att utvecklingsarbetet inom området fortsätter och utgår från att myndigheterna inom transportsektorn fortsätter att utveckla arbetet för att uppnå största möjliga effektivitet. Utskottet anser inte att det finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen.

Jämför reservation 43 (S), 44 (C) och 45 (MP).

### Propositionen

I propositionen anger regeringen att samhällseconomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen.

### Motionerna

#### *Följdmotioner*

I kommittémotion 2024/25:3236 yrkande 9 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att regeringen snabbt behöver låta granska och förändra den modell för samhällseconomisk lönsamhetsbedömning som Trafikverket använder.



Motionärerna framhåller att modellen systematiskt missgynnar järnvägs-satsningar till förmån för satsningar på vägar; särskilt döms större järnvägsprojekt ut av den nuvarande modellen.

I kommittémotion 2024/25:3235 yrkande 10 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att de samhällsekonomiska analyserna bör ses över. Motionärerna framhåller att om man på allvar ska prioritera järnvägen behöver de samhällsekonomiska analyserna ses över.

#### *Motioner från allmänna motionstiden 2024/25*

I kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 19 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att det bör göras en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna i syfte att värdera industrins och godsflödets betydelse rätt. Motionärerna betonar att det är helt avgörande att kalkylmodellerna är rättvisande men att nyttan av tillförlitliga godstransporter inte framgår av dagens kalkylmodeller.

I motion 2024/25:2192 yrkande 2 anför Kristoffer Lindberg m.fl. (S) att det bör säkerställas att de beräkningsmodeller som används vid infrastrukturinvesteringar på ett bättre sätt än i dag motsvarar de verkliga kostnaderna och att de infrastrukturprioriteringar som regionerna gör i sina länsplaner faktiskt får genomslag. Motionärerna framhåller att det är Trafikverkets beräkningsmodeller och mallar som regionerna använder vid upprättandet av länsplanerna och att det är uppenbart att dessa modeller inte stämmer överens med verkligheten.

I motion 2024/25:590 yrkande 2 föreslår Josef Fransson (SD) att Trafikverket ska ges nya uppdrag gällande samhällsekonomiska kalkyler och återrapportering. Motionären anser att Trafikverket bör få i uppdrag att identifiera de samhällsekonomiskt mest lönsamma investeringarna inom en viss budgetram och löpande rapportera resultatet av gjorda investeringar och andra åtgärder.

I motion 2024/25:1990 yrkande 5 uppmärksammar Johan Hultberg (M) behovet av utveckling av modeller för trafikmodellering av gränsöverskridande järnvägstransporter. Motionären framhåller att Jernbaneverket och Trafikverket tidigare har framfört att det är svårt att beräkna de samhällsekonomiska nyttorna av gränsöverskridande järnvägsinvesteringar på grund av bl.a. att det saknas en metod för trafikmodellering, och att regeringen därför bör ta initiativ på detta område.

I motion 2024/25:2428 tar Saila Quicklund (M) upp behovet av ändrade beräkningsgrunder för infrastrukturmedel. Motionären framhåller att det är viktigt att man i beräkningsgrunder för underhåll och investeringar i infrastruktur ser över möjligheten att ta större hänsyn till de olika näringar som är starkt beroende av framkomliga vägar och järnvägar, och inte bara till befolkningsstorleken.

I motion 2024/25:1617 yrkande 2 föreslår Martina Johansson och Elisabeth Thand Ringqvist (båda C) att Trafikverket ska ta med besöksnäringen i sin

nyttoutvärderingskalkyl. Motionärerna menar att det krävs för att få möjlighet till utveckling i alla delar av länen.

## **Bakgrund**

### *Regeringens budgetproposition för 2025*

I budgetpropositionen för 2025 konstaterar regeringen att Trafikverket använder samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys för att bedöma infrastrukturinvesteringars samhällsekonomiska lönsamhet (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22). I dessa analyser sammanvägs beräknade effekter med bedömningar av effekter som inte har kunnat kvantifieras eller värderas i monetära termer. Eftersom kalkylerna och bedömningarna i varierande grad är osäkra och inte fångar allt som är relevant för att fatta beslut om vilka åtgärder som bör genomföras utgör de endast en del av beslutsunderlaget.

### *Trafikverkets arbete med samhällsekonomiska analyser*

Enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska verket med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikverket ska enligt instruktionen bl.a. utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet, inklusive efterkalkylering och successiv kalkylering.

Trafikverket tar fram underlag för beslut om val av infrastrukturåtgärder i transportsektorn. Detta görs med hjälp av en samhällsekonomisk 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 krona. Den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen ska inkludera alla relevanta effekter av en åtgärd, även de som inte går att beräkna och värdera i monetära termer. Trafikverkets arbete med att utveckla och förvalta metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser gäller alla trafikslag, i olika faser i planeringsprocessen och för alla steg enligt fyrstegsprincipen.

I en samhällsekonomisk kalkyl räknas de nyttor och kostnader som har beräknats och värderats i kronor samman till en s.k. nettonuvärdeskvot som visar åtgärdens skattade lönsamhet, kompletterat med mer kvalitativa bedömningar av effekter som är svåra eller omöjliga att beräkna eller värdera. Den samhällsekonomiska analysen ingår som en komponent i den metod och mall för samlad effektbedömning som Trafikverket använder. I den samlade effektbedömningen ingår även bedömningar av åtgärdens fördelningseffekter och hur åtgärden påverkar möjligheterna att 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 har ansvar för att utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet, inklusive efterkalkylering och successiv kalkylering.

Trafikverket ska bl.a. ansvara för arbetet med och publiceringen av rapporten *Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn*, även kallad ASEK-rapporten. Där presenteras de kalkylvärden och beskrivs den analysmetod som bör användas i transportsektorns samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser. ASEK-arbetet är kopplat till en myndighetsövergripande samrådsgrupp som består av representanter för Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Naturvårdsverket, Energimyndigheten, Boverket, Region Stockholm/SL och Trafikanalys (adjungerad). ASEK-arbetet stöds av ett vetenskapligt råd. En översyn av ASEK-rapporten och dess kalkylbilaga görs vartannat år. I april 2024 publicerades resultatet av en omfattande översyn av ASEK-rapporten. Översynen har medfört flera revideringar av både principer och kalkylvärden.

Trafikanalys har enligt sin instruktion (2010:186) i uppdrag att kontinuerligt följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser och följa den internationella modellutvecklingen på området. Trafikanalys ska årligen redovisa sitt arbete inom området till regeringen. Under 2023 hade Trafikanalys fokus på anläggningkostnader.

### *Samhällsekonomiska analyser, näringslivet och godstransporter*

I Trafikverkets rapport *Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg* (2019:144) från september 2019 framförs att Trafikverkets sammantagna bedömning är att de samhällsekonomiska kalkylvärdena för godstransporter i saklig mening är rätt, även om det finns vissa delar som kan utvecklas och förbättras. Trafikverket framför att det bl.a. gäller beräkningar av kostnader för större störningar i transportsystemet, där i synnerhet störningar kopplade till underhåll på järnvägssidan har blivit alltmer frekventa på senare år. Trafikverket framför vidare att de samhällsekonomiska kalkylerna har en central roll i utredningarna, men att kalkylernas betydelse för investeringsbesluten inte ska överskattas. Trafikverket konstaterar att beräkningarna endast är ett av flera underlag i den samlade effektbedömningen och att det inte heller är självklart att överflyttningseffekterna alltid är samhällsekonomiskt lönsamma. I Trafikverkets Promemoria till inriktningsunderlaget för 2018–2029 – Utvecklingsbehov trafikprognoser och samhällsekonomiska kalkyler (pm 2015:227) konstateras att det finns många svårvärderade nyttor som inte ingår i Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyler men att dessa nyttor inkluderas i den samhällsekonomiska analysen genom verbala beskrivningar. Exempelvis näringslivsnyttor är redan inbakade i kalkylerna.

I Trafikanalys rapport Trafikverkets arbete med modeller för samhälls-ekonomiska analyser 2020 (rapport 2021:3) konstateras bl.a. att Trafikverkets modeller har utvecklats men att stora lanseringar har försenats. Trafikanalys konstaterar att Trafikverkets modeller generellt anses vara bra på att analysera stora infrastrukturinvesteringar inom väg- och järnvägsområdena, och det är t.ex. möjligt att modellera förändrade körkostnader. Samtidigt finns det enligt Trafikanalys behov av att analysera åtgärder där modellerna i dag inte är tillfredsställande och behoven har funnits länge. Det gäller exempelvis möjligheten att analysera regionala godstransporter. I rapporten redovisas bl.a. Samgods som är ett nationellt modellsystem för trafikslagsövergripande analyser och prognoser för godstransporter. Modellens primära syfte är att vara ett stöd för effektanalyser av olika policyåtgärder och styrmedel som skatter och avgifter för olika fordonsslag och förändringar i infrastrukturen. I rapporten refereras bl.a. att Trafikverket menar att eftersom näringslivet och godstransporter kännetecknas av heterogenitet, med stora variationer och olikheter inom många olika områden, har det varit svårt att ta fram rättvisande schablonvärden för värdering av förseningar och osäkra transporttider för gods.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om samhällsekonomiska analyser behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU18 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet framhöll vikten av att medel för infrastruktur används effektivt och betonade att det är viktigt att fokusera på infrastrukturinsatser som är samhälls-ekonomiskt lönsamma. Utskottet underströk vikten av att de samhälls-ekonomiska analyserna är väl underbyggda och av god kvalitet och ansåg att det är angeläget med en kontinuerlig utveckling av metoder och modeller. Utskottet välkomnade därför det arbete som görs inom myndigheterna för att säkerställa kvaliteten på analyserna. Utskottet ansåg sammanfattningsvis att det inte fanns skäl att vidta någon åtgärd.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis påminna om att en del av transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning. Utskottet vill starkt framhålla vikten av att säkerställa att de medel som investeras i infrastruktur används på ett effektivt sätt. Utskottet vill därför betona att det är mycket viktigt att fokusera på infrastrukturinsatser som är samhällsekonomiskt lönsamma. Utskottet delar regeringens bedömning att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen.

Utskottet kan konstatera att det inom transportsektorn finns en lång tradition av att använda samhällsekonomiska analyser när man tar fram

beslutsunderlag. Utskottet vill i sammanhanget understryka vikten av att dessa analyser är väl underbyggda och av god kvalitet. Samtidigt kan det konstateras att samhällsekonomiska analyser inte fångar allt som är relevant för att fatta beslut.

När det gäller de olika motionsförslagen om hur arbetet med samhällsekonomiska analyser bör gå till vill utskottet påminna om att Trafikverket har i uppdrag att utveckla och förvalta sådana metoder och modeller och att Trafikanalys kontinuerligt följer detta arbete och årligen redovisar sitt arbete inom området till regeringen. Utskottet anser att det är angeläget med en kontinuerlig utveckling av de samhällsekonomiska metoder och modeller som används i infrastrukturplaneringen och välkomnar därför det arbete som görs inom myndigheterna för att säkerställa kvaliteten på de samhällsekonomiska analyserna. Utskottet förutsätter att utvecklingsarbetet inom området fortsätter och utgår från att myndigheterna inom transportsektorn fortsätter att utveckla och förfinas arbetet i syfte att uppnå största möjliga effektivitet.

Därmed anser utskottet att det för närvarande inte finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen och avstyrker därför motionerna 2024/25:590 (SD) yrkande 2, 2024/25:1617 (C) yrkande 2, 2024/25:1990 (M) yrkande 5, 2024/25:2192 (S) yrkande 2, 2024/25:2428 (M), 2024/25:2947 (C) yrkande 19, 2024/25:3235 (MP) yrkande 10 och 2024/25:3236 (S) yrkande 9.

## Kostnadskontroll och effektivitet

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om kostnadskontroll och effektivitet. Utskottet betonar att en bättre kostnadskontroll behöver uppnås och understryker vikten av att komma till rätta med de ökande kostnaderna för infrastrukturprojekt. Utskottet uppmärksammar bl.a. att det är viktigt med rättvisande kalkyler när de olika projekten läggs in i den nationella planen och välkomnar att regeringen noga följer arbetet med kostnadskontroll. Utskottet understryker att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder och att en hög effektivitet ska eftersträvas. Utskottet betonar vidare att upphandlingarna inom infrastrukturområdet behöver bli effektivare och mer ändamålsenliga och anser att en förutsättning för att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv är att transportköparen betalar för alla de kostnader som transporten orsakar. Utskottet välkomnar det pågående arbetet och konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade, och det finns därför inte skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 46 (S), 47 (C) och 48 (MP).

### Propositionen

#### *Kostnadskontroll*

I propositionen 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. Exempel på problem är kostnadsökningar i kontrakt samt att de beräknade kostnaderna för verksamheten över tid ökar mer än den generella prisökningen i ekonomin. 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. Kostnadsförändringarna under planeringsskedet beror på många olika faktorer, t.ex. att investeringens utformning och omfattning förändras under planeringen eller att förutsättningarna för investeringen klarnar under planeringen, som t.ex. markförhållanden och tekniska krav. Det kan även handla om avgöranden i domstol som blir andra än vad som från början förutsågs och som påverkar hur ett projekt kan genomföras. 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.

I propositionen framhåller regeringen 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. I uppdraget till Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag betonade därför regeringen vikten av underhåll av vägar och järnvägar samt kostnadseffektiva åtgärder för att optimera transportinfrastrukturen och öka transporteffektiviteten. I inriktningsunderlaget framhåller Trafikverket bl.a. att underhållsåtgärder har hög samhällsekonomisk lönsamhet för både väg och järnväg, och att underhålla i rätt tid sparar pengar i längden.

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. Av den anledningen gav regeringen i augusti 2023 Trafikverket i uppdrag att redovisa åtgärder för att stärka järnvägsunderhållets genomförande och järnvägstrafikens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet (LI2023/03037). I redovisningen av uppdraget pekade Trafikverket i februari 2024 på åtgärder för att förbättra den operativa förmågan inom nio fokusområden (rapport 2024:025). Den 21 oktober 2024 lämnades en sista uppföljande rapport för regeringsuppdraget till regeringen.

Regeringen anser att det är ett allvarligt problem att det sker kostnadsökningar i infrastrukturprojekt. I propositionen betonas att de medel som staten tilldelar transportinfrastrukturområdet måste användas effektivt, och Trafikverket behöver på ett systematiskt sätt arbeta med kostnadsreducerande åtgärder och kostnadskontroll för att planerade infrastrukturåtgärder ska kunna genomföras och därigenom bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. 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) till riksdagen, vilken behandlades av riksdagen i betänkande 2023/24:TU18 Infrastrukturfrågor. I skrivelsen konstaterar regeringen att granskningen är ett viktigt bidrag i arbetet med att utveckla processen kring framtagandet av en nationell plan.

I propositionen betonar regeringen vidare att ett viktigt verktyg för kostnadskontroll är systemet med byggstartsbeslut. Eftersom det är av största vikt att kostnadskalkyler är så välunderbyggda som möjligt har regeringens tillämpning av detta verktyg stor betydelse. Regeringen gav i januari 2024 Trafikverket i uppdrag att ta fram förnyade underlag för tre av de objekt som verket hade föreslagit skulle få byggstartas (LI2023/02481). I uppdraget ingick att identifiera och om möjligt vidta lämpliga kostnadsreducerande åtgärder. Trafikverkets redovisning av uppdraget visade att kostnadsreducerande

åtgärder kan vidtas, och regeringen beslutade i juli 2024 att Trafikverket kan gå vidare med två objekt och förbereda dem för byggstart.

I propositionen betonas att regeringen noga följer Trafikverkets arbete med kostnadskontroll. I inriktningsunderlaget beskriver Trafikverket bl.a. att verket nu intensifierar arbetet med bl.a. teknikutveckling och innovation, samverkan med entreprenörsmarknaden, kontroll av tillkommande krav och funktioner, och ökad kvalitet i projekteringsunderlag. Trafikverket ser också över hur och när kostnadsbedömningar tas fram under planeringsprocessen, för att säkerställa att rätt underlag finns framme vid olika beslutspunkter, bl.a. genom att s.k. revisionsmöten genomförs tidigare i processen.

I propositionen redovisas dessutom att 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. Den första årliga redovisningen från Trafikanalys inkom i april 2024. Trafikanalys konstaterar att kostnadsökningar i infrastrukturplaneringen är ett väldokumenterat problem. Myndigheten bedömer att problembilden på ett generellt plan ser likartad ut för drifts- och underhållssidan som för investeringssidan. Trafikanalys lyfter fram bl.a. svårigheter att följa kostnadsutvecklingen i verksamheten, vilket i sin tur enligt Trafikanalys försvårar sökandet efter underliggande problem och möjligheten att identifiera relevanta förbättringsförslag. Av propositionen framgår att Trafikanalys har för avsikt att i kommande redovisningar fokusera mer på vissa av de identifierade problemställningarna. I det ingår bl.a. att rikta ökad uppmärksamhet mot styrningsfrågor och de incitamentsstrukturer som påverkar förutsättningarna för god kostnadskontroll.

Vidare framhålls att regeringen 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.

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 anser 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 där andra förutsättningar för genomförande har försämrats väsentligt behöver analyseras särskilt och kan komma att omprövas. Transparensen gällande genomförandet av trimnings- och miljöåtgärder behöver förbättras liksom



redovisningen gällande kostnadsutveckling och i vilken grad dessa åtgärder har genomförts i förhållande till vad som planerats.

Slutligen avser regeringen att fortsatt noga följa och vid behov vidta åtgärder kring Trafikverkets arbete med kostnadskontroll och även följa Trafikanalys arbete med att följa och utvärdera detta. Arbetet hos de två myndigheterna har ett särskilt fokus på investeringar i tidiga planeringsskeden och på att underhåll av infrastrukturen sköts effektivt. Likaså avser regeringen att fortsatt använda sig av processen med byggstartsbeslut mer aktivt för att motverka stora kostnadsökningar i projekt.

### *Riskreserv för hantering av fördyringar*

Regeringen gör bedömningen att en central riskreserv bör inrättas för hantering av fördyringar som uppstår i utvecklingen av transportinfrastrukturen. En del av riskreserven ska enligt propositionen hanteras av regeringen och en del av riskreserven ska hanteras hos Trafikverket centralt. Regeringen menar att det alltid kommer att finnas faktorer som kan orsaka kostnadsökningar i projekt, men det får inte stoppa eller hindra utvecklingen av transportinfrastrukturen. Samtidigt understryker regeringen att utvecklingen med stora kostnadsökningar måste stävjas och att det är viktigt att projekt inte växer på ett omotiverat sätt och att ansträngningar görs i alla led för att motverka och hålla nere kostnadsökningarna. Att ha en central riskreserv ger enligt regeringen större incitament för projekten att hålla kostnaderna nere och bättre möjlighet att hantera eventuella kostnadsökningar och få insyn i vilka fördyringar som kan tillåtas. Regeringen konstaterar att Trafikverket har inlett ett arbete med att förbättra sin kostnadskontroll, men enligt regeringen behöver mer göras.

### *Omfördelning av förvaltningsutgifter*

Som redan har nämnts är regeringens bedömning att förvaltningskostnader ska budgeteras på förvaltningsanslag och inte sakanslag. För att förbättra kostnadskontrollen är det enligt propositionen viktigt med en ändamålsenlig finansiell styrning och budgetdisciplin. Under 2023 inledde Trafikverket en intern genomlysning av myndigheten som blev klar under våren 2024. I genomlysningen konstaterar Trafikverket att förvaltningsutgifterna som andel av total verksamhetsvolym har ökat från ca 17 procent 2011 till ca 21 procent 2022, i fasta priser. Myndigheten nämner att det faktum att förvaltningsutgifter har ökat i förhållande till verksamhetsvolymen över tid kan tyda på att Trafikverket har blivit mindre effektivt i genomförandet av uppgifterna.

I januari 2020 fick Ekonomistyrningsverket (ESV) i uppdrag att göra en översyn av den finansiella styrningen av Trafikverket. I redovisningen av uppdraget konstaterar ESV att det finns ett antal avvikelser mellan principer och praxis i övriga staten och hur bl.a. förvaltningsutgifter sorteras på Trafikverkets anslag. ESV konstaterar att avvikelser består i bl.a. att Trafikverket endast i begränsad omfattning finansierar kostnader av

förvaltningskaraktär från myndighetens förvaltningsanslag och att det inte är transparent hur sådana utgifter i stället hanteras inom ramen för myndighetens sakanslag. ESV föreslog därför en förändrad anslagsstyrning av bl.a. Trafikverkets utgifter av förvaltningskaraktär samt av utgifter för utveckling och vidmakthållande av transportinfrastrukturen (ESV 2020:57 och ESV 2021:21). Utifrån dessa rapporter har Trafikverket ett pågående regeringsuppdrag att analysera förutsättningar och bedöma konsekvenser av förslag på hur styrning och uppföljning av Trafikverket kan utvecklas utifrån de förslag som ESV har lämnat (I2021/01220 och LI2024/00170). Trafikverket lämnade en första delrapport av uppdraget i februari 2024 (LI2024/00489) och ska slutrapportera uppdraget i december 2024. Under arbetets gång har myndigheten särskilt analyserat vilka utgifter av förvaltningskaraktär som finansieras av de olika anslagen.

Mot bakgrund av detta har regeringen i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22) beräknat att anslagsmedel för Trafikverkets förvaltningskostnader fr.o.m. 2026 omfördelas från berörda sakanslag till myndighetens förvaltningsanslag. Regeringen bedömer att förslaget bör leda till ökad transparens, bättre budgetdisciplin och starkare kostnadskontroll. Förslaget innebär att medel som i tidigare infrastrukturpropositioner har ingått i den totala ekonomiska ramen fortsättningsvis kommer att hanteras inom Trafikverkets förvaltningsanslag i enlighet med den budgetdisciplin som råder för statsförvaltningen som helhet. Eftersom Trafikverket ännu inte har slutredovisat uppdraget att analysera och bedöma konsekvenserna av förslag för den finansiella styrningen av Trafikverket kan enligt regeringen vissa ytterligare justeringar behöva göras framöver.

### *Upphandling och produktivitet i anläggningsbranschen*

I propositionen bedömer regeringen att det är av stor vikt att de medel som staten tilldelar infrastrukturområdet används effektivt och på bästa sätt. 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 välförhållande (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 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.

Vidare uppmärksammar regeringen att många diskussioner om att höja produktiviteten i upphandling och verksamhet i dag faller på att det saknas tillförlitliga data för att dra tydliga slutsatser. Produktivitetskommissionen har bl.a. föreslagit att sektorsansvariga myndigheter bör få i uppdrag att tillsammans med Trafikverket ta fram och implementera en struktur för vilka data som ska samlas in och göras tillgängliga för att kunna följa upp och utvärdera upphandlingar inom transportområdet. Produktivitetskommissionen föreslår även att Trafikverket bör bygga upp ett underhållssystem för att ge en bild i realtid av anläggningen, dess tillstånd, kostnad för underhållsåtgärder och när dessa behöver genomföras. Data ska vara öppna och tillgängliga för både entreprenörer och beställare liksom för externa utvecklare, för att öka transparensen.

Regeringen betonar att upphandlingar inom infrastrukturområdet behöver bli effektivare och mer ändamålsenliga. Regeringen avser därför att ge Trafikverket i uppdrag att följa upp och utvärdera upphandlingar och stärka sin upphandlingskompetens. Regeringen avser även att vidta åtgärder för att möjliggöra ett effektivare väg- och järnvägsunderhåll.

Regeringen ser att insatser behövs inom en rad områden, bl.a. teknikutveckling och innovation, mer kostnadseffektiv utformning samt effektivare upphandlingar och samverkan med entreprenörsmarknaden. Trafikverket, konsulter och entreprenörer arbetar med teknikutveckling, exempelvis digitala verktyg för beredskap inom vinterväghållning, datadrivna beslut inom väghållning baserat på sensordata eller effektivare maskiner för ballastrening och utbyte av räls och sliprar. Regeringen följer och driver på detta arbete.

Vidare uppmärksammar regeringen att det under planeringsskedet är viktigt med ett ökat fokus på att välja kostnadseffektiva utformningar och avgränsningar av projekten. Ett medel för detta är ökad standardisering, där ett projekt inom Trafikverket anges som ett bra exempel. Där tas standardiserade broar, vägräcken, bullerskydd och stationsutrustning etc. fram. Regeringen anser också att Trafikverket behöver stärka sin styrning av omfattningsändringar och prövning av tillkommande krav, t.ex. genom byggstartsrapportering och Trafikverkets arbete med revisionsmöten.

Slutligen bedömer regeringen att Trafikverket och andra offentliga organisationer bör kunna förbättra förutsättningarna för leverantörsmarknaden och bättre ta till vara sektorns förmåga till effektivisering genom innovation. Det kan bl.a. göras genom ett proaktivt samarbete med marknadsdialog i tidiga planeringsskeden och genom att samordna kravställningen med andra

offentliga organisationer för att åstadkomma en tydlig, enhetlig och långsiktig efterfrågan. Det kan öka förutsägbarheten för leverantörerna och minska deras investeringsrisker vid kommersialisering av nya lösningar. En annan del i arbetet är att i ökad grad efterfråga funktion och effekter i upphandlingar, snarare än detaljerade utformningskrav. Samtidigt är det enligt regeringen angeläget att kunna nyttja resurser för innovation för tester av nya metoder eller för att genomföra innovationer som annars riskerar att fastna på idéstadiet.

### *Kompetensförsörjning*

I propositionen bedömer regeringen att kompetensförsörjningen är en stor utmaning inom infrastrukturen och att rätt kompetens är en förutsättning för att kunna genomföra den nationella planen. Branschens arbete med kompetensförsörjning bör därför stärkas.

Regeringen konstaterar att många företag och aktörer vittnar om att kompetensförsörjningen är ett problem inom infrastrukturen. Ifall infrastrukturen inte kan lösa kompetensförsörjningsutmaningarna riskerar det enligt regeringen att bli svårt att hantera, underhålla och bygga en komplex anläggning med en ökad volym. De senaste årens säkerhetspolitiska utveckling visar enligt regeringen också på vikten av att ha en bred kompetensbas inom infrastrukturområdet. Regeringen menar att kompetens- och resurstillgången i sektorn behöver följas noggrant. Arbetet med att stärka branschens attraktivitet bör kunna stärkas genom samarbete med andra arbetsgivare och branschorganisationer. Regeringen ser också positivt på Trafikverkets arbete för att skapa förutsättningar för bättre kompetensförsörjning, t.ex. genom arbetet med Järnvägsscollege som ska samordna järnvägsutbildningar och ta fram kvalitetskriterier tillsammans med branschen för att öka kvaliteten och attraktiviteten på både utbildningarna och yrkena.

## **Motionerna**

### *Följdmotionen*

I kommittémotion 2024/25:3236 yrkande 22 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att kostnadskontrollen vid infrastrukturinvesteringar kraftigt måste skärpas och att det pågående arbetet med ökad kostnadskontroll behöver följas upp med förslag på ytterligare skarpa åtgärder.

### *Motioner från allmänna motionstiden 2024/25*

I kommittémotion 2024/25:3126 betonar Gunilla Svantorp m.fl. (S) att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv och att transportköparen ska betala för alla kostnader som transporten orsakar, inklusive externa kostnader (yrkande 9). Motionärerna nämner buller, luftföroreningar, föroreningar av mark och vatten, intrång i naturmiljöer och utsläpp av växthusgaser som exempel på effekter som orsakar externa

kostnader. Vidare betonar motionärerna 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 det ger avsedd effekt (yrkande 29). Motionärerna konstaterar att det är viktigt med mer resurser till underhåll och investeringar men också lika viktigt att de resurser som finns används så effektivt som möjligt.

I kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 3 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att vid beslut om investeringar och upphandlingar när det gäller väg och järnväg göra en bred analys av vilken upphandlingsform som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet.

I kommittémotion 2024/25:1772 yrkande 16 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att internaliseringsgraden mellan olika trafikslag behöver öka och sträva mot att bli idealt lika. Motionärerna betonar vikten av att transportköpare fullt ut betalar ett pris som inkluderar ersättning för de externa effekter transporten orsakar resten av samhället, t.ex. avgasutsläpp, slitage, partiklar, trafikolyckor, buller och trängsel.

I motion 2024/25:772 anför Mattias Jonsson och Johan Büser (båda S) att det behövs en översyn av Trafikverkets ansvar när det gäller finansiering av statliga infrastrukturprojekt där förseningar och fördröjningar uppstår. Motionärerna tar upp att man i Göteborg, genom den trängselskatt som riksdagen beslutat om, redan har tagit ett ovanligt och stort ekonomiskt ansvar för byggandet av Västlänken och att infrastruktur av den här skalan är en riksangelägenhet och ytterst statens ansvar.

I motion 2024/25:590 yrkande 3 anför Josef Fransson (SD) att eventuella avvikelser från den samhällsekonomiska prioriteringsordningen ska motiveras när beslut tas om en nationell investeringsplan. Motionären menar att man inte alltid kan stirra sig blind på en prioriteringsordning för de mest lönsamma infrastrukturinvesteringarna, och att eventuella avvikelser från den samhällsekonomiska prioriteringsordningen bör motiveras och kostnaden anges, liksom konsekvenserna för andra projekt som trängs ut från planen.

## **Bakgrund**

### *Kompletterande information om effektivitet*

I statens verksamhet ska hög effektivitet eftersträvas och god hushållning iakttas. Detta följer av budgetlagen (2011:203). Enligt myndighetsförordningen (2007:515) ansvarar en myndighetsledning inför regeringen för verksamheten och ska se till att den bedrivs effektivt och enligt gällande rätt och de förpliktelser som följer av Sveriges medlemskap i EU, att den redovisas på ett tillförlitligt och rättvisande sätt samt att myndigheten hushållar väl med statens medel.

Enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska verket bl.a. skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt transportsystem. Trafikverket ska i sin roll som beställare särskilt verka för att

produktivitet, innovation och effektivitet på marknaderna för investeringar, drift och underhåll ökar. Trafikverket ska årligen 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.

### *Kompletterande information om kostnadskontroll*

Beslut om infrastrukturinvesteringar fattas i flera steg, och kostnadsbedömningar görs vid flera tillfällen i planerings- och beslutsprocessen. Det första beslutet är att en investering kommer med i den tolvåriga nationella planen. I detta skede är oftast inte investeringens utformning närmare bestämd, exempelvis exakt var vägen eller järnvägen ska gå och om den ska gå i tunnel eller på ytan. Efter att Trafikverket har utrett investeringens utformning, effekter och kostnad beslutar regeringen, på förslag av Trafikverket, om investeringen får förberedas för byggstart. I detta skede utreds utformning, effekter och kostnader mera i detalj. I ett tredje och sista steg beslutar regeringen, också på förslag av Trafikverket, om investeringen ska byggstartas. Det är först i och med regeringens byggstartsbeslut som en investering är definitivt beslutad. Trafikverket betonar i sitt inriktningsunderlag från januari 2024 att kostnadsbedömningar i tidiga skeden är genuint osäkra, dels eftersom det finns många okända faktorer i tidiga skeden, dels eftersom investeringens utformning och omfattning inte är bestämd. Det är först under planeringsskedet som en investeringens utformning och omfattning, och därmed dess kostnad, utreds mer i detalj.

Av budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22) framgår att sju av de elva namngivna objekt som öppnades för trafik under perioden oktober 2022 till september 2023 har bedömts vara samhällsekonomiskt lönsamma. Tre objekt har bedömts vara olönsamma. För ett objekt saknas samhällsekonomiska bedömningar. Tio av de elva objekt som öppnades för trafik under 2023 har ökat i kostnad jämfört med den ursprungliga plankostnaden. Sammantaget har kostnaden för de objekt som öppnades för trafik 2023 ökat med 22 procent (motsvarande 794 miljoner kronor) jämfört med beräknad kostnad då objekten togs med i planen, omräknat med konsumentprisindex med konstant skatt (KPI-KS). Om man tar hänsyn till den snabba prisutveckling som har skett till följd av den starka anläggningsbranschen har objekten enligt regeringen sammantaget en kostnadsökning på 10 procent (420 miljoner kronor) jämfört med beräknad plankostnad. Regeringen uppger att Trafikverket följer upp lönsamheten för objekten fem år efter att de har öppnats för trafik. Uppföljningen av de tolv namngivna objekt som öppnades för trafik 2018 visar att nio objekt har uppnått den nytta som beskrevs när den dåvarande planen fastställdes. För tre objekt kunde en jämförelse inte göras.

I juni 2024 påbörjade Trafikanalys inom ramen för regeringsuppdraget att granska och följa upp Trafikverkets arbete med kostnadskontroll ett arbete

med att samla in kostnadsunderlag och studera kostnadsutvecklingen för namngivna objekt i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (pm 2024:8). Syftet är att på sikt kartlägga och analysera kostnadsförändringar som uppstått under objektens framväxt, orsakerna till dessa och hur de har påverkat nytta och Trafikverkets prioriteringar. Därtill avser man att ta reda på om kostnaderna i underliggande underlag stämmer överens med kostnaderna i olika nationella planer och på sikt klarlägga orsaker till eventuella skillnader. En stor del av Trafikanalys arbete hittills har varit att tillsammans med Trafikverket samla in och sammanställa kvantitativ information och att påbörja vissa analyser. Utifrån en översiktlig analys går det enligt promemorian att urskilja att kostnadsökningarna generellt blir lägre ju mognare objekten blir. Objekt som har funnits med sedan planen 2010 har den största kostnadsökningen följt av objekten som tillkom i planen 2014. Det kan t.ex. bero på omvärldsförändringar med nya utformningskrav tillsammans med högre råvarupriser som får allt större genomslag. Enligt promemorian kan det även konstateras att det finns en spridning mellan trafikslagen i planen 2010 där järnvägsobjekten har den lägsta kostnadsutvecklingen. I stället är det objekten inom väg och sjöfart som står för de stora kostnadsökningarna. I senare planer är det däremot järnvägsobjekt och ett sjöfartsobjekt som står för stora kostnadsökningar.

Vidare har Trafikanalys granskat underlaget för de större infrastrukturprojekt som Trafikverket föreslår ska få börja byggas de närmaste åren (rapport 2024:8). Trafikverket föreslår att 16 nya namngivna objekt ges tillstånd att börja byggas 2025–2027 och att 8 nya namngivna objekt ska godkännas för att förberedas för byggstart 2028–2030. Trafikanalys publicerade i oktober 2024 sin granskning av Trafikverkets underlag för dessa totalt 24 objekt. Trafikanalys har undersökt om Trafikverket har levererat enligt sina direktiv, om förslaget är transparent och tydligt, samt om redovisningen och underlaget är aktuellt och tillgängligt. Syftet med granskningen har varit att för regeringen peka ut risker och osäkerheter i redovisningen som kan vara värda att undersöka mer specifikt. Sammanfattningsvis kan Trafikanalys konstatera att Trafikverkets redovisning är lik tidigare byggstartsförslag, och flera av de brister som Trafikanalys tidigare har påpekat kvarstår. Underlagen för objekten är högst tre år gamla, vilket Trafikanalys bedömer är rimligt aktuellt. Underlagen baseras dock inte på de allra senast modellerna och schablonvärdena, vilket Trafikverket dock har rimliga förklaringar till. Däremot saknas i flera fall lagakraftvunna planer, vilket medför en osäkerhet gällande om och när det blir någon byggstart. Den samhällsekonomiska effektiviteten påverkas i hög grad av objektens lönsamhet men den samhällsekonomiska lönsamheten saknas i beskrivningen av måluppfyllelse. Trafikverket fokuserar i sin redovisning av måluppfyllelsen på funktionsmålet och hänsynmålet, och redovisar bara i viss utsträckning objektens samhällsekonomiska lönsamhet och effekter på den samhällsekonomiska effektiviteten. Trafikanalys konstaterar att Trafikverket har olika

ambitionsnivåer i sin kostnads- och riskanalys, beroende på hur långt objekten har kommit i sin planering. I några fall har objekten en ökad risk jämfört med objektens tidigare skeden. Trafikanalys identifierar vissa oklarheter när det gäller kalkylriskerna. Det är också enligt Trafikanalys otydligt vilka risker som är kalkylerade och vilka som är tilldelade, vilket minskar transparensen. Av regeringens direktiv till Trafikverket framgår att verket sedan två år tillbaka ska redovisa den kronologiska kostnadsutvecklingen för de objekt som ingår i förslaget. Det råder enligt Trafikanalys i vissa fall stora svårigheter att följa denna kronologiska redovisning, och det beror i hög grad på att Trafikverket inte redovisar den bedömda objektskostnaden i respektive led.

VTI har, på uppdrag av Trafikanalys, genomfört en kartläggning av förutsättningarna för att sammanställa information av relevans för Trafikverkets kostnadskontroll (VTI rapport 1219, september 2024). Syftet har varit 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. Det konstateras att god informationstillgång är en förutsättning både för att följa upp en verksamhets kostnadskontroll och för att identifiera hur den kan förbättras. 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. I rapporten konstaterar VTI att sammanställandet av information om flera investeringsåtgärder eller underhållskontrakt fortfarande är svårt och resurskrävande. Bland annat krävs det en mycket stor arbetsinsats för att få till stånd en sammanställning av information om utfört arbete och slutkostnader. Dessutom bedömer VTI att informationstillgången till tidiga kostnads- och innehållsuppskattningar är bristfällig och begränsar förutsättningar för uppföljning och lärande kring beslut i dessa skeden. VTI finner också att flera initiativ som kan innebära betydande förbättringar för central uppföljning av verksamheten och kostnadskontroll på Trafikverket har stött på svårigheter i genomförandefasen och drar ut på tiden. En slutsats är därför att detta medför höga krav på Trafikverkets styrningsförmåga att föra de pågående förbättringsinitiativen i mål och integrera dem i en välfungerande helhet.

I sitt svar på fråga 2024/25:63 anförde statsrådet Andreas Carlson (KD) i oktober 2024 att regeringen ser allvarligt på de kostnadsökningar som kan uppstå i infrastrukturinvesteringar. Kostnaderna ökar framför allt i tidiga skeden – från första planbeslut till byggstart. Från byggstart till färdigställande förekommer också kostnadsökningar, men de är enligt statsrådet i genomsnitt betydligt mindre. Statsrådet redogjorde för ett antal åtgärder som regeringen har vidtagit för att minska kostnadsökningarna.



### *Kompletterande information om Trafikverkets upphandlingar*

När Trafikverket bildades 2010 renodlades myndighetens roll, och verket skulle inte längre genomföra byggande, drift eller underhåll i egen regi utan agera som beställare. Trafikverket upphandlar och beställer numera produkter, tjänster och entreprenader för ca 40 miljarder kronor per år för att utveckla och förvalta transportsystemet för väg- och järnvägstrafik. Trafikverket upphandlar all sin underhållsverksamhet i konkurrens. Upphandlingar ska göras enligt lagen (2016:1145) om offentlig upphandling och lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna, vilka bygger på EU-direktiv om upphandling.

Trafikverkets kostnader för drift och underhåll av det statliga vägnätet uppgår till ca 9,5 miljarder kronor per år. En tredjedel utgörs av kostnader för underhåll av beläggningar, en femtedel för vinterväghållning och hälften för övriga åtgärder som renhållning, skötsel av rastplatser och belysning. Varje upphandlat kontrakt gäller drift och underhåll av vägar inom ett visst geografiskt område. Det finns 108 driftsområden som vardera i genomsnitt omfattar 100 mil väg. Kontrakten varar normalt i fyra år, med möjlighet till förlängning i ett eller två år. Kontrakten omfattar främst kortsiktiga åtgärder för att hålla vägarna öppna för trafik, t.ex. snöröjning, halkbekämpning, skötsel av vägar och rastplatser, röjning och slätter av sidområden samt byte av skadad utrustning som vägmärken och vägräcken. Det är Trafikverket som ansvarar för kvaliteten, även om det är entreprenörer som utför den dagliga driften och underhållet av vägnätet. En oberoende besiktningsman gör en formell besiktning av beläggningsarbetena när alla 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.

Regeringen har i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22) aviserat att den avser att ge Trafikverket i uppdrag att följa upp och utvärdera upphandlingar och stärka sin upphandlingskompetens. I sitt svar på fråga 2024/25:63 betonade statsrådet Andreas Carlson (KD) i oktober 2024 att upphandlingarna inom infrastrukturområdet behöver bli effektivare och mer ändamålsenliga.

### *Närmare om externa kostnader*

I budgetpropositionen för 2025 (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 en promemoria från Trafikanalys (pm 2023:7) sammanställs hur internaliseringsgraden har utvecklats över tid.

I en rapport från mars 2024 (rapport 2024:3) anger Trafikanalys att internaliseringsgraden för personbilstrafik skiljer sig mellan bensin-, diesel- respektive eldrivna bilar. Internaliseringsgraden på landsbygden beräknas till drygt 65 respektive 55 procent för bensin- respektive dieslbilar. För elbilar täcker elskatten elbilens mycket låga nivå på externa kostnader i landsbygdstrafik. I tätorter är all biltrafik, oavsett drivmedel, däremot underinternaliserad. Det är framför allt externa kostnader för olyckor och slitagepartiklar som är stora, liksom kostnaden för koldioxid för de fossildrivna bilarna. Internaliseringsgraden ligger i spannet mellan 19 och 32 procent, där elbilen ligger lägst eftersom elskatten är låg. Persontrafik på järnväg i de stora stråken är inte riktigt internaliserad. Persontrafik med buss (biodiesel) betalar i mindre utsträckning för sina samhällsekonomiska kostnader än tåg. Motsvarande beräkningar finns även för godstransporter. Trafikanalys slutsats är att kunskap om externa effekter och internalisering behövs för att uppnå högre måluppfyllelse givet de begränsade resurserna.

Trafikanalys understryker i en uppföljning (rapport 2023:5) att varken under- eller överinternalisering av transporternas marginalkostnader gynnar den samhällsekonomiska effektiviteten. Den skevhet som nu tycks finnas indikerar att alltför många transporter med lastbil genomförs och att biltrafiken i tätorter borde minska jämfört med dagens nivå. Underinternaliseringen är enligt Trafikanalys påtagligt lägre utanför tätorter, vilket innebär att den trafiken i högre grad än tätortstrafiken bär sina kostnader. För elbilar som körs på landsbygden bedöms trafiken t.o.m. vara överinternaliserad med ett par öre per personkilometer.

Trafikverket har i rapport 2024:003 konstaterat att en väl utformad prissättning av transporter har stor potential att bidra till att transportsystemet används mer effektivt. Priserna på transporter bör avspegla deras marginalkostnader, såväl direkta (t.ex. bränsle- och personalkostnader) som externa (t.ex. utsläpp och infrastrukturslitage). Samhällsnyttorna som uppstår av en effektivare prissättning måste dock vägas mot kostnaderna för själva avgifts-upptaget. För att minimera effektivitetsförluster bör enligt Trafikverket finansierande avgifter som överstiger transporternas marginalkostnader i första hand läggas på transporter med låg kostnadskänslighet.

### *Riksrevisionens granskning av bildandet av Svevia och Infranord*

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 att det finns indikationer på att konkurrensen har ökat på någon delmarknad, att Svevia och Infranord båda har förbättrat sin produktivitet sedan bildandet och att Trafikverkets förfrågningsunderlag delvis har blivit bättre. Samtidigt visar granskningen att det finns flera delmarknader där konkurrensen inte har blivit bättre. Riksrevisionen påminner om att riksdagen hade flera intentioner för marknadens utveckling i samband med att Svevia och Infranord bildades för drygt tio år sedan. Riksdagens intentioner med att bilda bolagen avsåg marknaden som helhet, bolagen specifikt och Trafikverkets beställarkompetens. Riksrevisionen har undersökt flera indikatorer för att bedöma utvecklingen av Trafikverkets beställarkompetens och kan bl.a. konstatera att antalet anbud per upphandling har ökat på en av fyra delmarknader (investering järnväg), samt att den genomsnittliga skillnaden mellan det vinnande och det näst bästa anbudet i Trafikverkets upphandlingar har minskat något över tid. Båda dessa faktorer indikerar enligt Riksrevisionen att konkurrensen har ökat något på marknaden samt att Trafikverkets förfrågningsunderlag i delar har förbättrats, men samtidigt kan Riksrevisionen konstatera att utvecklingen inte är entydig. Trafikverket saknar mätbara målsättningar om beställarkompetens men arbetar på flera sätt med åtgärder som kan bidra till att utveckla beställarkompetensen. Riksrevisionen konstaterar också bl.a. att Trafikverket genomför detaljerade uppföljningar av leverantörernas synpunkter i vissa upphandlingar men inte i alla.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

#### *Riksdagens tillkännagivande om kostnadskontroll*

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar (bet. 2021/22:TU16 punkt 23, rskr. 2021/22:369).

I propositionen anför regeringen att den i augusti 2022 gav Trafikanalys i uppdrag att genomföra en granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll i syfte att förbättra Trafikverkets rutiner och arbetssätt (I2022/01644). Uppdraget innefattar vidare en utvärdering av Trafikverkets arbete med planering och upphandling av verksamheten inom nationell plan för transportinfrastrukturen som innefattar såväl större namngivna investeringar, som reinvesteringar och underhåll m.m. Vid genomförandet av uppdraget ska Trafikanalys samverka med ESV. Trafikanalys redovisade i januari 2023 en plan för hur myndigheten avser att genomföra uppdraget. Uppdraget ska redovisas årligen senast den 30 april med första redovisningsår 2024 och med slutår 2028.

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 ska 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 redovisar vidare att det i 2023 års byggstartsrapport ges, till skillnad från tidigare år, en kompletterande beskrivning av kostnadsförändringar från och med den plan respektive objekt för första gången ingick i samt att det ger en bild av kostnadsutvecklingen som underlättar förståelsen för omfattningen av problemet med kostnadsökningar.

Vidare pekar regeringen på att Riksrevisionen i ett antal granskningar har berört kostnadskontroll. 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 i en sådan omprövning bör frågan prövas om projektet ska avbrytas. Regeringen har därefter skärpt tillämpningen av under vilka förutsättningar projekt kan beviljas byggstart, vilket redan fått effekt på kostnadsutvecklingen.

Regeringen pekar vidare på den omfördelning av förvaltningsuppgifter från Trafikverkets sakanslag som regeringen föreslog i budgetpropositionen för 2025. ESV menar att det med nuvarande anslagsstruktur är svårt att få en uppfattning om kostnaden för Trafikverket att genomföra sitt uppdrag (ESV 2020:57). Den omfördelning som regeringen nu föreslår bör därför kunna leda till ökad tydlighet och transparens och i förlängningen också en förbättrad kostnadskontroll.

Regeringen gav i augusti 2023 Trafikverket i uppdrag att redogöra för vilka åtgärder som myndigheten genomför och avser att genomföra för att utveckla och stärka sin beställarkompetens och förmåga att planera och genomföra järnvägsunderhåll i syfte att öka robustheten, tillförlitligheten och punktligheten i järnvägstrafiken. Redovisningen skulle även omfatta vilka åtgärder som genomförs för att förbättra funktionssättet på marknaden för järnvägsunderhåll och därmed främja förutsättningarna för marknads aktörer att utvecklas. Uppdraget redovisades i februari 2024. Trafikverkets redovisning innehöll åtgärder för att förbättra den operativa förmågan inom nio fokusområden. Samtliga områden rymmer initiativ som bedöms ge positiv

effekt på tillförlitligheten på både kort och lång sikt. Den 21 oktober 2024 lämnade Trafikverket en sista uppföljande rapport för regeringsuppdraget till regeringen.

Trafikverket genomförde under hösten 2023 en omfattande genomlysning av verksamheten. Ett antal förbättringsområden pekades ut för att bli effektivare, skapa bättre värde för dem Trafikverket är till för och säkerställa en bättre väg- och järnvägsleverans i Sverige. Trafikverket konstaterar att genomförandet av dessa förbättringsområden är ett långsiktigt arbete som kommer att pågå under flera år. Ett mål är att vid utgången av 2025 ha uppnått en effektivisering om minst 600 miljoner kronor. Regeringen följer noga Trafikverkets arbete på området.

Mot bakgrund av ovanstående anser regeringen att riksdagens tillkännagivande är slutbehandlat.

### *Motionsyrkanden om kostnadskontroll och effektivitet*

Motionsyrkanden om kostnadskontroll och effektivitet behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU18 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet framhöll att det är problematiskt med de stora kostnadsökningarna i vissa infrastrukturprojekt och välkomnade att dessa frågor prioriteras av regeringen. Utskottet underströk vikten av att statliga medel används effektivt och att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder. Utskottet ansåg också att en förutsättning för att transportförsörjningen är samhällsekonomiskt effektiv är att transportköparen betalar de kostnader som transporten orsakar. 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 det delar regeringens bedömning att en bättre kostnadskontroll behöver uppnås. Utskottet vill understryka vikten av att komma till rätta med de ökande kostnaderna för infrastrukturprojekt. Utskottet kan konstatera att en majoritet av alla större infrastrukturprojekt tenderar att bli kraftigt fördyrade och mycket försenade, bl.a. på grund av brist på tydliga incitament och en fungerande upphandling. Utskottet vill framhålla att det är mycket problematiskt med de omfattande kostnadsökningarna i vissa infrastrukturprojekt och att det är ett problem som måste tas på stort allvar. Utskottet välkomnar därför att regeringen betonar vikten av att Trafikverket fortsätter att verka för en förstärkt kostnadskontroll och hög effektivitet i sin verksamhet. Utskottet utgår från att Trafikverket även fortsättningsvis prioriterar detta, och utskottet delar regeringens bedömning att Trafikverket på ett systematiskt sätt behöver arbeta med kostnadsreducerande åtgärder och kostnadskontroll för att planerade infrastrukturåtgärder ska kunna genomföras och därigenom bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Det är därför

viktigt med rättvisande kalkyler i samband med att de olika projekten läggs in i den nationella planen. Utskottet välkomnar att regeringen noga följer Trafikverkets arbete med kostnadskontroll och vill starkt understryka vikten av att statliga medel inom infrastrukturområdet används effektivt. Utskottet välkomnar även att Trafikanalys följer denna fråga. Utskottet välkomnar vidare regeringens bedömning att objekt med stora kostnadsökningar, samhällsekonomisk olönsamhet eller där andra förutsättningar för genomförande väsentligt har försämrats behöver analyseras särskilt och att de kan komma att omprövas av regeringen.

Utskottet vill liksom regeringen understryka att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen. Utskottet vill understryka att en hög effektivitet ska eftersträvas och att en god hushållning ska iakttas i all statlig verksamhet. Det är varje myndighetslednings uppgift att se till att verksamheten bedrivs effektivt och att varje myndighet hushållar väl med statens medel.

När det gäller motionsförslagen om analys av upphandlingsformer välkomnar utskottet att regeringen avser att ge Trafikverket i uppdrag att följa upp och utvärdera upphandlingar och stärka sin upphandlingskompetens. Utskottet betonar att upphandlingarna inom infrastrukturområdet behöver bli effektivare och mer ändamålsenliga. Utskottet vill 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 effektivare underhållsavtal, samtidigt som Trafikverket behöver stärka sin beställarkompetens. Sverige behöver också kunna locka specialiserade inhemska och utländska aktörer att genomföra större underhållsarbeten på ett tidseffektivt sätt. En tätare samverkan mellan Trafikverket, transportföretag, transportköpare och underhållsföretag är därtill nödvändig för att hitta effektiva och innovativa lösningar som minimerar behovet av tid i spår och störningar i trafiken.

När det gäller motionsförslaget om externa kostnader kan utskottet konstatera att detta är en fråga som studeras av både Trafikanalys och Trafikverket. Utskottet delar regeringens bedömning att en förutsättning för att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv är att transportköparen betalar för alla de kostnader som transporten orsakar.

Utskottet har avslutningsvis inget att invända mot redovisningen av det tillkännagivande om kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar som utskottet har tagit initiativ till.

Utskottet välkomnar det pågående arbetet och konstaterar att de frågor om kostnadskontroll och effektivitet 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 2024/25:590 (SD) yrkande 3, 2024/25:772 (S), 2024/25:1772 (MP) yrkande 16, 2024/25:2947 (C) yrkande 3, 2024/25:3126 (S) yrkandena 9 och 29 samt 2024/25:3236 (S) yrkande 22.

## Forskning och innovation

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om arbetet med forskning och innovation. Utskottet välkomnar det pågående arbetet och betonar att forskning, innovationer och nya transportlösningar är mycket viktiga för möjligheterna att nå de transportpolitiska målen. Utskottet understryker att ett effektivt och tillgängligt transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar och betonar att det också är centralt för framtidens kompetensförsörjning. Vidare konstaterar utskottet att Trafikverket är en stor upphandlare och utgår från att upphandlingar görs på ett sätt som bidrar till att uppnå största möjliga klimatnytta. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 49 (C).

### Propositionen

Regeringen bedömer att forskning och innovation inom samtliga trafikslag är viktig för att nå de transportpolitiska målen. I propositionen framförs att det är viktigt med forskning och innovation för att utveckla kunskap, metoder och modeller samt demonstrera nya lösningar för samtliga trafikslag som binder samman teknik, affärsnytta och samhällsnytta inom transportområdet. Det är också centralt för framtidens kompetens och kompetensförsörjning.

Regeringen framhåller att forskning och innovation inom elektrifiering, digitalisering och automatisering kan bidra till att infrastruktur inom alla trafikslag kan nyttjas effektivare, säkrare och mer miljövänligt. För forskning är återanvändbara forskningsdata en viktig förutsättning, och tillgängliggörande och interoperabilitet av data är viktigt för att främja innovation och utvecklingen av digitala tjänster inom transportsystemet som exempelvis trafikinformation, navigationssystem, avancerade förarstödsystem och uppkopplade fordon.

I propositionen konstateras att Sverige ligger långt framme inom många delar av den forskning som rör transporter och infrastruktur, och regeringen anser att denna position behöver försvaras och vidareutvecklas. Forskning och innovation bidrar till svensk spetskompetens inom transportområdet. Nära samverkan mellan universitet och högskolor, institut, övriga utbildningsanordnare, myndigheter och näringsliv inom transportsektorn är avgörande för en fungerande kompetensförsörjning. I propositionen konstateras även att Trafikverket i det senaste inriktningsunderlaget bl.a. beskriver att verket nu intensifierar arbetet med bl.a. teknikutveckling och innovation.

Regeringen konstaterar att såväl gods- som persontransporter kan bli effektivare, säkrare och hållbarare genom automatiserade och självkörande

fordon. Regeringen anger att man har tagit ett antal initiativ för att främja denna utveckling.

## **Motionerna**

### *Följdmotionen*

I kommittémotion 2024/25:3239 yrkande 8 menar Ulrika Heie m.fl. (C) att det bör utredas hur ny teknik skulle kunna bidra i arbetet med att beta av underhållsskulden på järnvägen. Motionärerna framhåller bl.a. vikten ny teknik och innovativa metoder för en högre takt i underhållet av järnvägen.

### *Motion från allmänna motionstiden 2024/25*

I kommittémotion 2024/25:3169 yrkande 37 anför Rickard Nordin m.fl. (C) att man bör se över om det kan vara lämpligt att offentliga aktörer går före och bygger resurseffektivt 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.

## **Bakgrund**

### *Kompletterande information om 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 (2024:021) framgår att verksamhetsvolymen för forskning och innovation uppgick till 769 miljoner kronor 2023.

I april 2024 ingick Trafikverket ett samarbetsavtal med AI Sweden för att driva utvecklingen av artificiell intelligens (AI) inom transportinfrastrukturen. Avtalet uppges vara en del av myndighetens satsning på att integrera AI-lösningar och främja innovation. Trafikverket menar att för att vara redo för framtiden och kunna rusta och effektivisera transportsystemet behöver verket arbeta mer med elektrifiering, digitalisering och automatisering.

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.

### *Innovationsupphandlingar*

Upphandlingsmyndigheten betonar på sin webbplats att innovation i offentlig sektor är en förutsättning för att möta olika samhällsutmaningar. Genom att köpa, införa och använda innovativa lösningar i offentliga organisationer kan bättre tjänster, samhällsservice och högre nytta erbjudas medborgarna. Att köpa innovativa lösningar leder enligt Upphandlingsmyndigheten också till att främja tillväxt av konkurrenskraftiga innovativa företag. Innovation i offentlig verksamhet kan handla om en ny vara, tjänst eller process, nya sätt att organisera affärsverksamhet, arbetsorganisation eller externa relationer. Innovationsupphandling handlar om att en upphandlande organisation i sin upphandlingsprocess främjar innovation genom att efterfråga eller tillåta nya lösningar.

I Trafikverkets forsknings- och innovationsplan för 2023–2028 (2023:004) anges att affärsformer och upphandlingsstrategier för underhåll är viktiga forskningsområden som kan bidra till att leverantörers innovationskraft nyttjas. Det skapar enligt planen möjlighet för innovationsupphandlingar samt utveckling av metoder för hur innovation ska införas. I planen uppges ett exempel på ett viktigt utvecklingsområde vara just innovationsupphandlingar som möjliga lösningar på komplexa utmaningar. Enligt Trafikverket behövs det kunskap om och utveckling av planering, värdering, organisering, styrning, ledning och arbetssätt, för att öka förmågan att genomföra innovationsupphandlingar inom underhållsverksamheten, för utveckling och införande av nya lösningar.

Som exempel på genomförda innovationsupphandlingar kan nämnas att Trafikverket har genomfört en innovationsupphandling tillsammans med kommunerna Skellefteå och Uppsala för att stimulera utvecklingen av smarta lösningar för ett aktivt resande. I mars 2020 fick fyra förslag forskningsmedel för att idéerna ska kunna vidareutvecklas mot tillämpning. Ett annat exempel är att Trafikverket 2022 genom en innovationsupphandling tog initiativ till nya sätt att varna och uppmärksamma vägtrafikanter för tåg vid oskyddade 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 dock 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.

## **Tidigare riksdagsbehandling**

### *Riksdagens tillkännagivande om självkörande fordon*

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om att regeringen skyndsamt bör utarbeta en strategi för självkörande fordon (bet. 2017/18:TU15 punkt 2, rskr. 2017/18:324).

I propositionen anför regeringen att den i november 2015 beslutade att ge en särskild utredare i uppdrag att analysera vilka regeländringar som behövs för en introduktion av förarstödjande teknik och helt eller delvis självkörande fordon på väg. I mars 2018 överlämnade utredaren slutbetänkandet Vägen till självkörande fordon – introduktion (SOU 2018:16). Betänkandet har remissbehandlats.

När det gäller de strategiska övervägandena när det gäller införandet av automatiserad körning pågår enligt regeringen intensiva internationella processer inom UNECE och i EU. Bland annat antog EU-kommissionen inom ramen för det tredje mobilitetspaketet i maj 2018 en strategi för automatiserad och uppkopplad rörlighet. EU-kommissionen antog vidare i december 2020 en gemensam strategi för smart och hållbar mobilitet. I strategin aviserades det förslag som EU-kommissionen lämnade i december 2021 (COM(2021) 813) som ändrar direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (ITS-direktivet). Direktivet utformades för att vara ramen för att påskynda och samordna utbyggnaden och användningen av intelligenta transportsystem som tillämpas på vägtransporter och gentemot andra trafikslag. Förslaget syftar också till att ytterligare öka nivåerna av säkerhet, tillförlitlighet och tillgänglighet på området. ITS-direktivet utgör enligt regeringen exempelvis en legal bas för framtagandet av gemensamma system och standarder när det gäller uppkopplade och automatiserade fordon. Förhandlingarna om revideringen av direktivet avslutades i juni 2023 då en överenskommelse mellan rådet och Europaparlamentet gjordes under svenskt ordförandeskap. I november 2023 publicerades beslutet om det reviderade ITS-direktivet i Europeiska unionens officiella tidning.

Regeringen beslutade i augusti 2018 att inrätta en kommitté för samordnad och accelererad policyutveckling kopplad till den fjärde industriella revolutionens teknologier (dir. 2018:85). Kommitténs uppdrag är att identifiera och påskynda policyutveckling kopplad till den fjärde industriella revolutionens teknologier inom inledningsvis tillämpningsområdena precisionsmedicin, uppkopplad industri samt uppkopplade och automatiserade fordon, farkoster och system. Detta arbete inbegriper automatiserad körning på väg men också automatiseringen inom hela transportområdet.

I juni 2020 gav Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) en s.k. bokstavsutredare i uppdrag att utreda och utvärdera vissa frågor som rör dels ansvarsfördelning vid automatiserad körning av vägfordon, dels främjandet av ökad användning av geostaket (I 2020:B). Utredaren redovisade uppdraget i promemorian Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket (Ds 2021:28). Promemorian har remissbehandlats.

Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1426 om tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 vad gäller enhetliga förfaranden och tekniska specifikationer för typgodkännande av automatiska körsystem i helautomatiserade fordon innehåller tekniska krav för fordon som är helt automatiserade och som kan köras utan en förare på plats i fordonet, vilket betyder att detta slag av fordon därmed kan sättas på marknaden. Hittills har inga sådana helt automatiserade fordon typgodkänts i Sverige.

I oktober 2023 remitterades promemorian Automatiserad körning (LI2023/02996), som innehåller ett förslag till förordning som syftar till att underlätta att automatiserade fordon utvecklas och sätts på marknaden i Sverige. I förordningen föreslås att väghållaren får mandat att föreskriva var typgodkända och helt automatiserade fordon får föras i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1426.

Slutligen anför regeringen att infrastruktur- och bostadsministern i augusti 2024 höll en dialog med en rad berörda aktörer på området automatiserade och självkörande fordon i syfte att ta emot synpunkter på den framtida inriktningen på området. Dessa synpunkter samt de strategiska överväganden och vidtagna åtgärder som redovisas ovan ligger till grund för regeringens fortsatta arbete på området.

Mot bakgrund av ovanstående anser regeringen att riksdagens tillkännagivande är slutbehandlat.

### *Motionsyrkanden om forskning och innovation*

Motionsyrkanden om forskning och innovation behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU18 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet välkomnade att det pågår ett omfattande arbete och underströk att ett effektivt och tillgängligt transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar. Vidare konstaterade utskottet att staten är en stor upphandlare och utgick från att upphandlingar görs på ett sätt som bidrar till att uppnå största möjliga klimatnytta. Genom att forskning och innovation knyts närmare åtgärder i den ordinarie verksamheten kan innovationer snabbare komma till användning. Utskottet 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 betona att arbetet med forskning, innovationer och nya smarta moderna transportlösningar är mycket viktigt för möjligheterna att nå de transportpolitiska målen. Satsningar på forskning och innovation är också angelägna för att fullt ut kunna tillvarata möjligheterna med den snabbt ökande digitaliseringen och ny teknik. Utskottet välkomnar att regeringen lyfter fram betydelsen av forskning och innovation. Utskottet delar regeringens bedömning att forskning och innovation är viktigt för att utveckla kunskap, metoder och modeller samt demonstrera nya lösningar för samtliga trafikslag som binder samman teknik, affärsnytta och samhällsnytta inom transportområdet. Det är också centralt för framtidens kompetens och kompetensförsörjning.

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 konstaterar med tillfredsställelse att det pågår ett omfattande arbete med forskning och innovation.

När det gäller motionsförslaget om att offentliga aktörer bör gå före och bygga resurseffektivt kan utskottet konstatera att Trafikverket är en stor upphandlare, och utskottet utgår från att verkets upphandlingar görs på ett sätt som bidrar till att uppnå största möjliga klimatnytta. Genom att forskning och innovation knyts närmare åtgärder i den ordinarie verksamheten kan innovationer snabbare komma till användning. Utskottet kan även konstatera att Trafikverket har ett utvecklat samarbete med såväl näringslivet som myndigheter. Verket ska genom sin forsknings- och innovationsverksamhet bidra till att stärka svensk forskning och innovation inom transportområdet.

Utskottet har avslutningsvis inget att invända mot redovisningen av det tillkännagivande om självkörande fordon som utskottet har tagit initiativ till.

Utskottet välkomnar 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. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2024/25:3169 (C) yrkande 37 och 2024/25:3239 (C) yrkande 8.

## Myndighetsstrukturen och vissa organisatoriska frågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om myndighetsstrukturen och vissa organisatoriska frågor inom transportområdet. Utskottet hänvisar bl.a. till att myndighetsstrukturen har utretts noggrant och att en enhällig riksdag har fattat beslut om den nuvarande strukturen. Utskottet 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 finner inte att det finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 50 (S) och 51 (MP) samt särskilt yttrande 4 (SD).

### Propositionen

I propositionen konstaterar regeringen att Trafikverket under 2023 inledde en intern genomlysning av myndigheten som blev klar under våren 2024. I genomlysningen konstaterar Trafikverket att förvaltningsutgifterna som andel av total verksamhetsvolym har ökat från ca 17 procent 2011 till ca 21 procent 2022, i fasta priser. I propositionen refereras att myndigheten nämner att förvaltningsutgifter har ökat i förhållande till verksamhetsvolymen över tid och att det kan tyda på att Trafikverket har blivit mindre effektivt i genomförandet av uppgifterna. Trafikverket konstaterar att genomförandet av dessa förbättringsområden är ett långsiktigt arbete som kommer att pågå under flera år. Ett mål är enligt Trafikverket att vid utgången av 2025 har uppnått en effektivisering om minst 600 miljoner kronor. Regeringen anför att den noga följer Trafikverkets arbete på området.

Ekonomistyrningsverket (ESV) har föreslagit en förändrad anslagsstyrning av bl.a. Trafikverkets utgifter av förvaltningskaraktär samt av utgifter för utveckling och vidmakthållande av transportinfrastrukturen, och utifrån ESV:s rapporter har Trafikverket ett pågående regeringsuppdrag att analysera förutsättningar och bedöma konsekvenser av förslag på hur styrning och uppföljning av Trafikverket kan utvecklas. Mot bakgrund av detta har regeringen i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1) beräknat att anslagsmedel för Trafikverkets förvaltningskostnader fr.o.m. 2026 omfördelas från berörda sakanslag till myndighetens förvaltningsanslag. Regeringen bedömer att förslaget bör leda till en ökad transparens, bättre budgetdisciplin och starkare kostnadskontroll.

## Motionerna

I kommittémotion 2024/25:3126 pekar Gunilla Svantorp m.fl. (S) på behovet av utökad utförarkompetens inom Trafikverket (yrkande 87) och på behovet av att utreda och överväga en delning av Trafikverket i en banverksdel och en vägverksdel (yrkande 88). Motionärerna menar att sammanslagningen av Vägverket och Banverket till ett sammanhållet Trafikverk inte verkar ha medfört några större samordningsvinster, delvis beroende på att man inte längre utför underhåll i egen regi och att en stor del av den egna kompetensen inom staten därigenom har förlorats.

I kommittémotion 2024/25:2630 yrkande 4 lyfter Linus Lakso m.fl. (MP) fram behovet av att utreda en uppdelning av 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 i motionen konstaterar de att effekten är en koloss där integreringen inte fungerar utan att det i stället skapas en oöverblickbar byråkratisering och tungroddhet.

I motion 2024/25:2103 anför Lars Beckman (M) att man bör överväga att avyttra statens ägande i Arento AB. Motionären lyfter fram att Arento är ett svenskt statligt bolag som verkar på en konkurrensutsatt marknad, och han anser att det finns en enkel lösning på den osunda konkurrensen från Arento och det är att staten säljer bolaget.

## Bakgrund

### *Trafikverksutredningen*

I juni 2008 beslutade den dåvarande regeringen att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att kartlägga och analysera vissa verksamheter och funktioner hos myndigheterna inom transportområdet (dir. 2008:90). I direktiven angavs att översynen syftade till att finna de lösningar som bäst stöder ett effektivt utförande av statens uppgifter inom transportområdet och som leder till att medborgare och näringsliv sätts i centrum, att det trafikslagsövergripande synsättet stärks i planeringsprocessen samt att övriga verksamheter bedrivs på ett effektivt sätt. I uppdraget ingick också att föreslå åtgärder som bidrar till utvecklade beställarfunktioner hos myndigheterna inom transportområdet i syfte att uppnå en bättre fungerande anläggningsmarknad och högre effektivitet. Utredningen överlämnade i december 2008 delbetänkandet Tydligare uppdrag – istället för sektorsansvar (SOU 2008:128), i mars 2009 delbetänkandet De statliga beställarfunktionerna och anläggningsmarknaden (SOU 2009:24) och i april 2009 slutbetänkandet Effektiva transporter och samhällsbyggande – En ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg (SOU 2009:31).

Beslutet om den nuvarande myndighetsstrukturen fattades av riksdagen våren 2010 (prop. 2009/10:59, bet. 2009/10:TU9, rskr. 2009/10:183). De nya myndigheterna Trafikverket och Trafikanalys inrättades den 1 april 2010.

Beslutet innebar att planeringen av utvecklingen av transportinfrastruktur samlades hos Trafikverket som omfattar verksamheten vid tidigare Banverket, Vägverket, Rikstrafiken och Rederinämnden samt den långsiktiga planeringen vid Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. Även en del av tidigare Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) finns i dag hos Trafikverket. I Trafikverket ingår också resultatenheterna Färjerederiet, Förarprov, Trafikverksskolan och Fordonsresurser. Transportstyrelsen inrättades något tidigare, den 1 januari 2009, genom att verksamheterna vid Luftfartsstyrelsen och Järnvägsstyrelsen i sin helhet samt delar av verksamheterna vid Sjöfartsverket, Vägverket, Banverket, Boverket, Tullverket och länsstyrelserna fördes dit.

I förslaget till den nya myndighetsstrukturen framhölls att ett samlat trafikverk, med en sammanhållen planerings- och förvaltningsverksamhet, 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 SOU 2009:31 föreslogs att det dåvarande ansvaret inom Sjöfartsverket för den långsiktiga planeringen och för att peka ut sjöfartens riksintressen skulle föras över till Trafikverket för att på så sätt främja ett trafikslagsövergripande synsätt i infrastrukturplaneringen. När det gällde Sjöfartsverkets övriga funktioner inom beställarfunktionen och den producerande verksamheten bedömde utredningen att det inte fanns några uppenbara synergier eller andra vinster med att integrera dessa verksamheter i ett trafikverk. Utredningen underströk dock att det fanns all anledning för Trafikverket och Sjöfartsverket att vidareutveckla samarbetet och utbyta erfarenheter i t.ex. upphandlingsfrågor.

I beredningen av förslaget menade trafikutskottet att det inte kunde uteslutas att en så stor myndighet som Trafikverket riskerade att bli svårstyrd, men utskottet konstaterade samtidigt att risken skulle kunna bemästras, framför allt genom en ändamålsenlig intern organisation. Utskottet menade även att den nya myndigheten Trafikanalys skulle komma att tillföra regeringens arbete den ytterligare kvalitetsförstärkning och sakkunskap som behövs för en effektiv uppföljning och styrning av Trafikverkets verksamhet.

### *Trafikverkets verksamhet, kostnader och anställda*

Enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska verket, med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv, ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket får även, efter överenskommelse med Sjöfartsverket, ansvara för att genomföra infrastrukturprojekt i farleder, slussar och kanaler. Vidare ska Trafikverket verka för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektivtrafiken. Trafikverket ska, i enlighet med sin instruktion, bl.a. ha väl

fungerande rutiner, arbetssätt och samverkansformer som tar till vara och möjliggör nationellt, regionalt och lokalt inflytande samt samverka med andra aktörer och vidta åtgärder i syfte att nå de transportpolitiska målen.

Av Trafikverkets årsredovisning för 2023 (2024:021) framgår att verkets verksamhet 2023 omfattade totalt 90,5 miljarder kronor. Kostnaderna för planering, expertstöd, myndighetsutövning och administration uppgick till 7 miljarder kronor. Det genomsnittliga antalet tillsvidareanställda har fortsatt att öka. Den största ökningen finns inom befattningskategorierna projektledare för väg och järnväg, informations- och kommunikationsteknik samt teknik, miljö och markförhandling. Vid årets slut bemannades Trafikverkets organisation av 9 864 tillsvidareanställda, vilket kan jämföras med 9 337 föregående år. Andelen kvinnor är 44 procent. Antalet chefer uppgår till 771.

### *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 (2023/126975). I rapporten konstateras att motiven bakom bildandet av Trafikverket 2010 var att möjliggöra ett trafikslagsövergripande synsätt, skapa ett tydligare kundperspektiv, stärka den regionala förankringen, skapa en effektivare organisation samt stödja innovation och produktivitetsförbättring i anläggningsbranschen. Det betonas bl.a. att en styrka i Trafikverkets uppdrag är den trafikslagsövergripande uppgiften där man agerar som en samlad trafikmyndighet för ett sammanhållet transportsystem. Samspelet med andra myndigheter, kommuner, regioner, trafikanter eller näringsliv sker ofta regionalt eller lokalt. I rapporten anförts 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 konstateras att förutsättningar och villkor för väg- och järnvägssystemet skiljer sig åt. Sedan Trafikverket bildades har verksamhetsvolymen, till följd av stora satsningar på infrastruktur, enligt rapporten ökat med nästan 70 procent – från 50 miljarder kronor 2011 till 84 miljarder kronor 2022. Antalet årsarbetskrafter har under motsvarande period ökat från ca 7 800 till ca 11 100. Trafikverket har under perioden också tilldelats tillkommande uppgifter, som t.ex. sektorsansvar inom beredskapsområdet.

I Trafikverkets rapport framförs att verket överlag har en god leveransnivå, och internationella jämförelser uppges visa att Trafikverket levererar i nivå med andra länder men att Sverige relativt sett ligger lägre i underhålls- och reinvesteringskostnader och högre i nya investeringskostnader. I rapporten bedöms vidare, baserat på intervjuer med medarbetare inom verket och hos externa intressenter, att Trafikverket har en kompetent, engagerad och pålitlig organisation. Det framkommer dock samtidigt att Trafikverket kan göra mer för att stärka den gemensamma leveransförmågan och öka effektiviteten. I rapporten uppges att verksamheten och ledningen har en tydlig bild av vilka



förbättringsområden som finns och att det finns ett stort engagemang för att förbättra och effektivisera. En övergripande brist uppges vara en otillräckligt sammanhållande styrning mot gemensamma leveranser och prioriteringar. Trafikverket konstaterar att vikten av helhetsperspektiv och en styrning mot gemensamma mål är central för den sammantagna leveransförmågan, även där respektive del presterar väl. I rapporten uppges att det finns en potential till effektivisering av verksamheten – inte minst genom att göra det enklare att samarbeta över organisationsgränser för att bättre tillvarata den samordningspotential som ligger i en trafikslagsövergripande verksamhet. Rapportens övergripande slutsats är att Trafikverket kan åstadkomma detta genom en förflyttning mot en verksamhet med ett ökat och tydligare fokus på att tillsammans leverera värde utifrån samhällets, människors och näringslivets behov. Andra centrala slutsatser är att Trafikverket behöver stärka den verksamhetsgemensamma styrningen, tydligare rikta styrningen mot de gemensamma värdeleveranserna och genomföra förenklingar i vardagen. I rapporten rekommenderas ett antal åtgärder inom flera områden, vilka tillsammans uppges kunna ge effekt både på kort sikt i form av förenklingar och effektivisering och på längre sikt genom övergripande strukturella förändringar för att stärka leveransförmågan.

I budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22) anför regeringen att Trafikverket har bedrivit ett effektiviseringsarbete av sin verksamhet för att säkerställa en bättre väg- och järnvägsleverans samtidigt som en översyn görs av myndighetens interna kostnader. Regeringen föreslår därför att anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur därmed minskas med 200 miljoner kronor 2025 och fr.o.m. 2026 beräknas anslaget minska med 300 miljoner kronor. Vidare föreslår regeringen att anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur minskas med 100 miljoner kronor fr.o.m. 2025.

### *Produktivitetskommissionen*

I april 2023 tillsatte regeringen en kommission med uppdrag att analysera faktorer som påverkar produktivitetstillväxten samt lämna förslag för att höja produktiviteten i näringslivet och i den offentliga sektorn. I april 2024 lämnade kommissionen delbetänkandet *Goda möjligheter till ökat välbefinnande* (SOU 2024:29) med olika förslag för att höja produktiviteten i svensk ekonomi.

Bland annat ser kommissionen ett behov av att se över om organiseringen av transportsektorn är ändamålsenlig och att utvärdera om sammanslagningen av Trafikverket har uppnått de målsättningar som sattes upp vid bildandet. Myndighetens interna produktivitet är ett område som enligt kommissionen särskilt bör analyseras bl.a. mot bakgrund av att antalet anställda har ökat med ca 4 000 under perioden 2013–2023. Kommissionen menar att under samma period har förvisso de ekonomiska ramarna för transportinfrastruktur ökat, vilket rimligen kräver en större personalstyrka, men samtidigt är ökningen hög och bör prövas.

### *Arento AB*

Svevia AB är ett helägt statligt bolag. Arento AB (tidigare Svevia Maskin) är ett dotterbolag som hyr ut och underhåller maskiner, fordon och utrustning till Svevia och till andra kunder inom hela entreprenadbranschen. Svevia bildades den 1 januari 2009 som ett fristående statligt bolag. Innan dess verkade man under namnet Vägverket Produktion som en produktionsavdelning i dåvarande Vägverket (nuvarande Trafikverket).

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om myndighetsstrukturen inom transportområdet behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU18 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att myndighetsstrukturen hade utretts noggrant och att en enhällig riksdag hade fattat beslut om den nuvarande strukturen. Utskottet utgick från att regeringen följer den fortsatta utvecklingen när det gäller myndighetsstrukturens ändamålsenlighet och effektivitet. Utskottet konstaterade att de frågor som togs upp i motionerna var väl uppmärksammade och att det inte fanns skäl att vidta någon åtgärd. Riksdagen biföll utskottets förslag. Ett motionsyrkande om Arento AB behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU16 Infrastrukturfrågor. Utskottet framförde att en eventuell snedvridning av konkurrensen kan prövas inom ramen för konkurrenslagen. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandet och riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet kan konstatera att myndighetsstrukturen inom transportområdet har utretts noggrant och att en enhällig riksdag våren 2010 fattade beslut om den nuvarande myndighetsstrukturen. När beslutet fattades framhölls fördelarna med en sammanhållen planerings- och förvaltningsverksamhet. Utskottet kan i sammanhanget konstatera att Riksrevisionen de senaste åren återkommande har identifierat olika brister när det gäller Trafikverket och att Trafikverket även har gjort en egen genomlysning av verksamhetens effektivitet. Utskottet välkomnar den genomförda genomlysningen och utgår från att regeringen följer den fortsatta utvecklingen när det gäller den nuvarande myndighetsstrukturens ändamålsenlighet och effektivitet.

Utskottet vill vidare mot bakgrund av motionsförslaget om statens ägande i Arento AB peka på att en eventuell snedvridning av konkurrensen kan prövas inom ramen för konkurrenslagen (2008:579).

Utskottet finner inte att det finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2024/25:2103 (M), 2024/25:2630 (MP) yrkande 4 och 2024/25:3126 (S) yrkandena 87 och 88.

# Reservationer

## 1. Ekonomiska ramar för 2026–2037, punkt 1 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Zara Leghissa (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen

- a) = utskottet,
- b) godkänner reservanternas förslag om att av den ekonomiska ramen ska 309 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar samt att av den ekonomiska ramen ska 255 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar,
- c) = utskottet,
- d) = utskottet,
- e) = utskottet,
- f) ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2024/25:28 punkterna 1 och 3–5 samt motionerna

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 3 i denna del, 13–15, 25, 38 och 57 samt

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 1–4, 13–15, 25 och 30, bifaller delvis motionerna

2024/25:960 av Stina Larsson (C),

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 2 i denna del,

2024/25:2192 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S) yrkande 1,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 129 i denna del och

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 19 och 20 samt

avslår proposition 2024/25:28 punkt 2 och motionerna

2024/25:193 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 5 och 6,

2024/25:711 av Daniel Persson (SD),

2024/25:740 av Peder Björk och Peter Hedberg (båda S),

2024/25:1081 av Jörgen Berglund m.fl. (M),

2024/25:1707 av Laila Naraghi (S),

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 35,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 13, 35 och 36,

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 1, 12–16, 21–23 och 25,

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 1–3 och 19 samt  
2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 1–3.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis betona att ett väl fungerande och starkt transportsystem är en förutsättning för jobb, tillväxt och grön omställning. Våra transporter har en avgörande påverkan på att hålla samman Sverige som land och att ge förutsättningar för arbete, näringsliv och tillväxt. Men fungerande transporter är lika viktiga för att människor ska kunna förflytta sig till släkt och vänner. En förbättrad infrastruktur ger alla medborgare i vårt land mer frihet och trygghet. Att kunna ta sig till och från jobbet utan att behöva vänta på sena tåg, att kunna boka en efterlängtd semesterresa med tåg och att vara säker på att komma fram i tid borde vara en självklarhet.

Vi satsar lika mycket pengar som regeringen på transportinfrastrukturen 2026–2037 men väljer att prioritera annorlunda. Vi vill satsa mer på järnvägen än regeringen. Vi föreslår därför att av den ekonomiska ramen ska 255 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar och att 309 miljarder kronor i 2025 års priser ska användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar.

Bakgrunden till vår prioritering är att det finns ett omedelbart behov av att rusta upp den svenska järnvägen och att beta av den stora underhållsskulden inom järnvägen. Sverige behöver både bättre underhåll och ny spårkapacitet i järnvägen. Sverige har sedan decennier underinvesterat i vägar och järnvägar och underinvesterat i underhållet av dem. Det märks nu akut genom exempelvis inställda tåg, urspårningar, förseningar och försämrad framkomlighet. Det finns helt enkelt många sträckor som är i alltför dåligt skick. Vi menar att detta är ett hot mot alla ambitioner om att hela Sverige ska leva, utvecklas och hålla ihop, och det är ett hot mot trafiksäkerheten i våra trafiksystem. Detta är även ett långsiktigt hot mot den gröna industriella utvecklingen, tillväxten och uppfyllandet av Sveriges klimatmål och Sveriges ställning i den globala konkurrensen. Sverige behöver därför både orka satsa på ny kapacitet genom att anlägga nya stambanor och förstärka resurser till väg- och järnvägsunderhåll. Vi menar att vikten av satsningar på järnvägsunderhåll förstärks av vetenskapen om att förebyggande underhåll är så mycket billigare än det avhjälpande underhåll som krävs när en olycka väl har inträffat. Med ökade satsningar på järnvägsunderhåll och nya stambanor kan gods komma fram snabbare och på ett mer klimatsmart sätt, arbetsmarknadsregioner kan förstöras och därmed tillväxtdrivas och arbetstillfällen skapas. Vi menar därför att regeringen måste återkomma till riksdagen med en plan för när järnvägens underhållsskuld ska vara åtgärdad.

Det behövs ökad kapacitet på spåren om transportköparna ska välja järnväg före väg. Dessutom behöver infrastrukturplaneringen ändras från att alltför

mycket fokusera på enskilda delprojekt till att i stället fokusera på hela järnvägsstråk för att uppnå en ökad nationell nytta. Vi menar också att ytterligare steg behöver tas för att säkerställa ökad rälskapacitet, för vi vet att det är trångt på spåren. Sverige har världens mest avreglerade järnväg och många aktörer slåss om plats på spåren för att frakta både människor och gods. Punktligheten sjunker och godstransporternas s.k. skogstid, dvs. när de står och väntar på att få tillgång till spår, ökar varje år.

Vidare vill vi framhålla vikten av ett välutbyggt och välunderhållet vägnät. Vi kan konstatera att Sverige är ett stort och avlångt land där stora delar av landet är glest befolkade. Detta ställer stora krav på ett välutbyggt och underhållet vägnät. Vi vill betona att vägarna måste vara välskötta och att potthål måste lagas. Det är därför viktigt med fortsatta satsningar på vägunderhåll, inte minst på landsbygden och i det finmaskiga vägnätet i glesbygden. Vidare måste arbetet med att öka bärigheten i det svenska vägnätet fortsätta för att säkerställa vägnätets robusthet och kapacitet. Vi ser också fler både tyngre och längre fordon på våra vägar. För att säkerställa vägnätets robusthet och för att bibehålla kapaciteten måste arbetet med att öka bärigheten i det svenska vägnätet fortsätta.

Dessutom vill vi uppmärksamma vikten av att beakta de kapacitetsutmaningar som järnvägsnätet ställs inför när Fehmarn Bält-förbindelsen står färdig 2029. Vi kan konstatera att kapacitetsutmaningarna ökar rejält i södra delen av landet när denna nya förbindelse öppnar. Med Fehmarn Bält-förbindelsen kan godstrafiken öka kraftigt mellan Skandinavien och kontinenten. Därför är regeringens inställning till de nya stambanorna mycket olycklig och riskerar att hålla fast Sverige i ett föråldrat transportsystem, i stället för att bygga en infrastruktur i världsklass. Vi menar att satsningar på infrastruktur skapar bättre förutsättningar för alla de godstransporter som vårt lands välstånd vilar på. Ett framgångsrikt näringsliv och full sysselsättning är beroende av en väl utbyggd infrastruktur och pålitliga transporter. Vi kan konstatera att våra grannländer gör stora investeringar som förutsätter att vi i Sverige gör motsvarande för att tågen ska rulla oavsett vilket land de är i. Vi behöver själva investera för att kunna dra nytta av våra grannländers investeringar. Men regeringen har valt att stoppa utbyggnaden av ny kapacitet i järnvägen, vilket är fullständigt obegripligt och kommer att få stora konsekvenser. Vi vill också framhålla vikten av att den nationella planen för transportinfrastrukturen fram till 2033 genomförs.

Vi vill avslutningsvis framhålla att satsningar på järnvägs- och vägunderhåll kan bidra till att stärka konjunkturen, öka sysselsättningen och bidra till att Sverige håller samman.

## 2. Ekonomiska ramar för 2026–2037, punkt 1 (V)

av Malin Östh (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen

a) godkänner reservantens förslag om att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2026–2037 ska uppgå till 1 457 miljarder kronor i 2025 års priser,

b) godkänner reservantens förslag om att av den ekonomiska ramen ska 332 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar samt att av den ekonomiska ramen ska 340 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar,

c) godkänner reservantens förslag om att av den ekonomiska ramen ska 785 miljarder kronor i 2025 års priser användas till utveckling av transportsystemet samt att den del av den ekonomiska ramen som ska användas till utveckling av transportsystemet 2026–2037 får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och 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,

d) = utskottet,

e) = utskottet,

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

Därmed bifaller riksdagen proposition 2024/25:28 punkterna 4 och 5 samt motionerna

2024/25:193 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 5 och 6 samt

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 1, 12–16, 21–23 och 25,

bifaller delvis motionerna

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 2 i denna del,

2024/25:2192 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S) yrkande 1,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 129 i denna del,

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 35,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 36,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 13,

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 19 och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 13 och

avslår proposition 2024/25:28 punkterna 1–3 och motionerna  
2024/25:711 av Daniel Persson (SD),  
2024/25:740 av Peder Björk och Peter Hedberg (båda S),  
2024/25:960 av Stina Larsson (C),  
2024/25:1081 av Jörgen Berglund m.fl. (M),  
2024/25:1707 av Laila Naraghi (S),  
2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 19 och 20,  
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 13 och 35,  
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 3 i denna del, 14, 15,  
25, 38 och 57,  
2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 1–3,  
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 1–4, 14, 15, 25 och 30  
samt  
2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 1–3.

### *Ställningstagande*

Inledningsvis vill jag betona att klimatmålet måste vara den överordnade principen för framtidens infrastruktur och att detta mål ska styra planeringen, inriktningen och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastrukturplaneringen 2026–2037. Jag kan tyvärr konstatera att det inte är det i dag, och det är en stor och allvarig brist för vilken ansvaret faller tungt på regeringen. Jag vill påminna om att Vänsterpartiet under många år har kritiserat det planeringsarbete som föregick Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag. Jag vill betona att kritiken är densamma också för perioden 2026–2037. Dessa år är enligt min bedömning en kritisk period eftersom den infrastrukturproposition som nu behandlas kommer att styra investeringarna i transportinfrastrukturen under en stor del av den tid som återstår fram till 2045, då transportsektorn ska ha uppnått nettonollutsläpp av växthusgaser. Jag menar att Trafikverkets inriktningsunderlag inför perioden 2026–2037 är olämpligt som beslutsunderlag. Det innehåller inte någon inriktning som bidrar till att klimatmål och övriga nationella miljökvalitetsmål nås och är därför ett otillräckligt underlag för fördelningen av den ekonomiska ramen till kommande transportinfrastrukturplaner. Jag vill framhålla att det enda rimliga är att underlag och förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 har riksdagens beslutade klimatmål som utgångspunkt och inte oönskade trafikökningar på vägarna. Inriktningsunderlaget behöver därför kompletteras med analyser av hur, och i vilken grad, den statliga infrastrukturplaneringen kan bidra till klimatmålet med de åtgärder som finns inom dess rådighet. Jag menar att regeringen därför måste återkomma med ett nytt förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen 2026–2037 som är helt förenligt med Sveriges klimatmål.

Det behövs ett systemskifte inom infrastrukturen. För en sådan omställning krävs enligt min bedömning ökade anslag till hållbara trafikslag och att nya styrmedel införs. Transportinfrastrukturen ska planeras så att den verkar i

enlighet med de nationella klimat- och miljömålen och ger människor möjlighet att färdas med hållbara transporter och så att fler företag kan frakta sina varor med en godstrafik som minimerar utsläppen och ger svensk industri ökad konkurrenskraft med snabba, leveranssäkra transporter.

Jag välkomnar att regeringen sedan den förra infrastrukturpropositionen har höjt sina ambitioner för transportsystemet. Av klimat- och miljöskäl och mot bakgrund av de stora brister i kapacitet och tillgänglighet som resenärer och godstrafik ställs inför är nivån dock otillräcklig. Jag föreslår att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2026–2037 ska uppgå till 1 457 miljarder kronor i 2025 års priser. Vidare föreslår jag att av den ekonomiska ramen ska 332 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar samt 340 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar.

Jag vill särskilt lyfta fram att järnvägens underhållsskuld har tillåtits nå en kritisk nivå, samtidigt som den fortsätter att öka. Trots detta kan jag konstatera att regeringen föreslår för järnvägen att underhållsskulden minskas med blygsamma 14 procent, vilket kan jämföras med 100 procent för väg. Detta betyder att Sverige i decennier framöver kommer att leva med tåg som inte kommer eller som kommer för sent. Jag vill betona att detta är helt oacceptabelt. Jag vill också påminna om att Riksrevisionen konstaterar att infrastrukturpropositioner aldrig når sina mål på grund av kraftiga kostnadsökningar och att delar av planerna därmed aldrig genomförs. Att regeringar gång på gång ger sken av att de har köpt något som sedan inte levereras är enligt min bedömning en av grundorsakerna till infrastrukturhaveriet. Om inte regeringen kan visa att dessa kostnadsökningar är lösta, vilket regeringen inte har gjort, är det uppenbart återigen för lite pengar för det som de tror att de köper. Jag vill i sammanhanget framhålla att järnvägstrafik kräver både helhetsansvar och långsiktighet. Vi behöver en järnväg för hela landet, där staten tar tillbaka kontrollen över tåg, spår och biljettpris. Vänsterpartiet anser att man bör samla det som har splittrats upp och slagits sönder i en gemensam statlig organisation, Järnväg Sverige, som ges ett helhetsansvar för att äga och underhålla statens järnvägsinfrastruktur i egen regi samt sätta priser, ansvara för all bokning och ha fullt ansvar för tågplaneringen.

Jag vill i sammanhanget också anföra att Trafikverket bör ges i uppdrag att färdigställa redan påbörjade järnvägssträckor. Jag kan konstatera att det trots att det råder kapacitetsbrist på järnvägen finns ett flertal järnvägssträckor som är påbörjade men inte färdigställda. Detta är ett gigantiskt resursslöseri. Jag menar också att regeringen bör återkomma med förslag som säkerställer att det regionala järnvägsnätet utvecklas och att ett moratorium för nedläggning av regionala banor införs. Jag vill särskilt betona att de regionala banorna spelar en viktig roll i ett fungerande järnvägssystem och i klimatomställningen. Det regionala järnvägsnätet behöver rustas upp och underhållas för att



möjliggöra hållbara godstransporter och kollektivtrafik. Jag kan konstatera att utvecklingen under en längre tid tyvärr har gått åt motsatt håll, och regionala banor tillåts förfalla för att sedan läggas ned med hänvisning till det dåliga skicket. Inte ens när det finns intresse av att trafikera vissa banor öppnas de åter för trafik.

När det gäller vägnätet delar jag regeringens bedömning att det finns behov av ökade medel till drift och underhåll för vägar. Den befintliga infrastrukturen bör vårdas väl, och sett i ett livscykelperspektiv kan det finnas klimatfördelar i att vårda det som finns och endast investera i ny infrastruktur som det finns behov av på lång sikt. Därför måste det eftersatta vägunderhållet på främst landsbygden och i glesbygd återtats. Jag väljer dock att prioritera satsningar på nya vägar i betydligt mindre omfattning än regeringen, vilket innebär lägre drifts- och underhållskostnader i framtiden. Jag menar att i princip inga större vägprojekt bör inledas under planperioden. Av den ekonomiska ramen bör 332 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärlighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar.

Vidare föreslår jag att av den ekonomiska ramen ska 785 miljarder kronor i 2025 års priser användas till utveckling av transportsystemet samt att den del av den ekonomiska ramen som ska användas till utveckling av transportsystemet 2026–2037 får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och 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. Mitt förslag innebär en ökad ekonomisk ram för utveckling av transportsystemet i enlighet med den målstyrning som behövs för att nå det klimatmål som riksdagen har beslutat om, där klimatmålet måste vara den styrande principen för framtidens infrastruktur och därmed styra planeringen, inriktningen och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar. Därtill föreslår jag att nya stambanor bör finansieras med lån utanför den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2026–2037. Det behövs nya stambanor, och enligt min mening bör denna omfattande men nödvändiga investering lånefinansieras.

Jag menar vidare att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utveckla metodik och samverkansformer där man i samråd med regioner och kommuner kan identifiera tidigare beslutade objekt som inte uppfyller dagens krav i enlighet med klimat- och miljömål. Jag anser att Trafikverkets, och därmed regeringens, underlag för prognoser för utvecklingen av transporter bygger på gamla beslut och analys- och beräkningsmodeller som är bristfälliga. Jag vill bl.a. hänvisa till Klimaträttsutredningens betänkande Rätt för klimatet (SOU 2022:21) som tydligt visar att Sveriges klimatmål inte får tillräckligt genomslag i infrastrukturplaneringen. Utredningen lyfter fram behovet av att en bedömning görs av tidigare beslutade, men ännu inte byggstartade

infrastrukturobjekt, för att avgöra om de följer den inriktning som bedöms ha störst effekt för att nå de transportpolitiska målen. Detta är en kritik som ligger i linje med vad Vänsterpartiet tidigare har uppmärksammat regeringen på och där partiet har föreslagit åtgärder och satsningar.

Dessutom bör regeringen ge Trafikverket i uppdrag att omförhandla beslutade vägprojekt i syfte att ta bort de som, i såväl den befintliga som den kommande nationella planen, bidrar till att riksdagens beslutade klimatmål inte nås. Jag noterar att i infrastrukturpropositionen finns t.ex. projektet Östlig förbindelse med motorväg mellan Nacka och Norra Djurgården i Stockholm med. Jag anser i princip att vägnätet i Sverige är färdigutbyggt och är emot att det i planen ligger kvar beslutade större vägprojekt såsom Östlig förbindelse, följdprojekt till Förbifart Stockholm och E22 Malmö–Lund. Jag konstaterar att den nationella planen fortfarande innehåller betydande investeringar i nya vägar, vilket resulterar i ökad personbilstrafik och tränger undan ytterligare investeringsutrymme för järnväg. Jag vill påminna om att forskningen visar att fler motorvägar ger ökad biltrafik.

Vidare vill jag framhålla att regeringen bör prioritera trimningsåtgärder som leder till förbättrad tillgänglighet och standard för mindre energiintensiva trafikslag såsom cykel, gång och kollektivtrafik. Jag delar regeringens bedömning 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, om de görs med klimatmålet som den styrande huvudprincipen. Jag vill påminna om att Naturvårdsverket genom åren har drivit på för att trimningsåtgärder som leder till förbättrad tillgänglighet och standard för mindre energiintensiva trafikslag – dvs. cykel, gång och kollektivtrafik – ska prioriteras. Det är en hållning som jag delar.

Dessutom anser jag att regeringen bör återkomma med ett separat statligt anslag för cykelinfrastruktur till den nationella infrastrukturplanen som uppfyller krav på utbyggd cykelinfrastruktur. Jag vill framhålla att det finns stora samhällsvinster med ökad cykling, och att öka andelen cyklande kan minska både klimat- och miljöpåverkan inom transportsektorn. Genom att göra det attraktivare att cykla kan även trängseln minska på vägarna och stadsmiljöerna förbättras, och cykling bidrar även till förbättrad folkhälsa. Trots det har cykling ett litet utrymme i Trafikverkets inriktningsunderlag för planperioden. Trafikverket har valt att inte uppdatera det underlag som togs fram för åtgärdsplaneringen 2018–2029 för att tydliggöra hur cykelfrågor kan stärkas och hanteras i planeringen för utveckling av transportsystemet på såväl nationell som regional och kommunal nivå. Jag anser att detta är en brist eftersom inte minst staten måste ta ett ökat ansvar för att möjliggöra de stora vinster som ökad cykling skulle kunna generera för människor och samhället. Den europeiska cykeldeklarationen lyfter fram cykeln som ett centralt transportmedel för den gröna omställningen, folkhälsan och framkomligheten, och den pekar på betydelsen av att ekonomiska medel frigörs till ökad cykling

på alla politiska nivåer och att cykling integreras på alla nivåer av transportplaneringen. Jag konstaterar dock att det i regeringens proposition saknas förslag på åtgärder som styr mot en åtgärdsplanering i enlighet med cykeldeklarationen. För att stärka det nationella ansvaret för ökad cykling behöver infrastrukturen för cykel stärkas i planeringsarbetet.

Slutligen vill jag lyfta fram att regeringen bör finansiera nya isbrytare inom den nationella planen för transportinfrastruktur. Jag anser att den nationella planen bör omfatta finansiering av fyra nya isbrytare. I likhet med investeringar i det nationella stamvägnätet och i det statliga järnvägsnätet bör investeringsåtgärder i infrastruktur som är nödvändig för sjöfarten finansieras genom den nationella planen. Jag vill betona att Sveriges isbrytarflotta måste förnyas skyndsamt. Detta är avgörande för basen i svensk exportindustri och särskilt för industrin längs Norrlandskusten, där näringslivet nu dessutom gör mycket stora satsningar som kommer att kräva en stabil infrastruktur utan klimatavtryck. Basindustrin i Sverige är beroende av isbrytare på samma sätt som vägtrafiken är beroende av en effektiv vinterväghållning, och isbrytning är därmed en förutsättning för åretruntsjöfart. Jag kan konstatera att Sveriges isbrytare har tjänat väl, men de är utslitna och omoderna, och tillgången på reservdelar är mycket begränsad. Haverier inträffar årligen och om vintern är hård innebär det stora extrakostnader och tidsförluster för svensk industri när godstransporter försenas. Om förnyelsen av isbrytarflottan skulle finansieras med farledsavgifter skulle det krävas avgiftshöjningar under lång tid för samtliga farleder i Sverige. Om sjöfarten ska behålla och öka sin konkurrenskraft gentemot andra transportalternativ är det viktigt att nya isbrytare finansieras på annat sätt. Jag anser därför att nya isbrytare ska finansieras inom ramen för den nationella planen. Detta skulle ge en hög samhällsekonomisk nytta genom att säkra goda villkor för hela landets närings- och samhällsutveckling.

### **3. Ekonomiska ramar för 2026–2037, punkt 1 (C)**

av Ulrika Heie (C).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen

- a) = utskottet,
- b) = utskottet,
- c) = utskottet,
- d) = utskottet,
- e) = utskottet,

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

Därmed bifaller riksdagen proposition 2024/25:28 punkterna 1–5 och motionerna

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 13, 35 och 36 samt

2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 1–3,  
bifaller delvis motionerna

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 2 i denna del,

2024/25:2192 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S) yrkande 1,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 129 i denna del,

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 35,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 13 och 14 samt

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 13 och 14 samt  
avslår motionerna

2024/25:193 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 5 och 6,

2024/25:711 av Daniel Persson (SD),

2024/25:740 av Peder Björk och Peter Hedberg (båda S),

2024/25:960 av Stina Larsson (C),

2024/25:1081 av Jörgen Berglund m.fl. (M),

2024/25:1707 av Laila Naraghi (S),

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 19 och 20,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 3 i denna del, 15, 25,  
38 och 57,

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 1, 12–16, 21–23 och 25,

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 1–3 och 19 samt

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 1–4, 15, 25 och 30.

### *Ställningstagande*

Inledningsvis vill jag framföra att Centerpartiet välkomnar regeringens förslag till infrastrukturproposition och ser att många delar av propositionen är positiva för mobiliteten i landet. Jag konstaterar att regeringen själv menar att den med sin proposition och förslag till ekonomisk ram kommer att kunna beta av hela underhållsskulden på väg under perioden, vilket är en inriktning som även Centerpartiet har föreslagit och som Centerpartiet är mycket positivt till. Tyvärr kan jag dock konstatera att detta görs på järnvägens bekostnad, och propositionen lär enligt min bedömning få stora konsekvenser för järnvägens utveckling eftersom visioner för både satsningar och underhåll saknas. Detta motsätter jag mig. Jag vill betona att järnvägen fyller en viktig funktion i framtidens infrastruktur – både för resenärer och för företag och tillväxt. Jag menar att regeringen därför bör återkomma med en ökad ram för vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar på en nivå för att kunna återta hela det eftersatta underhållet på järnväg. Följaktligen bör den ekonomiska ramen för planperioden utökas i syfte att inrymma ökade resurser för att återta underhållet av järnväg.

Jag kan konstatera att regeringens förslag till ekonomisk ram för perioden 2026–2037 innebär en ökning med drygt 20 procent i fasta priser och att det

är den högsta ekonomiska ram för infrastruktur som någonsin har lagts fram i en proposition. Samtidigt är det viktigt att sätta detta i perspektiv. Varje propositions ekonomiska ramar har ökat rejält för nästa period sedan den nuvarande planeringsprocessen infördes, på grund av dels ökade behov, dels inflationstakten. Jag kan konstatera att i ett längre perspektiv fortsätter svenska investeringar i transportinfrastrukturen att ligga på en låg nivå, drygt 1 procent av bruttonationalprodukten (BNP).

En stor del av de ekonomiska ramarna i propositionen går till drift och underhåll av vägar och järnvägar. Regeringens förslag innebär en procentuell höjning med 48 procent till vidmakthållande av väg och 5 procent till vidmakthållande av järnväg. Räknet med vissa justeringar av Trafikverkets redovisning av utgifter menar regeringen att den procentuella höjningen av medlen till vidmakthållande är något större än så. Regeringen argumenterar att det som propositionen föreslår är den maximala nivån av budget som Trafikverket skulle klara av när det gäller underhållet under den kommande planperioden. Enligt propositionen skulle tillskottet till vidmakthållande kunna beta av hela underhållsskulden inom väg men endast en del av underhållsskulden inom järnväg. Enligt uppgifter på Trafikverket räcker de föreslagna 210 miljarder kronorna för vidmakthållande av järnvägar endast till 10–15 procent av det eftersatta underhållet, och eftersom även nya satsningar tillkommer kommer behovet av underhåll att öka ytterligare.

Jag är mycket kritisk till den skeva fördelningen av medlen till underhåll. Jag tycker att det är bra att ordentligt med resurser skjuts till för underhåll av vägar och ser med tillförsikt på det bidrag till enskilda vägar som nämns i budgeten. Däremot är jag mycket orolig över det svaga tillskottet för underhåll av järnvägar, speciellt med tanke på den prognos som Trafikverket gör och som innebär att tåg är det färdmedel som procentuellt kommer att öka mest under kommande år. Jag vill också påminna om att tidigare prognoser har visat att järnvägstrafiken ofta underskattas och att den ökar mer än väntat, vilket gör regeringens hårda prioritering av vägar och bilar oförståelig. För att nå klimatmålet om att minska utsläppen från transportsystemet med 70 procent till 2030 bör det enligt min mening vara högt prioriterat att färdmedel som används har så låga utsläpp som möjligt, och därför spelar tågen en särskilt viktig roll. Dessvärre har regeringen gång på gång visat att tågtrafiken prioriteras ned, vilket får stora konsekvenser. Redan i dag har svenska tåg en dålig punktlighet. Statistiken visar att 2023 var ett bottenår för punktligheten, där endast 87,7 procent av tågen kom fram på utsatt tid. Jag menar att detta är ytterligare ett tecken på den enorma underhållsskuld som järnvägen har och som hade kunnat betas av med tydligare prioriteringar och en högre ram från regeringen.

Jag menar att regeringen bör återkomma med en handlingsplan för att återställa underhållsskulden i järnvägssystemet senast till 2030. Jag anser att det är prioriterat att den underhållsskuld som finns kopplad till den svenska järnvägen ska betalas tillbaka och att de brister som finns i det svenska järnvägsnätet behöver åtgärdas. Jag vill påminna om att stora delar av det statliga järnvägsnätet byggdes för över 100 år sedan och har ett stort behov av

underhåll och upprustning. De 210 miljarder kronor som avsätts av regeringen för vidmakthållande av järnvägen kommer enligt min bedömning inte att räcka långt, eftersom dessa miljarder förutom till underhållsåtgärder även ska fördelas till införandet av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS). Det nya systemet är av stor vikt men kommer tyvärr att innebära stora kostnader. Jag ser därför en risk med den föreslagna ramen att införandet av ERTMS kommer att ta upp mycket av kostnaderna för underhållet och att de nödvändiga underhållsåtgärderna för spår, växlar och annat kommer att få stå tillbaka till förmån för införandet av det nya systemet.

Jag vill också lyfta fram att underhåll av järnväg innebär svårigheter när det gäller att leda tågtrafiken, och detta är även ett argument som regeringen använder för att motivera sin stora satsning på underhåll av väg till förmån för järnväg. Jag menar att detta är fel tänkt och att det snarare kommer att skapa ännu större problem för framtidens järnväg. Branschen pekar även på att med ny teknik och innovativa metoder skulle underhållet av järnväg kunna klaras av i högre takt. Det finns svenska trådbyttåg som är moderna och effektiva för att kunna byta kontaktledningar, men Trafikverket måste ta ansvar för att upphandla dem för att de ska kunna användas i Sverige. Precis som Trafikverket har aviserat är de kommande två till tre årens underhållsarbete redan planerat och jag kan konstatera att det är svårt att göra något mer, medan det de efterkommande åren borde finnas större kapacitet att utöka underhållet så att skulden betas av i större utsträckning än vad regeringen har föreslagit.

Vidare vill jag betona att Trafikverket bör anslå medel till järnvägsunderhåll avseende lokala banor. Jag kan tyvärr konstatera att Trafikverket har pekat ut ett stort antal banor där hastigheten måste sänkas för att banorna är i dåligt skick. Det är ett av många exempel på hur det regionala och lokala järnvägsnätet har prioriterats ned, trots att flera av banorna är mycket viktiga ur ett regionalt utvecklingsperspektiv. Jag vill framhålla att en fungerande järnväg bl.a. bidrar till att förstora nuvarande arbetsmarknadsregioner och att det är en viktig tillgång för en allt rörligare befolkning. Dessa banor är i många fall också helt avgörande för näringslivets funktion och dess godstransporter. Jag vill öronmärka en del av järnvägsunderhållet till att rusta upp lokala banor på den svenska landsbygden som har en viktig pendlings- och godstransportfunktion med stor betydelse för jobb och tillväxt. Dessa banor hamnar i regel 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.

När det gäller vägunderhåll vill jag peka på att begreppet ”en lägsta godtagbar vägstandard” bör införas. Jag vill betona att det finmaskiga vägnätet, både statens och det som förvaltas av vägsamfälligheter, måste ha en hållbar och bra standard. Det finmaskiga och lågtrafikerade vägnätet har i dag i stora delar en bristfällig standard och framkomlighet under stora delar av året. Jag vill därför att det för det finmaskiga statliga vägnätet, dvs. vägklass 5–6, införs en lägsta godtagbar vägstandard.

När det gäller medel för utvecklingen av transportsystemet föreslår regeringen en ökning med 15 procent. Jag kan konstatera att regeringen prioriterar ned utvecklingsmedlen till förmån för att beta av underhållsskulden på vägar, men jag vill betona att det är viktigt att kunna hålla två tankar i huvudet samtidigt. Sverige har ett stort behov av nysatsningar på transportsystemet för att klara av företagens behov av godstransporter på järnväg. Ur ett säkerhetspolitiskt perspektiv kommer infrastrukturen att belastas ännu hårdare de kommande åren då Sveriges försvar rustas upp. Detta måste Sverige som nation ta höjd för och hörsamma vilka förväntningar Försvarsmakten har på transportsystemet. Ur detta perspektiv är vägar och spår till de nordiska grannländerna centrala, och det kan komma att kräva nya infrastruktur-satsningar på både längden och tvären.

Jag kan i sammanhanget slutligen konstatera att Sverige sedan 1990-talet har haft ett överskottsmål, och det är något som har tjänat sitt syfte väl. Nu är statsskulden på en nivå som möjliggör en övergång till balansmål och samtidigt stabiliserar skuldnivån. I den parlamentariska kommitté som nyligen har sett över det finansiella ramverket missades tyvärr chansen att säkra finansieringen för de investeringar som krävs för att åtgärda bristerna i svensk infrastruktur. Jag menar att det offentligfinansiella utrymme som frigörs i samband med att finanspolitiken styrs efter ett balansmål borde ha örönmärkts till underhåll och investeringar i infrastruktur. På det sättet skulle staten i större utsträckning kunna få bort underhållsskulden och finansiera samhällsviktiga infrastruktursatsningar. Jag vill betona att en låg och hållbar statsskuld inte är värd namnet om det parallellt byggs upp en ohållbar och växande skuld i statens reala tillgångar, särskilt transportinfrastrukturen.

#### **4. Ekonomiska ramar för 2026–2037, punkt 1 (MP)**

av Rebecka Le Moine (MP).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen

a) godkänner reservantens förslag om att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2026–2037 ska uppgå till 1 459 miljarder kronor i 2025 års priser,

b) godkänner reservantens förslag om att av den ekonomiska ramen ska 354 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar samt att av den ekonomiska ramen ska 282 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar,

c) godkänner reservantens förslag om att av den ekonomiska ramen ska 823 miljarder kronor i 2025 års priser användas till utveckling av transportsystemet samt att den del av den ekonomiska ramen som ska användas till utveckling av transportsystemet 2026–2037 får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och 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 stads- och landsbygdsmiljöer samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån,

d) = utskottet,

e) = utskottet,

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

Därmed bifaller riksdagen proposition 2024/25:28 punkterna 4 och 5 samt motionerna

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 2 i denna del,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 129 i denna del,

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 19, 20 och 35 samt

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 1–3 och 19,

bifaller delvis motionerna

2024/25:193 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 6,

2024/25:960 av Stina Larsson (C),

2024/25:2192 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S) yrkande 1,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 36,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 13 och 57,

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 23 och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 13 och 30 samt

avslår proposition 2024/25:28 punkterna 1–3 och motionerna

2024/25:193 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 5,

2024/25:711 av Daniel Persson (SD),

2024/25:740 av Peder Björk och Peter Hedberg (båda S),

2024/25:1081 av Jörgen Berglund m.fl. (M),

2024/25:1707 av Laila Naraghi (S),

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 13 och 35,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 3 i denna del, 14, 15, 25 och 38,

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 1, 12–16, 21, 22 och 25,

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 1–4, 14, 15 och 25 samt

2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 1–3.



## *Ställningstagande*

Inledningsvis vill jag peka på att Miljöpartiets vision är effektiva och hållbara transporter i hela landet. Sverige ska ha en långsiktigt hållbar transportinfrastruktur som fungerar, där vägarna är hela, järnvägen byggs ut och tågen går i tid. Det är viktigt att skapa förutsättningar för näringslivet och människors vardag med hållbara resor till jobb, utbildning, service och nöjen samt en effektiv godstrafik med låg miljöpåverkan som främjar jobb och utveckling i hela landet. Jag menar att transportsektorn ska bidra till både regional utveckling och landsbygdsutveckling med en minimal påverkan på människors hälsa, den biologiska mångfalden och klimatet. Med ett transporteffektivt samhälle ska det gå bra att leva och verka i hela landet. En välfungerande och hållbar transportinfrastruktur samt goda förutsättningar för digitala möten stärker såväl Sveriges samlade konkurrenskraft som regional utveckling. Jag menar att den statliga transportinfrastrukturen måste utvecklas och förvaltas i hela landet så att det övergripande transportpolitiska målet nås. Miljökvalitetsmålen ska klaras och klimatmålen som har beslutats av riksdagen och EU ska nås. Dessutom ska ett transporteffektivt samhälle, en trafikslagsövergripande och målstyrd planering, fyrstegsprincipens förhållningssätt och de transportpolitiska principer som riksdagen fastställt vara vägledande.

Jag konstaterar att med regeringens transportpolitik kommer oron även i fortsättningen att vara stor för de som står och väntar på ett tåg som aldrig kommer eller för den tågresenär som ser timmarna långsamt passera i ett alltmer försenat tåg. Det saknas ett sammanhållet grepp kring nya och viktiga stambanor i hela landet, och i regionerna finns osäkerheten kvar om vilka medel som faktiskt kommer att finnas i länsplanerna och vilka angelägna lokala investeringar som får fortsätta att vänta. Jag vill understryka att investeringar och underhåll i transportinfrastrukturen är avgörande, men lika viktigt för ett hållbart och fungerande transportsystem är effektiva styrmedel som bidrar till att transportsystemet når klimatmål, uppnår trafiksäkerhet, luftkvalitet och folkhälsa och bidrar till att varje trafikslag står för sina externa kostnader. Det är kombinationen av dessa styrmedel och investeringar som påverkar hur transportsystemet används och har förutsättningar att uppnå det samlade transportpolitiska målet.

Jag föreslår mot den bakgrunden att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2026–2037 ska uppgå till 1 459 miljarder kronor i 2025 års priser. Jag föreslår vidare att av den ekonomiska ramen ska 354 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar och 282 miljarder kronor i 2025 års priser till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar.

Jag vill starkt betona att det är en viktig och grundläggande uppgift att underhålla den befintliga infrastrukturen för både vägar och järnvägar. Att det eftersatta underhållet på väg kan återtas under planperioden är positivt, men

att enbart en mindre del av järnvägsunderhållet bedöms återtas är ett totalt misslyckande och oacceptabelt. Järnvägen måste rustas upp och byggas ut i hela landet. Tåg förseningar och inställda avgångar drabbar allt fler och allt oftare. Det påverkar både person- och godstransporter och ytterst påverkar det förtroendet för järnvägen i sig. Jag anser att medlen för järnvägsunderhåll behöver höjas, men inte på bekostnad av vägunderhållet. Vidare menar jag att Trafikverket bör få i uppdrag att vid ytterligare behov omfördela medel från väginvesteringar till ökade medel för järnvägsunderhåll för att så fort som det är rimligt möjligt återta allt eftersatt järnvägsunderhåll, dock senast 2037. Jag bedömer att det finns utrymme för mer järnvägsunderhåll än vad regeringen anslår under den kommande planperioden och att volymen för järnvägsunderhåll kan vara som störst i planperiodens senare del. Det är även viktigt att införa järnvägens signalsystem ERTMS för att inte järnvägen ska riskera att helt sluta fungera på delar av infrastrukturen. Regeringens infrastrukturproposition befäster en transportpolitik som prioriterar bilen och lämnar kvar tågresenärerna på perrongen. Så kan vi inte ha det! Sveriges tågresenärer och godstransportörer förtjänar bättre. Jag menar att järnvägsunderhållet ligger långt efter det som resenärer och godstransportörer kan förvänta sig av svensk järnväg. I relation till total spårlängd är Sveriges underhållskostnader klart under genomsnittet och investeringskostnaderna strax under genomsnittet för de europeiska länderna. Det behövs även 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. Jag noterar i sammanhanget 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 genomföras.

Jag föreslår vidare att av den totala ekonomiska ramen ska 823 miljarder kronor i 2025 års priser användas till utveckling av transportsystemet samt att den del av den ekonomiska ramen som ska användas till utveckling av transportsystemet 2026–2037 får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och 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 stads- och landsbygds- miljöer samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån. Jag vill betona att dessa medel i huvudsak ska fokuseras på järnvägsinvesteringar. Jag anser att det är angeläget med stora satsningar på nya sammanhängande stambanor för järnvägen i hela Sverige. Jag kan konstatera att regeringen har stoppat viktiga investeringar i höghastighetsbanor i södra Sverige, och i norra Sverige saknas beslut om angelägna satsningar. Detta har skapat stor osäkerhet kring hur Sveriges framtida järnvägsinfrastruktur ska utvecklas. Jag kan konstatera att regeringen saknar en vision för den svenska järnvägen. De befintliga stambanorna byggdes under 1800-talets senare del, och deras betydelse för den svenska ekonomin och för utvecklingen av vårt land kan inte nog understrykas. Den järnväg som har byggt Sverige starkt står

dock inför stora utmaningar. När delar av järnvägen har nått kapacitetstaket går det varken att öka tågresandet tillräckligt mycket eller att göra nödvändigt underhållsarbete utan alltför stora trafikstörningar. Det behövs nya stambanor, och att i det läget flytta medel från järnväg till väg är en politik som jag starkt motsätter mig. Nya stambanor avlastar regional- och godstrafiken på de befintliga stambanorna och lägger grunden till ett fossilfritt transportsystem.

En viktig kommande länk är Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Tyskland och Danmark som förväntas öppnas 2029. Tunneln innebär avsevärda restidsvinster mellan södra Sverige och Tyskland, och trafikflödena till Sverige och Norge förväntas öka. Jag anser att regeringen inte har gett denna nya transportkorridor till Europa det fokus som skulle behövas. Jag menar att regeringen behöver utreda vilka konsekvenser som förbindelsens öppnande 2029 får för transportinfrastrukturen i Sverige. Det är tydligt att den nya förbindelsen kommer att markant ändra godsflödena in i Sverige, och det finns en överhängande risk för stora mängder gods på vägen om inte järnvägssystemet är anpassat till förändringarna. Man måste därför snarast påbörja genomförandet av kompensatoriska åtgärder för godstrafik på järnväg i södra Sverige utifrån effekterna av att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar 2029.

Vidare vill jag peka på att Trafikverket bör ta fram kostnadseffektiva förslag för att upprätthålla och utveckla lågtrafikerade tågsträckor. Det kan konstateras att stora delar av tågtrafiken i Sverige är regional och drivs av regionerna och att det är viktigt att nya stambanor i södra Sverige kommer på plats så att den regionala trafiken får det nödvändiga utrymmet att expandera. Den regionala tågtrafiken är enligt min mening en central och viktig del av persontransporterna och nödvändig för den regionala arbetspendlingen.

Avslutningsvis menar jag att den nationella planen bör innehålla finansiering av cykling för ökad framkomlighet, trafiksäkerhet och attraktiv cykling. Jag vill framhålla att attraktiv kollektivtrafik och cykling är en förutsättning för ett hållbart samhälle med både fungerande städer och en levande landsbygd. Kollektivtrafik och cykling vidgar och bidrar till fungerande arbetsmarknader och underlättar för företag att rekrytera rätt kompetens. Det behövs statlig finansiering för cykling i den nationella planen, och utöver finansiering behöver trafiklagstiftningen anpassas till cykeltrafikens förutsättningar.

## **5. Ansvarsfördelningen inom infrastrukturplaneringen, punkt 2 (S)**

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Zara Leghissa (S).

### *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 motion

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 36,  
bifaller delvis motionerna

2024/25:193 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 3,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 1,

2024/25:2955 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 25 och

2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 6 och

avslår motion

2024/25:590 av Josef Fransson (SD) yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Våra transporter har en avgörande påverkan på att hålla samman Sverige som land och ge förutsättningar för arbete, näringsliv och tillväxt. Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Infrastrukturpolitiken tillhör de politiska områden där tidshorisonerna är mycket långa och där investeringskostnaderna är mycket höga. På dessa områden är det därför särskilt viktigt att få till parti- och blocköverskridande överenskommelser som står sig över decennier. Vi vill mot den bakgrunden betona vikten av långsiktiga blocköverskridande infrastrukturöverenskommelser.

## **6. Ansvarsfördelningen inom infrastrukturplaneringen, punkt 2 (V, C, MP)**

av Ulrika Heie (C), Malin Östh (V) och Rebecka Le Moine (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

2024/25:193 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 3,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 1,

2024/25:2955 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 25 och

2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 6,

bifaller delvis motion

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 36 och

avslår motion

2024/25:590 av Josef Fransson (SD) yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis starkt betona att satsningar på transportinfrastrukturen kräver långsiktiga förutsättningar. Det är viktigt att både enskilda, industrier och företag har möjlighet att framtidsplanera och investera så att hela Sverige kan leva. Regeringens beslut att avbryta bygget av nya stambanor har inneburit att den nationella planens betydelse har minskat. Som exempel kan vi nämna att regioner och kommuner under lång tid har förberett sig på de nya stambanorna, bl.a. genom att kommuner har byggt om sina stadskärnor och resecentrum, att arbetsmarknadsregioner har vidgats och att företag har etablerats. Vi konstaterar att detta visar att arbetet med den nationella infrastrukturplaneringen inte fungerar som det var tänkt. Vi menar att det därför behövs ett bredare grepp och mer samarbete över partigränser för att få bukt med både underhållsskulden och de stora investeringar som svensk infrastruktur behöver. Vi menar att en partiöverskridande infrastrukturberedning, med Försvarsberedningen som modell, bör inrättas, där samtliga riksdagspartier ingår för att tillsammans kunna skapa långsiktiga förutsättningar inom transportpolitikens område.

Vi anser att arbetet med en plan för framtidens infrastruktur behöver påbörjas genast. En infrastrukturberedning bör kunna lämna förslag på insatser som behöver göras för infrastrukturen som helhet. En infrastrukturberedning skulle vidare ge riksdagens partier möjlighet att samlas kring transportbehoven och göra det möjligt att samla en bred kompetens inom området och ta sig an svensk infrastruktur och dess behov av utveckling. Vi menar att transportinfrastruktur är ett kompetensområde som är alltför stort och av alltför stor vikt för Sveriges framtid och samhällets utformning för att endast ligga under regeringen. Att inrätta en infrastrukturberedning är enligt vår mening också viktigt mot bakgrund av att ett nytt säkerhetspolitiskt läge har uppkommit där nya krav ställs och där robustheten i våra kommunikationssystem behöver öka.

## **7. Styrning av infrastrukturplaneringen genom mål och prognoser, punkt 3 (V)**

av Malin Östh (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 2 och 11,

bifaller delvis motionerna

2024/25:846 av Mattias Vepsä (S),

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 1,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 91 och  
2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 11 och  
avslår motion  
2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 4 och 8.

### *Ställningstagande*

Inledningsvis vill jag starkt betona att klimatmålet måste vara den överordnade principen för beslut om framtidens infrastruktur och att klimatmålet ska styra planeringen, inriktningen och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastrukturplaneringen 2026–2037. Tyvärr kan jag konstatera att det inte är så, och det är en stor och allvarlig brist. Det planeringsarbete som görs inom Trafikverket när det gäller att ta fram inriktningsunderlagen inför infrastrukturplaneringen har under många år kritiserats. Klimathotet visar mycket tydligt att åtgärder snabbt behöver vidtas för att radikalt minska utsläppen. Det gör det enligt min mening alltmer orimligt att hänga kvar i gamla – och inte sällan felaktiga – planeringsgrunder, inte minst i ljuset av det klimatpolitiska ramverket med klimatlagen och klimatmålen som riksdagen har beslutat om. Utöver detta finns också EU:s skärpta lagstiftning på transportområdet och riksdagens transportpolitiska mål, där hänsynsmålet beskriver hur transportsystemet ska utformas för att bidra till att miljö kvalitetsmålen och generationsmålet för miljö nås. Jag menar att så länge som planeringen av svensk infrastruktur utgår från historiska data i stället för uppsatta mål kommer klimat- och miljömålen aldrig att nås. Det enda rimliga, både från lagstiftnings- och mobilitetssynpunkt, är därför att underlag och förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen har riksdagens beslutade klimatmål som utgångspunkt och inte oönskade trafikökningar på vägarna.

Jag kan konstatera att kritiken har accentuerats över tid och delas nu av allt fler – alltifrån Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut till Agenda 2030-sekretariatet och svenska miljö-rörelsen. Agenda 2030-sekretariatet har sammanställt den systemmässiga kritik som finns av Trafikverkets inriktningsunderlag för perioden 2026–2037 och beskriver den genom följande fem punkter:

- Inriktningsunderlaget styr inte mot de transportpolitiska målen.
- Inriktningsunderlaget bidrar inte till klimatmålet.
- Inriktningsunderlagets samhällsekonomiska modell ifrågasätts.
- Basprognosen ifrågasätts.
- Inriktningsunderlaget bortser från potentialen i ökad transporteffektivitet.

Jag konstaterar att flera tunga remissinstanser kritiserar att det överordnade transportpolitiska målet inte är styrande i Trafikverkets senaste inriktningsunderlag och att underlaget inte heller presenterar något scenario för hur målet ska nås. Jag delar remissinstansernas bedömning att inriktningsunderlagets trafikprognoser inte är förenliga med klimatmålen. Därmed vilar regeringens

proposition på ett otillräckligt underlag samt en helt felaktig bedömning av framtida transportbehov för att nå klimatmålen. Jag anser att det är en felaktig process. Här måste i stället faktiska behov och antagna mål vara utgångspunkten. Det enda rimliga är att underlag och förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen ska ha riksdagens beslutade klimatmål som utgångspunkt, och inte oönskade trafikökningar på våra vägar. Inriktningsunderlaget behöver därför kompletteras med analyser av hur, och i vilken grad, den statliga transportinfrastrukturplaneringen kan bidra till klimatmålet med de åtgärder som finns inom dess rådighet. Trafikverkets basprognos innebär att biltrafikarbetet med både bil och lastbil ökar kraftigt och är inte förenlig med klimatmålen eller flera andra av miljö kvalitetsmålen.

Jag menar sammanfattningsvis att regeringen bör återkomma med ett nytt förslag 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 menar jag att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att som komplement till dagens basprognoser utveckla målorienterade prognoser samt ett utökat uppdrag om att verka för transporteffektivitet. Jag menar att när Trafikverkets basprognos, som är regeringens enda prognos för utvecklingen av resor och transporter, pekar på en kraftig trafikutveckling framöver och läggs till grund för infrastrukturplaneringen motverkar det såväl ambitiösa planer för omställning i många regioner och kommuner som regeringens egen ambition att stärka arbetet med exempelvis steg 1- och steg 2-åtgärder. Det blir en motsättning mellan regeringens prognos och ambitioner som regeringen har att hantera, vilket sänder minst sagt tvetydiga signaler om Sveriges möjligheter att uppnå riksdagens beslutade klimatmål. Jag menar att Trafikverkets – och därmed regeringens – underlag för beslut, analyser och beräkningar för prognoser för transportutvecklingen bygger på ålderdomliga modeller och är allvarligt bristfälliga. Jag konstaterar att bl.a. Klimatråtsutredningen (SOU 2022:21) tydligt visar att Sveriges klimatmål inte får tillräckligt genomslag i infrastrukturplaneringen. Utredningen framhåller vikten av att den nationella planen, länsplanerna och Trafikverket ska bidra till och verka för ett transporteffektivt samhälle där trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikes flyg minskar. Jag vill påminna om att utredningen också lyfter fram behovet av att en bedömning görs av tidigare beslutade men ännu inte byggstartade infrastrukturobjekt, för att avgöra om de följer den inriktning som bedöms ha störst effekt för att nå de transportpolitiska målen. Jag anser därför att Trafikverket i sin planering tydligare ska 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.

## 8. Styrning av infrastrukturplaneringen genom mål och prognoser, punkt 3 (MP)

av Rebecka Le Moine (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 motionerna

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 1,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 91 och

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 4, 8 och 11 samt bifaller delvis motionerna

2024/25:846 av Mattias Vepsä (S) och

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 2 och 11.

### *Ställningstagande*

Sverige ska ha ett transportsystem som tillgodoser behovet av transporter för såväl enskilda som näringslivet, och samtidigt klarar klimatmålet och övriga miljömål, trafiksäkerhet och hälsa. Jag vill betona att målbilden är ett utsläppsfritt och transporteffektivt samhälle. Många grundläggande aspekter av transportsystemet bestäms när vi bygger transportinfrastrukturen, men också planerar för våra bostäder och samhällsservice. Transportpolitiken ska säkerställa god mobilitet i hela landet och välfungerande godstransportinfrastruktur på ett sätt som säkerställer att klimatmålet till 2030 nås. Jag vill betona att förutsättningarna även skiljer sig åt mellan storstäder, tätorter och glesbygd. Transportsystemet behöver därför anpassas efter lokala och regionala förutsättningar. I dag utgår planeringen från prognoser som bygger på historiska data och antaganden om ständig tillväxt för vägtrafiken. Jag vill betona att detta behöver ändras. Den nationella transportpolitiken behöver göra tydligt att frågor som rör klimat och miljö ska få företräde framför insatser som gynnar ökad vägtrafik. För att klara en hållbar omställning av transporterna krävs en styrning mot ett mer transportsnålt samhälle. Jag menar att det är viktigt att arbeta för att främja transporteffektivitet, bl.a. genom att Trafikverket ska arbeta målstyrt i stället för prognosbaserat, och på så sätt förbättras förutsättningarna att nå den gemensamma målbilden.

Vidare menar jag att ett transporteffektivt samhälle bör införas som en transportpolitisk princip. Transporteffektivitet kan uppnås på flera sätt, exempelvis genom en ökad fyllnadsgrad, ruttoptimering och samordnade godstransporter, men också genom transporteffektiv fysisk planering som kortar avstånden och som därmed skapar förutsättningar för enskilda och näringslivet att tillgodose transportbehov och tillgänglighet med ett minskat



trafikarbete. Genom kortare avstånd till vardaglig service, digitala tjänster för de som har möjlighet att kunna arbeta hemifrån och bättre förutsättningar för ökat resande med kollektivtrafik, gång, cykel och olika delningstjänster skapas en bibehållen eller ökad tillgänglighet samtidigt som vägtrafiken kan minska, huvudsakligen i våra större städer. Ett transporteffektivt samhälle i städer och tätorter och en högre grad av resande med tåg mellan dessa ger andra behov av investeringar. Då kan klimatmålen, folkhälsan och att stödja kommuner i att utveckla den bebyggda miljön med fokus på närhet i stället för restidsvinster kunna tas som utgångspunkter. Det medför att valet av styrmedel och åtgärder skiljer sig åt från regeringens transportpolitik. Jag konstaterar att det är städerna och regionerna som i dag driver på för en ny syn på trafiken, men för att lyckas med detta behövs stöd från nationellt håll. Effektiva styrmedel, regionala medel och en nationell transportplanering som möter kommuner och regioner i deras strävan mot hållbara, trivsamma och transporteffektiva miljöer behöver utvecklas. Trafikverket bör därför ges i uppdrag att i den kommande nationella planen redovisa ett alternativ som baseras på ett transporteffektivt samhälle med mål om minskad vägtrafik. Att effektivisera transportsystemet bidrar till viktiga synergier samtidigt som tillgängligheten i samhället utvecklas inom ramen för riksdagens beslutade miljö kvalitetsmål.

Vidare menar jag att funktionsmålet ska nås inom hänsynsmålets ramar. I dag är funktionsmålet i praktiken överordnat hänsynsmålet trots att de ska vara varandra jämbördiga. Jag menar att det är först när funktionsmålet kan nås inom hänsynsmålets ramar som det övergripande transportpolitiska målet kan uppnås.

Slutligen menar jag att Trafikverket bör få ett tydligt uppdrag om målstyrning för ökad transporteffektivitet. Med ett sådant uppdrag och med ett mål för minskad vägtrafik blir satsningar på järnväg, kollektivtrafik och cykel ännu mer angelägna. Detta medför enligt min bedömning även att den nuvarande trängseln i vägsystemet försvinner eller kraftigt minskar och att det inte längre behövs kapacitetshöjande åtgärder i vägnätet. Ny väginfrastruktur utifrån angelägna nyetableringar av bostäder och verksamheter kommer fortsätta vara i behov av anslag, men dessa kommer då att anläggas utifrån tillgänglighet och inte utifrån behov av ökad kapacitet.

## **9. Vissa övriga utgångspunkter för infrastrukturplaneringen, punkt 4 (S)**

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Zara Leghissa (S).

### *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

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 1 och 20 samt

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 16 och  
avslår motionerna

2024/25:616 av Gudrun Brunegård (KD) yrkande 1,

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 6,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 109,

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 5 och 10,

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 7 och 12 samt

2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 12.

### *Ställningstagande*

Inledningsvis vill vi betona att våra transporter har en avgörande påverkan på klimatet. För att uppfylla klimatmålen och stärka landets självförsörjning är det avgörande att vi fokuserar på att ställa om till ett klimatsmart trafik- och transportsystem. Denna omställning kräver investeringar i järnvägar och det kräver en fossiloberoende fordonsflotta. Sverige behöver både orka satsa på ny kapacitet och förstärka resurser till väg- och järnvägsunderhåll.

Vi kan konstatera att infrastrukturpolitiken tillhör de politiska områden där tidshorisonterna är mycket långa, ibland sekellånga, och där investeringskostnaderna är mycket höga. Vi vill därför starkt betona behovet av långsiktighet i infrastrukturpolitiken.

Vi vill också lyfta fram vikten av att samordningen i den fysiska planeringen mellan lokal, regional och nationell nivå förbättras. Vi menar att både kommuner och regioner spelar en viktig roll i omställningen till ett transporteffektivt samhälle. Av den anledningen behöver också samordningen i den fysiska planeringen mellan lokal, regional och nationell nivå förbättras.

## **10. Vissa övriga utgångspunkter för infrastrukturplaneringen, punkt 4 (V)**

av Malin Östh (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 5 och 10,

bifaller delvis motion

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 109 och

avslår motionerna

2024/25:616 av Gudrun Brunegård (KD) yrkande 1,  
2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 6,  
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 1 och 20,  
2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 7 och 12,  
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 16 och  
2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 12.

### *Ställningstagande*

Inledningsvis vill jag betona att jag stöder propositionens bedömning att fyrstegsprincipen är en viktig utgångspunkt för den fortsatta utvecklingen av transportsystemet och jag välkomnar att regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att förtydliga hur fyrstegsprincipens steg 1- och steg 2-åtgärder kan få större genomslag. Men tyvärr måste jag konstatera att väsentliga mått och steg som hade kunnat vidtas av regeringen saknas. Utöver att ge Trafikverket ett tilläggsuppdrag om förtydligande av hur fyrstegsprincipen ska få genomslag hade regeringen också kunnat ge Trafikverket ett utökat uppdrag om att verka för transporteffektivitet, vilket skulle ha bidragit till en mer resurs- och kostnadseffektiv transportplanering. I Klimaträttsutredningen från 2022 finns förslag till färdiga förordningstexter som hade kunnat ligga till grund för ny lagstiftning, vilket hade gett Trafikverket ett tydligt mandat och uppdrag att arbeta med steg 1- och steg 2-åtgärder. Jag konstaterar att inget av detta har gjorts, vilket betyder att regeringen bara har gått halvvägs och inte åstadkommer den förändring som är nödvändig för att fyrstegsprincipen ska få ett verkligt genomslag. Flera aktörer har under en längre tid påtalat att fyrstegsprincipen inte fungerar och inte heller används som avsett. Jag har noterat att redan 2012 i en bilaga till Riksrevisionens granskning av infrastrukturplaneringen finns kritik mot användningen av fyrstegsprincipen. Här påtalas det att det saknas metodutveckling som gynnar fyrstegsprincipen och att tillämpningen i transportplaneringen är så gott som obefintlig. Man konstaterar också att infrastrukturplanen i stället verkar vara uppbyggd ”som en omvänd fyrstegsprincip där dyra investeringsobjekt kommer först”. Klimatpolitiska rådet konstaterade 2019 samma sak och kritiserade att användningen av fyrstegsprincipen fokuserar på steg 3- och steg 4-åtgärder och att detta får till följd att kostnaderna för transportsystemet ökar samtidigt som klimatomställningen försvåras. Även Trafikverket har återkommande påtalat behovet av en ändrad planeringsinriktning för att kunna gå mot en bredare transportplanering jämfört med dagens infrastrukturplanering. I en rapport från 2018 önskar Trafikverket bl.a. att regeringen ska låta utreda vilka effektiva steg 1- och steg 2-åtgärder som saknar naturlig finansiering på lokal och regional nivå och förslag på lösningar. Jag menar att de hinder i regelverket som finns för att bredare arbeta med och finansiera steg 1- och steg 2-åtgärder måste undanröjas inför fördelningen av de ekonomiska ramarna. Jag

instämmer också i Klimatråtsutredningens slutsats att ett flertal förordningsändringar behövs för att hantera problemen kring tillämpningen av fyrstegsprincipen. För att utsläppen av växthusgaser ska minska i nödvändig takt i enlighet med de beslutade klimatmålen krävs det enligt min uppfattning att fyrstegsprincipen tillämpas för ett transporteffektivt samhälle. Att fyrstegsprincipen till fullo tillämpas för ett trafikslagsövergripande arbetssätt är en förutsättning för att nå effektiva och hållbara transporter. Jag vill framhålla att detta är en central hörnsten i bygget för att Sverige till 2030 ska nå målen om att minska transportsektorns utsläpp med 70 procent jämfört med 2010. Så länge som det inte görs försvaras Sveriges möjligheter att ekonomiskt effektivt uppnå ett transportsystem som är klimat- och miljömässigt hållbart. Regeringen bör därför 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.

Jag vill vidare lyfta fram vikten av en hållbar samhällsplanering. Jag kan konstatera att det inom samhällsplaneringen finns stora möjligheter att minska transportsektorns klimat- och miljöpåverkan. Strukturellt och långsiktigt handlar det om att få till stånd en samhällsplanering och ett byggande som minskar behovet av långväga fysiska transporter och en planering som bygger på mer energisnåla och miljövänliga transporter, t.ex. kollektiva transporter på spår och med buss. Även användning av den digitala infrastrukturen för att möjliggöra virtuella möten är enligt min mening av stor betydelse för att minska sektorns klimatpåverkan. Om bebyggelsen förtätas på ett klokt sätt kan samhällsplaneringen vara ett verktyg för ett mer transporteffektivt och energisnålare samhälle. Det skapar möjlighet för fler människor att gå eller cykla och ökar därmed även kapaciteten för övriga trafikslag. För att samhällsplaneringen ska vara en del i att nå ett ekologiskt hållbart transportsystem menar jag att regeringen bör återkomma med lagförslag som stärker den regionala samordningen. Jag anser vidare bl.a. att befintliga stadskärnor bör utvecklas och att det i plan- och bygglagen bör införas begränsande bestämmelser om detaljhandelsanläggningar i externa lägen.

Slutligen vill jag i sammanhanget framhålla att jag instämmer i Folkhälsomyndighetens remissvar på Trafikverkets inriktningsunderlag, där myndigheten påtalar vikten av en mer fördjupad analys utifrån ett jämlikhetsperspektiv. Det folkhälsopolitiska målet om att skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation beslutades av riksdagen 2018. Om målsättningen ska få genomslag behöver den integreras och beaktas i all infrastrukturplanering på ett betydligt mer systematiskt sätt än i dag. För att motverka transportfattigdom är det viktigt att belysa när, var, hur och för vilka grupper transportsystemet är tillgängligt respektive otillgängligt.

## **11. Vissa övriga utgångspunkter för infrastrukturplaneringen, punkt 4 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 12 och avslår motionerna

2024/25:616 av Gudrun Brunegård (KD) yrkande 1,

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 6,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 109,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 1 och 20,

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 5 och 10,

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 7 och 12 samt

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 16.

### *Ställningstagande*

Den digitala infrastrukturen är central för att ett land ska fungera, och den blir allt viktigare för var dag som går. Jag anser att det därför är beklämmande att it inte nämns en enda gång i regeringens infrastrukturproposition och att digitalisering endast nämns under avsnittet om forskning och innovation. Jag konstaterar att den digitala infrastrukturen hanteras på ett styvmoderligt sätt i propositionen, och det finns ingen plan för hur utbyggnaden av fiber och annan modern kommunikationsteknik som exempelvis 5G ska gå till.

Jag menar att regeringen bör se över möjligheterna att se it som det femte trafikslaget vid sidan av väg, järnväg samt sjö- och luftfart. För mig är it och den digitala infrastrukturen ett av trafikslagen, och det är självklart att se det som en del av helheten.

## **12. Vissa övriga utgångspunkter för infrastrukturplaneringen, punkt 4 (MP)**

av Rebecka Le Moine (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 6,  
2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 109 och  
2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 7 och 12,  
bifaller delvis motion  
2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 10 och  
avslår motionerna  
2024/25:616 av Gudrun Brunegård (KD) yrkande 1,  
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 1 och 20,  
2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 5,  
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 16 och  
2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 12.

### *Ställningstagande*

Transporter innebär en nytta eftersom den förflyttar människor och gods. Men transporter innebär också i dagsläget samhällskostnader som drabbar andra än resenären eller transportören själv, som t.ex. utsläpp, slitage och olyckor. Jag menar att trafikens samhällsekonomiska kostnader bör vara en utgångspunkt för utformningen av styrmedel inom transportsektorn. Stora delar av vägtrafiken är i dag underprissatt ur denna synvinkel, framför allt den tunga vägtrafiken. Detta snedvrider konkurrensen eftersom gods på järnväg i hög grad är prissatt utifrån dessa samhällskostnader. Kilometerskatt för tung trafik kan vara ett sätt att hantera vissa av vägtrafikens externa effekter, som slitage och trängsel. Det kan även hanteras genom en långsiktig utveckling av trängselskatter, fordons- och trafikregleringar eller genom prissättning av utsläpp. Jag menar att det centrala är att transporterna ska bära sina egna samhällsekonomiska kostnader och att dessa ska vara rättvisa mellan olika trafikslag. Väl utformad prissättning av transporter har även stor potential att bidra till att transportsystemet används mer effektivt. Detta skulle även innebära att vissa vägtransporter skulle gå över till järnväg, och för transportplaneringen som helhet är det väsentligt att kunna peka ut vilka åtgärder som bäst möter denna utveckling. Regeringen skulle behöva redogöra för hur en utformning av styrmedel ska se ut för transportsektorn som helhet och att detta blir en utgångspunkt för framtagandet av den nationella planen.

Vidare vill jag framhålla att planeringsprocessen bättre kan bidra till transportpolitisk måluppfyllelse genom att omfatta även andra åtgärder än fysisk infrastruktur, exempelvis lagar, regleringar, skatter och avgifter. Jag kan dessvärre konstatera att regeringens infrastrukturproposition är en förlorad möjlighet att ställa om transportsektorn. Framtidens transporter kommer i allt väsentligt att framföras på dagens infrastruktur. Även med en hög investeringsnivå kommer ny infrastruktur bara att utgöra ett marginellt tillskott till den infrastruktur som redan finns. Styrningen behöver därför rikta in sig på användningen av transportsystemet. Styrningen av hur transporterna används kommer även att påverka valet av infrastruktur. Jag delar

Trafikverkets analys i inriktningsunderlaget att planeringsprocessen bättre kan bidra till transportpolitisk måluppfyllelse genom att den breddas till att tydligare omfatta andra åtgärder än fysisk infrastruktur, exempelvis lagar, regleringar, skatter och avgifter. Detta möjliggör ett större fokus på steg 1- och steg 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen för planens genomförande. Jag vill betona att steg 1- och steg 2-åtgärder samt upprustning av befintlig väg- infrastruktur framför nya vägar måste premieras.

Slutligen menar jag att det bör genomföras en analys av hur en mer samordnad bebyggelse-, trafik- och transportinfrastrukturplanering kan bidra till minskad klimatpåverkan. Jag kan konstatera att klimatomställningen innebär en strukturomvandling av Sverige som kräver ett klimatpolitiskt ledarskap och en aktiv stat som investerar i grundläggande samhälls- infrastruktur och genom omställningen skapar goda förutsättningar för goda liv i hela landet. Jag menar att det handlar om en utveckling i skala och omfattning som närmast kan jämföras med välfärdsuppbbyggnaden i Sverige. Det kräver forskning, innovation och utveckling av såväl teknik som samhällsplanering och den offentliga organisationens samlade kapacitet för genomförande.

### **13. Resursfördelningen mellan regionerna, punkt 5 (V)**

av Malin Östh (V).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:1697 av Johanna Haraldsson m.fl. (S) yrkande 3,

bifaller delvis motion

2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 5 och

avslår motionerna

2024/25:616 av Gudrun Brunegård (KD) yrkande 2,

2024/25:2137 av Anna-Caren Säterberg och Kalle Olsson (båda S),

2024/25:2307 av Tomas Kronståhl och Laila Naraghi (båda S) och

2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 42.

#### *Ställningstagande*

Jag anser att förutsättningarna för att öka de ekonomiska anslagen till de regionala transportplanerna bör ses över. Den regionala infrastrukturen är en bärande del i det totala trafiksystemet. Det är regionerna som upprättar länsplaner för regional transportinfrastruktur, där framför allt Trafikverket bistår med underlag. Länsplanerna omfattar inte minst investeringar i det

regionala vägnätet. Jag kan dock konstatera att medlen till länsplanerna har minskat i 15 års tid. Därför behöver mer resurser avsättas för länsplaner i den kommande nationella planen för transportinfrastruktur.

#### **14. Resursfördelningen mellan regionerna, punkt 5 (C)**

av Ulrika Heie (C).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 42 och

2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 5,

bifaller delvis motion

2024/25:1697 av Johanna Haraldsson m.fl. (S) yrkande 3 och

avslår motionerna

2024/25:616 av Gudrun Brunegård (KD) yrkande 2,

2024/25:2137 av Anna-Caren Sätherberg och Kalle Olsson (båda S) och

2024/25:2307 av Tomas Kronståhl och Laila Naraghi (båda S).

##### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis betona att länsplanerna är av stor vikt för den regionala och lokala infrastrukturen. Tendensen är dock att länsplanernas medel tas i anspråk som medfinansiering av objekt i den nationella planen, vilket innebär att länsplanernas möjlighet att finansiera vissa projekt som bidrar till regional utveckling urholkas. Jag anser därför att länsplanernas andel av budget bör räknas upp med minst ett liknande procenttal som det som gäller för hela ramen för infrastrukturpropositionen.

Jag anser vidare att regeringen bör vara drivande för att en större del av EU:s infrastructuresatsningar går till att säkerställa god mobilitet i glesbefolkade områden. Som ett led i att stärka förutsättningarna för hållbart resande inom EU behöver även infrastrukturen i Sverige byggas ut. Att infrastrukturen binds samman är dessutom viktigt för att stärka försvar och beredskap.



## 15. Näringslivets transportbehov, punkt 6 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Zara Leghissa (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

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 2 i denna del och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 5 i denna del,

bifaller delvis motion

2024/25:1454 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 3 och  
avslår motionerna

2024/25:1450 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 9,

2024/25:1457 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 3,

2024/25:1464 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 6,

2024/25:1468 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 1,

2024/25:2441 av Isak From m.fl. (S) yrkande 2 och

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 4.

### *Ställningstagande*

Inledningsvis vill vi betona att ett framgångsrikt näringsliv och full sysselsättning är beroende av en väl utbyggd infrastruktur och pålitliga transporter. Sverige har sedan decennier underinvesterat både i att bygga och i att underhålla vägar och järnvägar. Detta är ett långsiktigt hot mot den gröna industriella utvecklingen, tillväxten och Sveriges ställning i den globala konkurrensen. Sverige behöver därför orka satsa både på ny kapacitet genom att anlägga nya stambanor och förstärka resurserna till väg- och järnvägsunderhåll. Punktligheten sjunker och godstransporternas skogstid, dvs. när de står och väntar på att få tillgång till spår, ökar varje år. Vi kan konstatera att våra grannländer gör stora investeringar som förutsätter att vi gör detsamma för att tågen ska rulla oavsett vilket land de är i. Vi vill betona att satsningen på nya stambanor är viktig inte minst för godstrafiken. Den gröna ny-industrialiseringen som nu pågår i olika delar av vårt land, inte minst i de norra delarna, kräver en kraftigt utbyggd järnväg. I södra delen av landet ökar kapacitetsutmaningarna rejält när Fehmarn Bält-förbindelsen står färdig 2029. Med denna förbindelse kan godstrafiken öka kraftigt mellan Skandinavien och kontinenten.

Vi vill mot den bakgrunden lyfta fram betydelsen av transportmöjligheterna för industrin. Vi menar att om dessa förbättras ger det möjligheter att både behålla, utveckla och nyetablera kvalificerad industriproduktion i Sverige. Ett

väl fungerande och starkt transportsystem är enligt vår mening en viktig förutsättning för jobb och tillväxt.

## **16. Näringslivets transportbehov, punkt 6 (SD)**

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

### *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

2024/25:1450 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 9,

2024/25:1454 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 3,

2024/25:1457 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 3,

2024/25:1464 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 6 och

2024/25:1468 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 1,

bifaller delvis motionerna

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 4,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 2 i denna del och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 5 i denna del och

avslår motion

2024/25:2441 av Isak From m.fl. (S) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis betona att ett välfungerande transportsystem är helt centralt för att Sverige ska kunna konkurrera på världsmarknaden, och järnväg och sjöfart utgör de primära trafikslagen för att transportera de volymer som krävs för att nå lönsamhet i produktionen. En väl utbyggd och fungerande infrastruktur utgör grunden för att skapa förutsättningar för tillväxt i hela landet, och det finns ett ökat behov av att såväl vidmakthålla som utveckla statens transportinfrastruktur.

Vi menar vidare att industrins villkor bör prioriteras inom infrastrukturplaneringen. Vi vill bl.a. lyfta fram att stålindustrin är beroende av stabila och tillförlitliga leveranser av både råvara och färdiga stålprodukter. Vi kan konstatera att Sverige sedan årtionden har försummat investeringar och underhåll i transportinfrastrukturen, vilket medverkar till att det är högst angeläget att snarast påbörja en upprustning och genomföra långsiktiga investeringar. För tillverkningsindustrins del är transportinfrastrukturen avgörande för frakt av gods, men infrastrukturen måste också fungera tillfredsställande för arbetskraften. Det finns vidare på motsvarande vis bl.a. behov av att stärka infrastrukturen med hänsyn till gruvnäringens behov.

Vi vill slutligen även lyfta fram betydelsen av en välfungerande infrastruktur för besöksnäringen. Vi konstaterar att en förutsättning för en fungerande turism i ett avlångt land som Sverige är att det är möjligt att ta sig till och från de resmål man önskar besöka. Vi kan även konstatera att en välskött infrastruktur och en väl fungerande trafik är centrala för besöksnäringens möjligheter att växa utanför landets storstadsområden.

## **17. Näringslivets transportbehov, punkt 6 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 4 och  
bifaller delvis motionerna

2024/25:1450 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 9,

2024/25:1454 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 3,

2024/25:1457 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 3,

2024/25:1464 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 6,

2024/25:1468 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 1,

2024/25:2441 av Isak From m.fl. (S) yrkande 2,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 2 i denna del och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 5 i denna del.

### *Ställningstagande*

Den nyindustrialisering som pågår i stora delar av Sverige, både i norra Sverige och i Västsverige, ställer helt nya krav på infrastrukturen för att bolagen ska lyckas. Det gäller såväl järnvägar och vägar som regionala flygplatser. Jag anser att det är viktigt att regeringen tar större hänsyn till näringslivets behov i den kommande utvecklingen av infrastrukturen. Jag menar även att det bör kunna vara aktuellt för regeringen att försöka hitta finansieringslösningar tillsammans med näringslivet för att lösa upp knutar kring en viss tågsträcka eller väg när det finns ett akut behov av upprustning. De gröna industrisatsningarna i flera delar av landet kommer att kräva att företagen får rätt förutsättningar för att de ska vara konkurrenskraftiga på den internationella marknaden.

## 18. Intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart, punkt 7 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Zara Leghissa (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 4, 28 och 69 samt

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 6, 21 och 32,

bifaller delvis motion

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 10 och

avslår motionerna

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 14,

2024/25:2465 av Lars Englund (M) yrkande 6,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 130,

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 13,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 56 och

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 14.

### *Ställningstagande*

Våra transporter har en avgörande påverkan på klimatet. Nästan en tredjedel av landets totala utsläpp orsakas av inrikes transporter, och huvuddelen kommer från vägtrafiken. För att uppfylla klimatmålen och stärka landets självförsörjning är det avgörande att vi fokuserar på att ställa om till ett klimatsmart trafik- och transportsystem. Vi anser att godstrafiken behöver flyttas från vägtransporter med hög klimatpåverkan till järnvägs- och sjötransporter med betydligt lägre klimatpåverkan. Vi vill stärka intermodaliteten i systemet, och menar att en ökad överflyttning av godstrafik till järnväg och sjöfart är viktig för att Sverige ska nå klimatmålen. För att lyckas med detta krävs att de olika trafikslagen kompletterar varandra, hänger ihop och förstärker varandra. Det är så vi bygger ett riktigt effektivt transportsystem. Vi menar därför att knutpunkter, noder och intermodalitet måste vara ledord i alla trafik- och infrastruktursatsningar.

Vi anser att järnvägen har en nyckelroll för Sverige i fråga om att klara ett ökande transportbehov. Med ökade satsningar på järnvägsunderhåll och nya stambanor kan gods komma fram snabbare och på ett mer klimatsmart sätt. Arbetsmarknadsregioner kan förstöras och därmed tillväxtdrivas, och arbetstillfällen kan skapas. Det behövs ökad kapacitet på spåren om transportköparna ska välja järnväg före väg. Ett exempel på en viktig insats som gjordes

på godstrafikområdet av den förra regeringen var att utöka satsningen på miljökompensation för fler intermodala järnvägstransporter. Sverige har sedan decennier underinvesterat i vägar och järnvägar samt i underhåll av dessa. Det märks nu akut genom exempelvis inställda tåg, urspårningar, förseningar och försämrad framkomlighet. Utbyggnaden av järnvägskapaciteten tillsammans med underhållet av prioriterade järnvägslinjer och vägar i hela vårt land måste vara en del i ett större infrastruktur- och klimatpaket där lånefinansiering skulle kunna vara en möjlig väg att snabba på nödvändiga stora infrastrukturprojekt av avgörande betydelse för klimatet och för vårt lands tillväxt och jobbskapande.

Slutligen vill vi betona att en väl fungerande sjöfart är viktig för bl.a. handel och näringsliv och för att realisera de delar av transportpolitiken respektive klimatpolitiken som handlar om överflyttning av gods till sjöfart. Det är därför viktigt att vi ser till att det finns en god infrastruktur till och från hamnarna. Vi anser att det som saknas i Sverige är inarbetade ruttor och tidtabellsstyrda transporter samt intermodala hubbar där gods effektivt skulle kunna lastas om från landbaserade transporter och från fraktfartyg till pråmtrafiken. Vi vill understryka att en sådan infrastruktur är en väsentlig del för en fungerande och stark sjöfart.

## **19. Intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart, punkt 7 (SD)**

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 10,  
bifaller delvis motionerna

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 69 och  
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 32 och  
avslår motionerna

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 14,  
2024/25:2465 av Lars Englund (M) yrkande 6,  
2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 130,  
2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 13,  
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 56,  
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 4 och 28,  
2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 14 och  
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 6 och 21.

### *Ställningstagande*

Vi anser att det behövs en översyn av trafikflödena till och från hamnarna. Infrastrukturen i och runt olika typer av hamnar är en grundförutsättning för god sjöfart. Om passagerare, information eller gods inte kan ta sig till eller från en hamn spelar det ingen roll hur stor kapacitet hamnen har eftersom leveransen stöter på fysiska, digitala eller t.o.m. juridiska hinder. Vi konstaterar att för många hamnar är därmed vägar, digital infrastruktur och järnväg av stor betydelse för att hamnen ska fungera optimalt. Vi menar att Trafikverket därför bör göra en översyn av trafikflödena till och från hamnarna.

## **20. 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

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 56 och avslår motionerna

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 10,

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 14,

2024/25:2465 av Lars Englund (M) yrkande 6,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 130,

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 13,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 4, 28 och 69,

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 14 och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 6, 21 och 32.

### *Ställningstagande*

Jag anser att hamnverksamheten i kraft av sin strategiska betydelse i större utsträckning ska ingå som del i det nationella transportsystemet. Totalt sett finns det i Sverige ett drygt hundratal hamnar, varav ett drygt femtiotal är utpekade som allmänna hamnar. Jag kan konstatera att svenska hamnar till övervägande del ägs av kommuner och jämfört med andra länder är mer autonoma och självstyrande. Beslut om etablering och investering i hamnar fattas av hamnens ägare som inte sällan är en kommun eller ett lokalt företag. Kommunerna eller det kommunala bolaget står normalt för finansieringen av hamninfrastrukturen genom egna medel eller lån. Att hamnarna drivs utifrån kommersiella förutsättningar anser jag är bra. Med konkurrensneutralitet och

marknaden som bas kommer hamnarna att utvecklas bäst. Ur ett nationellt perspektiv vore det dock bra om staten i större utsträckning såg den svenska hamnverksamheten som en integrerad del av infrastrukturen. Jag menar att hamnarna ingår i en nationell och internationell logistikkedja och att de har en viktig roll att spela i klimatomställningen. Därför blir hamnarnas lokala och regionala verksamhet även en nationell angelägenhet. En tydligare och mer sammanhållen målbild för hamnarna ur ett nationellt transportpolitiskt perspektiv skulle enligt min mening kunna bidra till en ökad uppfyllelse av de svenska transportpolitiska målen. En sådan målbild skulle innehålla styrning och incitament och se till den samlade logistikkedjans bästa. Jag menar att när alltmer gods ska flyttas över från lastbil till tåg och fartyg kommer hamnarna att bli ännu viktigare, och jag vill i sammanhanget betona att hamnarnas framtid i Sverige är ljus.

Jag kan konstatera att den svenska hamnutbyggnaden i dag inte görs samordnat ur ett nationellt perspektiv, och detta har lett till att det pågår en parallell utbyggnad av flera svenska containerhamnar, initierad av de kommuner som äger hamnarna. Eftersom hamnverksamhet i dag inte behandlas som en tydlig del av det nationella transportsystemet, utan främst är en kommunal angelägenhet, medför detta även att väl motiverade och angelägna investeringar i anslutning till hamnar av betydelse för såväl sjöfarten, transportköpare som anslutande transporter riskerar att förbises eller falla mellan stolarna i planeringsprocessen. Jag menar att den totala marknaden för Sveriges hamnar kan öka om de ges större utrymme och uppmärksamhet inom ramen för den nationella infrastrukturplaneringen.

## **21. Intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg och sjöfart, punkt 7 (MP)**

av Rebecka Le Moine (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 14,  
2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 130,  
2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 13 och  
2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 14,  
bifaller delvis motionerna  
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 4 och  
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 6 och  
avslår motionerna  
2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 10,

2024/25:2465 av Lars Englund (M) yrkande 6,  
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 56,  
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 28 och 69 samt  
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 21 och 32.

### *Ställningstagande*

Efter 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 en övergång till hållbara biodrivmedel – det är absolut nödvändigt att effektivisera transporter. Det är därför avgörande att vi också arbetar för ett transporteffektivt samhälle. Med ett transporteffektivt samhälle avses ett samhälle där trafikarbetet med energointensiva trafikslag som personbil, lastbil och flyg minskar. Detta kan ske genom överflyttning till mer energieffektiva trafikslag som järnväg och sjöfart.

Jag vill betona vikten av att Trafikverket fortsätter arbetet med en strategi för målsättningen att flytta långväga godstransporter från lastbil till tåg och sjöfart. Målet enligt EU är att godsmängden från väg till järnväg ska öka markant. För att Sverige ska klara av att hantera dessa mängder gods på järnvägsspåren och få godset att lämna vägarna behövs det enligt min mening en fungerande strategi. Det är viktigt att företagen kan lita på den svenska järnvägen och att näringslivet har förtroende för järnvägen för att mer gods ska flyttas över till järnväg. Jag kan i sammanhanget konstatera att godsstrategin utvärderades så sent som 2022, och i utvärderingen konstaterades det att arbetet med gods ses som värdefullt. Jag vill betona att det är centralt att regeringen ser till att arbetet med godsstrategin inom Trafikverket får fortsätta med de resurser som behövs och att arbetet inte stannar av.

För att åstadkomma en överflyttning av långväga transporter från flyg och väg till järnväg och sjöfart behövs det olika åtgärder, som t.ex. regeländringar och ökade statliga investeringar. En överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart kräver ökade statliga investeringar. Det finns behov av satsningar och investeringar i järnvägssystemet, och järnvägens och sjöfartens konkurrensvillkor måste ändras. Jag vill betona att arbetet med att åstadkomma en överflyttning av gods från lastbil till järnväg och sjöfart måste intensifieras och att möjligheten till en smidig omlastning och intermodalitet behöver utvecklas. Jag vill här särskilt peka på behovet av nya stambanor, effektiva lösningar för godstrafikens plats i tågsystemet och att insjöfartens förutsättningar behöver utvecklas. Därutöver anser jag också att det behövs ett riktat fokus på en strategisk utbyggnad och förstärkning kopplat till s.k. multimodala godsterminaler som bidrar till att stärka det transportövergripande synsättet och som medför att godstransporterna effektiviseras. Det kan handla om att möjliggöra bättre omlastningsnoder mellan väg, spår och sjöfart samt anslutningar till dessa.



## 22. Långsiktigt hållbara transporter, punkt 8 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Zara Leghissa (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

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 2 i denna del, 6–8 och 82 samt

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 5 i denna del, 7 och 8, bifaller delvis motion

2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 11 och avslår motionerna

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 3,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 16, 98, 103 i denna del, 104, 105 och 126,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 71, 74 och 88,

2024/25:3047 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 29,

2024/25:3055 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkande 18,

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 51,

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 6 och

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 9.

### *Ställningstagande*

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Utöver det övergripande målet finns ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Riksdagen har vidare beslutat om ett etappmål för inrikes transporter inom miljömålssystemet, vilket innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom flyg, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Vi kan konstatera att även om stora framsteg har gjorts och många viktiga åtgärder är på gång måste klimatomställningen gå snabbare både i Sverige och globalt. Vi vill därför starkt betona att etappmålet för inrikes transporter inom miljömålssystemet bör ligga fast, och det är viktigt att utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikesflyget, minskar med minst 70 procent senast 2030.

Takten i klimatomställningen måste öka. En viktig del i detta är att kraftigt öka takten i transportsektorns omställning till fossilfrihet för att det ska vara möjligt att nå såväl klimatmålet för transportsektorn som målet om

nettonollutsläpp av växthusgaser till atmosfären 2045. Detta ska fullt ut reflekteras i infrastrukturplaneringen. Transportsektorn står för nästan en tredjedel av Sveriges utsläpp, och vi kan konstatera att sju av riksdagens partier under gångna mandatperioder har enats om viktiga mål för att minska utsläppen. Vi kan nu tyvärr konstatera att regeringen börjar vackla kring detta. För oss är det självklart att Sverige ska ha ledartröjan på sig också fortsättningsvis och vidta alla de åtgärder som krävs för att vi ska nå målen och därmed lämna en renare värld efter oss till kommande generationer. Det är därför viktigt med en palett av framåtriktade åtgärder, och den viktigaste åtgärden är att Sverige måste stå fast vid de svenska målen. Utan en klimatomställning kommer livsmöjligheterna både på jorden som helhet och här i Sverige att bli mycket svårare. Vi vill understryka att ett väl fungerande och starkt transportsystem är en förutsättning för bl.a. en grön omställning, vilket inte minst framgår av den stora andel av Sveriges utsläpp som orsakas av transporter, men även av den betydelse infrastrukturen och transporterna har för klimatet. Vi vill även uppmärksamma vikten av tydliga incitament för att driva på omställningen till el och andra gröna drivmedel. I det sammanhanget vill vi lyfta fram grön vätgas och elektrobränslen och hänvisa till rapporter som visar på en betydande potential för både användning och produktion av vätgas och elektrobränslen i Sverige.

Avslutningsvis vill vi även påminna om att de transportpolitiska målen är viktiga för att genomföra Agenda 2030 och för att nå de globala målen för hållbar utveckling. Det gäller bl.a. delmålen om att halvera antalet dödsfall och skador genom vägtrafikolyckor i världen samt att skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer. Arbetet för att nå dessa mål måste oförtruttet fortsätta, och transportförsörjningen måste bli samhällsekonomiskt effektiv. Det är därför viktigt att vi fortsätter att hålla fast vid transportpolitikens mål.

### **23. Långsiktigt hållbara transporter, punkt 8 (V)**

av Malin Östh (V).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 6 och avslår motionerna

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 3,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 16, 98, 103 i denna del, 104, 105 och 126,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 71, 74 och 88,

2024/25:3047 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 29,  
2024/25:3055 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkande 18,  
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 2 i denna del, 6–8 och 82,  
2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 51,  
2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 9,  
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 5 i denna del, 7 och 8 samt  
2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 11.

### *Ställningstagande*

Bland såväl forskare som myndigheter finns i dag en samstämmig uppfattning om att de klimatmål som gäller för transportsektorn bara går att nå genom en kombination av bättre fordon, bättre drivmedel och en ökad effektivitet. Behovet av ökad effektivitet betyder att det inte räcker med att varje enskilt transportslag ställer om och blir mer hållbart, utan att det också behövs en reell förflyttning mellan trafikslag. Styrmedel och åtgärder behövs för att åstadkomma den omställning av transportsektorn som krävs, men styrmedel och åtgärder påverkar olika samhällsgrupper på olika sätt. Jag anser att det är av central betydelse för acceptansen att utformning och genomförande av styrmedel och åtgärder tar hänsyn till fördelningseffekter och utformas med klimaträttviseperspektiv. För att Sverige ska nå uppsatta mål inom transportpolitiken måste mer kraftfulla åtgärder genomföras för att öka transporteffektiviteten framför allt i våra städer och tätorter. Även i gles- och landsbygder finns potential för åtgärder för att stärka transporteffektiviteten, men här behöver tyngdpunkten vara att stärka tillgången till alternativ till fossila drivmedel.

Regeringen har under lång tid valt att inte prioritera åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle, trots det omfattande empiriska underlaget för att det är ekonomiskt lönsamt och nödvändigt för klimatomställningen. I stället har regeringen i stor utsträckning fortsatt i gamla spår i transportpolitiken, där stora anslag fortsatt går till nya vägprojekt och där anslag i stor utsträckning saknas för hållbara gods- och persontransporter.

Omställningen pågår för fullt runt om i världen. Skottland, Wales och Österrike har alla antagit nationella mål om minskad biltrafik. I städer som Milano, Rom, London, Paris och Barcelona har miltals med bilväg gjorts om till gång- och cykelvägar och i Norge har man antagit ett nolltillväxtmål för biltrafiken i landets nio största tätortsområden. Målet beslutades 2012 och har sedan dess funnits med i Norges nationella trafikplaner. För att främja en hållbar utveckling av transportsektorn och uppnå nollväxtmålet kring biltrafik har Norge vidare inrättat det som kallas för byvekstavtal.

En svensk variant av byvekstavtalet är stadsmiljöavtalet som innebär att kommuner och regioner kan söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, s.k. stadsmiljöavtal. I den nationella planen för 2022–2033 fanns 1 miljard kronor

per år avsatta 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 kollektivtrafik eller cykeltrafik. Även hållbara godstransportlösningar premieras. Denna miljard vill regeringen avveckla, och inga medel anslås till stadsmiljöavtalen i infrastrukturpropositionen. Jag invänder starkt emot det och menar att stadsmiljöavtalen är ett viktigt styrmedel för att uppnå Sveriges klimatmål.

I stället för att ta bort stadsmiljöavtalen vill jag använda dessa som styrmedel för att minska andelen biltrafik. Jag anser att det behövs ett mål om att minska andelen biltrafik med 20 procent till 2030. Jag föreslår i stället för avveckling av stödet att det behålls och utökas och att kommuner och regioner som får stadsmiljöavtal beviljade förbinder sig att verka för en minskad biltrafik. Fokuset bör ligga på storstadsregionerna med tillhörande kommuner.

Jag vill avslutningsvis understryka att stadsmiljöavtalen är ett viktigt styrmedel för att uppnå Sveriges klimatmål och att jag anser att de bör användas på så sätt att kommuner och regioner som får stadsmiljöavtal beviljade förbinder sig att verka för en minskad biltrafik. Regeringen bör därför ge Trafikverket i uppdrag att ålägga kommuner och regioner att minska biltrafiken vid beviljat stadsmiljöavtal.

#### **24. Långsiktigt hållbara transporter, punkt 8 (C)**

av Ulrika Heie (C).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 71, 74 och 88,

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 51 och

2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 11,

bifaller delvis motionerna

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 6 och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 8 och

avslår motionerna

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 3,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 16, 98, 103 i denna del, 104, 105 och 126,

2024/25:3047 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 29,

2024/25:3055 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkande 18,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 2 i denna del, 7, 8 och 82,

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 6,

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 9 och  
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 5 i denna del och 7.

### *Ställningstagande*

Sveriges mål är att utsläppen från transportsektorn ska minska med 70 procent till 2030. Jag kan konstatera att det är ett ambitiöst mål som innebär en enorm möjlighet att ta ledningen i den globala omställningen när smarta lösningar med skiften till förnybara energi- och resurseffektiva tekniker skapas av innovatörer. Jag kan dock även konstatera att regeringens handlingsplan för att nå klimatmålen inte lever upp till klimatlagens krav och brister i konkretion för hur Sverige ska nå klimatmålen. Därför fanns det förhoppningar från min sida om att det i infrastrukturpropositionen skulle finnas vissa delmål eller åtminstone en inriktning för hur omställningen i transportsektorn ska gå till. Inrikes transporter svarar för nästan en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser, och domineras av utsläpp från vägtrafiken. Långsiktiga spelregler är något som även branschen skulle ha uppskattat.

Jag vill i sammanhanget betona att grön teknik är en framgångsfaktor. Jag anser att det går att förena en ökad mobilitet med en minskad klimatpåverkan. Svensk miljöteknik är och kan även i fortsättningen vara en exportframgång som bereder väg för miljövänliga transporter världen över. Att människor kan resa och att företag kan transportera varor är centralt i dagens samhälle och ekonomi. Behovet av effektiv logistik och snabba transporter kommer att fortsätta att öka. Samtidigt står transportsektorn för en tredjedel av de totala utsläppen av växthusgaser. Inte minst i stadstrafiken är utsläppen av partiklar och andra ämnen en stor källa till luftföroreningar. Det sker en snabb teknikutveckling med effektivisering, elektrifiering och nya förnybara drivmedel. Jag vill framhålla att det skapar stora möjligheter till mer hållbara transportmodeller och transportsystem där utsläppen och miljöpåverkan från transporterna minskar – men inte mobiliteten.

Jag vill framhålla att Sverige är och ska vara en föregångare inom klimatpolitiken också för transportsektorn, men det är i det sammanhanget viktigt att se till att våra styrmedel är samstämmiga med våra grannländers för att främja rättvis konkurrens och att se till att vår utbyggnad av nödvändig infrastruktur är i samklang med deras. Därför menar jag att vi bör fokusera på effektiva styrmedel på EU-nivå, inte minst när det gäller att skärpa den nuvarande lagstiftningen, såsom koldioxidstandarder för transporter inom EU. Det minskar också risken för att utsläppen endast flyttas till andra medlemsländer.

Jag vill i detta sammanhang starkt betona att det behövs ytterligare styrmedel och en mer resultatfokuserad politik för att nå målet att utsläppen från transportsektorn ska minska med 70 procent till 2030. Det behövs även starkare incitament för en omställning av alla transporter för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Jag anser också att man bör fasa ut fossila bränslen i transportsektorn till 2030, med vissa undantag, samt öka introduktionen av fossilfria drivmedel för att nå våra klimatmål. Digitalisering

och automatisering skapar helt nya möjligheter med autonoma fordon och delningstjänster. För att minska miljöpåverkan men behålla mobiliteten måste transporter bli effektivare. Det behövs mer forskning om och introduktion av ny teknik på marknaden. Jag efterfrågar bl.a. en strategi för att elektrifiera vägar och tunga godstransporter, vilket är något som även branschen efterfrågar. För att bryta beroendet av fossila bränslen och minska klimatutsläppen krävs det många olika lösningar och tekniker med energieffektivare fordon, en ökad biodrivmedelsanvändning, fordon med nollutsläpp som drivs med grön el eller vätgas och bränsleceller, och det behövs också nya praktiska lösningar med bilpooler och smarta digitala mobilitets- och delningstjänster. Många olika förnybara bränslen behöver utvecklas och kommersialiseras, och det är något som gäller för alla trafikslag. Vidare bör olika bränslets hållbarhets-egenskaper synliggöras, och jag vill att man ser över möjligheten att införa en energideklaration på personbilar vid nybilsförsäljning som är tydlig och jämförbar samt klargör livscykelperspektivet. Fler transportslag måste också elektrifieras för att vi ska nå klimatmålet till 2030. Detta innebär att starkare incitament behövs för fordonsflottan, och även för flyg- och sjötransporter. Jag anser dessutom att det behöver göras enklare att välja de klimatneutrala färdalternativen som exempelvis tåget, och jag vill därför se en ökad satsning på upprustning av tågspåren och att man i större utsträckning betar av underhållsskulden.

## **25. Långsiktigt hållbara transporter, punkt 8 (MP)**

av Rebecka Le Moine (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 3,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 16, 98, 103 i denna del, 104, 105 och 126,

2024/25:3047 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 29,

2024/25:3055 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkande 18 och

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 9 och avslår motionerna

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 71, 74 och 88,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 2 i denna del, 6–8 och 82,

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 51,

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 6,

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 5 i denna del, 7 och 8 samt

2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 11.

### *Ställningstagande*

Våra samhällen behöver planeras för att minska behovet av bilar och sätta människan i centrum. Jag anser därför att det bör införas ett mål för minskad vägtrafik för ökad transporteffektivitet som utgår från klimatmålen. Vägtrafikminskningsmålet bör differentieras beroende på om det gäller storstäder, större städer, tätort eller landsbygd för att möta de olika förutsättningar som finns i landet. Jag menar att storstäder och större städer med sina bättre förutsättningar till alternativa färdslag bör ta en större del av vägtrafikminskningen. För dessa städer bör det införas ett nationellt mål om minskad bilism. Stockholm och Göteborg har redan mål om minskad biltrafik på 25–30 procent till 2030 (med olika startår) och på landsbygden kan sannolikt målet vara att biltrafiken inte ska öka. Samtidigt behöver landsbygden stärkas genom ökad service för en bättre tillgänglighet med kortare avstånd än i dag och det visar på behovet av att samverka med flera delar av samhället. Minskad vägtrafik leder även till bättre luftkvalitet, minskat buller, minskad trängsel och bättre förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik.

Jag konstaterar vidare att transportsektorn är den del av vårt samhälle efter industrin som gör av med mest fossil energi. För att ställa om transportsektorn räcker det inte med enbart elektrifiering eller en övergång till hållbara biodrivmedel – det är också absolut nödvändigt att effektivisera transportererna. Det är därför avgörande att arbeta för ett transporteffektivt samhälle för att minska energiförbrukningen inom transportsektorn. Jag vill se en rad åtgärder som leder till en minskad total mängd trafik på de platser där alternativ till bilen redan finns. I syfte att understödja kommuners och regioners arbete anser jag t.ex. att det är viktigt att stödja inrättandet av en regional mobilitets- och tillgänglighetsamordningsfunktion som ska arbeta med åtgärder som minskar bilberoendet i enlighet med underlag inför den klimatpolitiska handlingsplanen 2023.

Vidare anser jag att stadsmiljöavtalen bör återinföras. Stadsmiljöavtalen har varit ett mycket viktigt verktyg för många kommuner som har kunnat förstärka sitt hållbarhetsarbete tack vare möjligheten till medfinansiering. Jag menar därför att statliga stöd till kommunala åtgärder för klimatsmart stads- och trafikplanering genom stadsmiljöavtal bör utvecklas och stärkas. Jag menar även att det bör införas landsbygdsmiljöavtal som motsvarar stadsmiljöavtalen och som syftar till mobilitet i Sveriges lands- och glesbygder.

Slutligen anser jag att man 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 detta skulle leda till ett effektivare genomförande av stöden.

## 26. Jämställdhet i transportsystemet, punkt 9 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Zara Leghissa (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:3069 av Ardalan Shekarabi m.fl. (S) yrkande 14 och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 85.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis understryka att god och utbyggd kollektivtrafik är en jämställdhetsfråga. Det är fler kvinnor än män som reser kollektivt. Kvinnor har vidare i genomsnitt lägre löner och pension än män i Sverige och arbetar på obekvämt arbetstid i högre utsträckning än män. En väl fungerande kollektivtrafik måste finnas också på obekväma arbetstider och kostnaden för att resa kollektivt behöver vara skälig. Kvinnor ska ha råd att ta sig till och från arbete och fritidsaktiviteter och att inhandla livsfrnödenheter. Ensamstående vårdnadshavare, som i högre utsträckning är kvinnor än män, gör ofta aktiviteter med barnen som ligger i närområdet där de bor samt planerar semester till lägre kostnader och då är kollektivtrafiken ofta resmedlet. Tidtabeller behöver anpassas efter arbetstider, och flödet i resandet från dörr till dörr bör kunna vara utan längre uppehåll. De allmänna kommunikationernas hållplatser bör vidare vara så upplysta som möjligt och det bör gå att få kliva av så nära resmålet som möjligt, särskilt när det är mörkt och sena kvällar och nätter då det finns risk för våld och hot. Detta är en samhällsbyggnadsfråga i första hand för kommuner och regioner att beakta, men kan inte nog understrykas.

Vidare vill vi påtala att rastplatserna runt om i vårt land ofta inte tar hänsyn till att det blir fler och fler kvinnliga yrkesförare som behöver separata toalett- och duschmöjligheter. Rastplatserna behöver därutöver vara bättre bevakade för ökad säkerhet.

Vi vill avslutningsvis även understryka att trafiksäkerheten också är en jämställdhetsfråga. Kvinnor har sämre skydd i trafikolyckor jämfört med män. Exempelvis löper kvinnor större risk att drabbas av whiplashskador eftersom kvinnors nackar skyddas hälften så bra som mäns.

Sammanfattningsvis vill vi betona vikten av ett jämställdhetsperspektiv inom trafik- och infrastrukturpolitiken.



## 27. Infrastrukturen i kris och beredskap, punkt 10 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Zara Leghissa (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:2441 av Isak From m.fl. (S) yrkande 3 i denna del,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 11 i denna del och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 11 i denna del,  
bifaller delvis motion

2024/25:3038 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 48 och  
avslår motionerna

2024/25:616 av Gudrun Brunegård (KD) yrkande 3,

2024/25:1582 av Isak From m.fl. (S) yrkande 2,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 52, 65, 66 och 69,

2024/25:3038 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 46 och 47 samt

2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 7.

### *Ställningstagande*

Vi anser att Trafikverket bör ges i uppdrag att se över den gränsöverskridande järnvägstrafikens potential och då särskilt den öst-västliga riktningen i ljuset av det förändrade geopolitiska läget. Natomedlemskapet ökar kraven på den svenska infrastrukturen, inte minst kraven på järnvägen. Sverige får i och med Natomedlemskapet bl.a. ta höjd för att klara stora truppförflyttningar. Som exempel kan vi nämna att en enda soldat som ska förflyttas kräver en hel container med materiel. En truppförflyttning på flera tusen man kommer först och främst att behöva göras med järnväg. Detta menar vi ställer krav på en betydligt ökad kapacitet inom järnvägen för att uppfylla Sveriges åtagande gentemot Nato. Även Natos generalsekreterare har tydligt uttryckt att Sverige behöver investera i mer infrastruktur för att klara kraven på bl.a. transporter i väst-östlig riktning. Vi bedömer att samarbetet inom Norden kommer att öka i och med att alla länder är Natomedlemmar, och då behöver framför allt den öst-västliga riktningen ses över i all planering av infrastruktur, bl.a. när det gäller tillgängligheten till de norska hamnarna. Vikten av detta har blivit alltmer påtaglig till följd av Rysslands anfallskrig mot Ukraina. Vid en eventuell upptrappning av konflikten blir de öst-västliga transportstråken, med tillgängligheten till Norges isfria atlanthamnar, helt avgörande för både truppförflyttningar och export och import av varor. Vi menar att järnvägsförbindelsen Oslo–Stockholm är central och måste få hög prioritet. Vi vill

vidare uppmärksamma att aktörer längs stråk som binder samman gränsregioner har en mycket mer komplex situation att hantera än andra regionala aktörer. Behovet av att bygga gränsregionalt förankrad kompetens inom transportpolitik, transportekonomi, logistik och planering är därför betydande. Likaså vill vi betona att Sveriges hamnar är viktiga noder ur ett säkerhetspolitiskt perspektiv.

## **28. Infrastrukturen i kris och beredskap, punkt 10 (V, MP)**

av Malin Östh (V) och Rebecka Le Moine (MP).

### *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

2024/25:3038 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 46–48,  
bifaller delvis motionerna

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 69,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 11 i denna del och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 11 i denna del och  
avslår motionerna

2024/25:616 av Gudrun Brunegård (KD) yrkande 3,

2024/25:1582 av Isak From m.fl. (S) yrkande 2,

2024/25:2441 av Isak From m.fl. (S) yrkande 3 i denna del,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 52, 65 och 66 samt

2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 7.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis betona vikten av att rusta upp och bygga ut järnvägsnätet så att det klarar nödvändiga transporter såväl i fredstid som i händelse av kriser eller i värsta fall krig. Vi påminner om att transporter är en viktig funktion i samhället såväl i fred som under kriser och i händelse av krig. Många samhällsviktiga funktioner är beroende av fungerande transporter oavsett om det handlar om transporter av livsmedel, personal till sjukvården eller andra samhällsviktiga verksamheter. Också i krig har transportsektorn stor betydelse för såväl det militära som det civila försvaret. Flertalet samhällsviktiga verksamheter är beroende av transportinfrastrukturen, och transporter och godstransporter är avgörande för försörjningstryggheten och för att upprätthålla ekonomin. Att transporterna fungerar är givetvis beroende av att den offentliga infrastrukturen i form av vägar och järnvägar fungerar. Vi anser i sammanhanget att järnvägsnätet har en särskilt viktig roll för att snabbt kunna

förflytta många människor vid en kris eller ett krig, vilket inte minst erfarenheterna från Ukraina visar.

Trafikverket är sedan 2022 beredskapsmyndighet med sektorsansvar. Det innebär att myndigheten 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 kris-situationer och höjd beredskap. Trafikverket samverkar med samtliga transportmyndigheter, andra sektorsansvariga myndigheter och näringslivet. Vi vill dock att Trafikverkets ansvar tydliggörs för att säkerställa att verket tar ett ansvar för att såväl infrastruktur som utförandet av transporter ska fungera. Vi menar 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 menar vi att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ta fram ett system för ansvarsfördelning och fortsatt drift av transportsystemet som fungerar i både kriser och krig. Vi kan konstatera att logistikplanering och transporter utförs av tiotusentals privata aktörer och att ett stort antal myndigheter och företag ansvarar för samhällskritisk verksamhet som är beroende av transporter. Det är därför svårt för en enskild myndighet att göra prioriteringen av transporter. Därför behöver Trafikverket ta fram ett system för ansvarsfördelning och fortsatt drift av transportsystemet, som fungerar både i kriser och krig.

## **29. Infrastrukturen i kris och beredskap, 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

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 52, 65, 66 och 69 samt

2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 7,

bifaller delvis motion

2024/25:3038 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 47 och

avslår motionerna

2024/25:616 av Gudrun Brunegård (KD) yrkande 3,

2024/25:1582 av Isak From m.fl. (S) yrkande 2,

2024/25:2441 av Isak From m.fl. (S) yrkande 3 i denna del,

2024/25:3038 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 46 och 48,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 11 i denna del och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 11 i denna del.

### *Ställningstagande*

Med anledning av Rysslands invasionskrig i Ukraina och det svenska Nato-medlemskapet ställs det större och delvis andra krav på väst-östliga förbindelser inom landet liksom på ökad robusthet i hela transportsystemet för samtliga trafikslag. Nato har pekat ut den svenska infrastrukturen som ett område som kommer att behöva utvecklas för att kunna garantera militär och civil rörlighet. Infrastrukturpropositionen lägger trots det liten tyngdpunkt på infrastrukturen ur ett militärt perspektiv, vilket framstår som obegripligt med tanke på totalförvarspropositionen som anger att Försvarsmaktens tillväxt kommer att ställa ökade krav på både kort- och långsiktiga behov av infrastruktur. Jag menar att det skulle behövas en rejäl beredskapsanalys av det svenska transportsystemet. Jag vill därför se en utredning eller analys av svensk beredskap utifrån ett infrastrukturperspektiv och förtydligat ansvar mellan departement och myndigheter för hur vi ska klara av den militära och civila rörligheten i ljuset av Natomedlemskapet och svensk upprustning. Det är viktigt att en robust infrastruktur klarar såväl civil som militär rörlighet.

Vidare vill jag framhålla att det förhållandet att alla de nordiska grannländerna nu är fullvärdiga medlemmar i Nato innebär större samarbete över landsgränserna för att öka den civila och militära rörligheten. Jag kan även konstatera att den gränsöverskridande infrastrukturen har kommit att bli alltmer aktuell med anledning av Sveriges inträde i Nato. Jag vill i detta sammanhang understryka vikten av en robust infrastruktur som klarar såväl civil som militär rörlighet och vill framhålla att Försvarsmakten har utpekade stråk där infrastrukturen behöver stärkas för att bättre kunna transportera trupper och utrustning, för övning men även i beredskapssyfte.

Jag kan därutöver konstatera att det i dag saknas en plan för hur en miniminivå för transporter inom de olika trafikslagen ska se ut vid en kris, vilket skapar osäkerhet både för allmänheten och inom näringslivet. Under t.ex. coronapandemin fick staten gå in och upphandla trafikplikt för en del flyglinjer, vilket uppfattades som en tillfällig hantering. Vidare kan det konstateras att det på samma sätt har saknats riktlinjer för var, hur och när en del sträckor inom sjöfarten ska hållas igång vid en kris. Jag menar att det måste bli tydligt vilken typ av miniminivå som ska garanteras inom transportsystemen vid en kris. Jag menar att regeringen bör både tydliggöra och tillgängliggöra en plan för hur man från statligt håll avser att – tillsammans med myndigheterna och näringslivet – säkerställa miniminivåer för transporter under en allvarlig störning. Detta bör gälla både person- och godstrafik. Jag menar att det som konkret saknas i dag är en diskussion om och en beredskap för vad som måste vara ett golv för det svenska transportsystemet. Såvitt jag kan bedöma saknar myndigheterna en gemensam bild av vad som skulle kunna utgöra en lägsta kritisk nivå av trafik inom sjöfart, flyg, buss, tåg och landsvägstransporter. Jag anser mot den bakgrunden att regeringen bör analysera och utreda om de transportpolitiska målen klarar kriser som slår hårt mot mobilitet och transporter samt att det är viktigt att säkerställa en lägstanivå

för transporter även under en kris och att systemkritiska trafik- och säkerhetssystem fungerar även då.

### **30. Klimatanpassning av infrastrukturen, punkt 11 (C, MP)**

av Ulrika Heie (C) och Rebecka Le Moine (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

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 5,

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 15 och

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 101 och

bifaller delvis motion

2024/25:1990 av Johan Hultberg (M) yrkande 10.

#### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis understryka att klimatförändringarna ställer höga krav på Sveriges infrastruktur. Klimatförändringarna får redan i dag allvarliga konsekvenser såsom ökad risk för erosion, översvämningar, ras och skred. Detta gäller såväl järnvägen som all annan infrastruktur. För järnvägen medför stora regn att marken undermineras och att banvallar förlorar stabilitet, vilket innebär risker för avbrott på trafiken och svåra personskador, vilket kan bli förödande.

Genom att ställa om samhället för att stoppa den globala uppvärmningen minskar vi risken för påverkan på infrastrukturen. Vi kan dessvärre konstatera att den nuvarande regeringen inte ser ut att nå något av klimatmålen och att Sverige är på väg åt fel håll. Det behövs därför initiativ för att förebygga samhällets sårbarheter. Vi anser i sammanhanget t.ex. att det är viktigt att säkerställa en klimatanpassning av järnvägsnätet, och för att lyckas med det behövs ett fungerande underhåll och en kontinuerlig översyn av järnvägsnätet. Klimatförändringarna innebär dock att även övriga delar av transportinfrastrukturen måste klimatanpassas för att vi ska säkerställa ett robust transportsystem i hela landet. Vi vill därför betona att det också behövs andra initiativ, såsom åtgärder för att stärka vatten- och avloppssystemen för att klara ökade flöden vid skyfall och åtgärder för att hantera att det varmare klimatet innebär förlust av tjälens bärighetshöjande faktor under vintermånaderna, vilket ökar risken för skador på vägar. Att klimatanpassa infrastrukturen innebär enligt vår bedömning att höja befintlig infrastruktur, reducera klimatrelaterade risker och planera för omledningsmöjligheter. Vi vill slutligen

framhålla att klimatanpassning måste tas i beaktande både i byggandet av ny infrastruktur och i ombyggnationer.

### **31. Gränsöverskridande infrastruktur, punkt 12 (S)**

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Zara Leghissa (S).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 10 och 11 i denna del och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 10 och 11 i denna del, bifaller delvis motionerna

2024/25:944 av Mikael Dahlgvist och Lars Mejern Larsson (båda S),

2024/25:968 av Elin Nilsson (L),

2024/25:1234 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M) yrkande 1 i denna del,

2024/25:1990 av Johan Hultberg (M) yrkande 6,

2024/25:2402 av Magnus Resare (M),

2024/25:2441 av Isak From m.fl. (S) yrkande 3 i denna del,

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 39,

2024/25:2693 av Mikael Dahlgvist och Lars Mejern Larsson (båda S),

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 70 och

2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 4 och

avslår motionerna

2024/25:120 av Nima Gholam Ali Pour och Jörgen Grubb (båda SD),

2024/25:299 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2024/25:843 av Joakim Sandell och Rose-Marie Carlsson (båda S),

2024/25:939 av Niklas Karlsson (S),

2024/25:982 av Louise Eklund (L),

2024/25:1182 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkandena 1 och 2,

2024/25:1232 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkandena 3 och 9,

2024/25:1319 av Emma Nohrén m.fl. (MP),

2024/25:1582 av Isak From m.fl. (S) yrkandena 1 och 3,

2024/25:1718 av Jamal El-Haj (-),

2024/25:1874 av Cecilia Engström (KD),

2024/25:1882 av Johan Hultberg (M) yrkande 2,

2024/25:1894 av Jonny Cato m.fl. (C),

2024/25:1981 av Ann-Sofie Alm (M),

2024/25:1990 av Johan Hultberg (M) yrkandena 1–4,

2024/25:2012 av Adrian Magnusson och Marianne Fundahn (båda S),  
2024/25:2064 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkandena 1 och 3,  
2024/25:2094 av Noria Manouchi (M),  
2024/25:2391 av Mats Sander m.fl. (M),  
2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 21, 22, 30, 34 och 40,  
2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 39 och  
2024/25:3162 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkande 40.

### *Ställningstagande*

De internationella resorna och transportererna har stor betydelse för hur det svenska transportsystemet behöver utvecklas. Den gränsöverskridande planeringen blir därför allt viktigare, både inom EU och på nordisk nivå. Dessutom kommer samarbetet inom Norden att öka genom att alla länder är Natomedlemmar och då behöver framför allt den öst-västliga riktningen ses över i all planering av infrastruktur. Järnvägsförbindelsen Oslo–Stockholm är central i detta sammanhang och måste få hög prioritet. Vi vill därför understryka att de internationella resornas och transporterernas ökade betydelse gör att den gränsöverskridande planeringen behöver utvecklas både med EU och med våra nordiska grannar och att möjligheterna med att bygga ihop länder med hjälp av infrastruktur bör utnyttjas.

Vi kan vidare konstatera att det redan pågår mycket på olika sidor av landsgränserna, t.ex. elektrifieringen av järnvägssträckor i Finland som kommer att knyta ihop det svenska och finska järnvägsnätet både när det gäller gods och persontrafik. Vi anser dock att det behövs en tydligare signal från regeringen om den gränsöverskridande järnvägstrafikens betydelse och att regeringen därför bör ge Trafikverket i uppdrag att se över och säkerställa den gränsöverskridande järnvägstrafikens fulla potential. Vi kan i sammanhanget också konstatera att aktörer längs stråk som binder samman gränsregioner har en mycket mer komplex situation att hantera än andra regionala aktörer. Därför är behovet av att bygga gränsregionalt förankrad kompetens inom transportpolitik, transportekonomi, logistik och planering betydande.

## **32. Gränsöverskridande infrastruktur, punkt 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 motionerna  
2024/25:299 av Kjell-Arne Ottosson (KD),  
2024/25:1882 av Johan Hultberg (M) yrkande 2,

2024/25:1990 av Johan Hultberg (M) yrkandena 2 och 4,  
 2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 70,  
 2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 39,  
 2024/25:3162 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkande 40 och  
 2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 4,  
 bifaller delvis motionerna  
 2024/25:944 av Mikael Dahlgvist och Lars Mejern Larsson (båda S),  
 2024/25:968 av Elin Nilsson (L),  
 2024/25:1234 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M)  
 yrkande 1 i denna del,  
 2024/25:2402 av Magnus Resare (M),  
 2024/25:2441 av Isak From m.fl. (S) yrkande 3 i denna del,  
 2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 39 och 40 samt  
 2024/25:2693 av Mikael Dahlgvist och Lars Mejern Larsson (båda S) och  
 avslår motionerna  
 2024/25:120 av Nima Gholam Ali Pour och Jörgen Grubb (båda SD),  
 2024/25:843 av Joakim Sandell och Rose-Marie Carlsson (båda S),  
 2024/25:939 av Niklas Karlsson (S),  
 2024/25:982 av Louise Eklund (L),  
 2024/25:1182 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkandena 1 och 2,  
 2024/25:1232 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkandena 3 och 9,  
 2024/25:1319 av Emma Nohrén m.fl. (MP),  
 2024/25:1582 av Isak From m.fl. (S) yrkandena 1 och 3,  
 2024/25:1718 av Jamal El-Haj (-),  
 2024/25:1874 av Cecilia Engström (KD),  
 2024/25:1894 av Jonny Cato m.fl. (C),  
 2024/25:1981 av Ann-Sofie Alm (M),  
 2024/25:1990 av Johan Hultberg (M) yrkandena 1, 3 och 6,  
 2024/25:2012 av Adrian Magnusson och Marianne Fundahn (båda S),  
 2024/25:2064 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkandena 1 och 3,  
 2024/25:2094 av Noria Manouchi (M),  
 2024/25:2391 av Mats Sander m.fl. (M),  
 2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 21, 22, 30 och 34,  
 2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 10 och 11 i denna del  
 och  
 2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 10 och 11 i denna del.

### *Ställningstagande*

Inledningsvis kan jag konstatera 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 större samarbete över landsgränserna för att öka den civila och militära rörligheten. Men den gränsöverskridande infrastrukturen behöver också bli bättre för människor och företag i Norden.



Bygget av bättre gränsöverskridande förbindelser är viktigt för att skapa bättre möjlighet för arbetsresor och stärka hela Sveriges tillväxt. Jag ser t.ex. ett behov av att det byggs en direkt järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Oslo. Ett sådant projekt skulle vara av stor relevans för flera regioner som berörs och även företag som är verksamma i båda länderna. För att snabbare kunna bygga järnvägen anser jag att förutsättningarna för genomförande och alternativ finansiering av åtgärder för en sådan järnvägsförbindelse bör utredas, däribland möjligheten för finansierings- och genomförandeformer likt upplägget kring Öresundsbron.

Jag anser vidare att det behövs ett nordiskt ministerråd för infrastruktur och transport för att samarbetet i Norden på sikt ska öka. Jag menar därför att regeringen därför snarast bör bejaka Nordiska rådets och övriga länders önskan om att ett ministerråd för infrastruktur- och transportfrågor inrättas. Tätare transportsamarbete gynnar säkerheten och ekonomin. Sveriges och Finlands regeringar har under en följd av år 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. Skälen för att inrätta ett ministerråd för infrastruktur och transporter är flera, inte minst är det ett sätt att ytterligare underlätta för människor att fullt ut kunna dra nytta av den fria rörligheten inom Norden.

Jag anser slutligen att regeringen i kommande förhandlingar ska utöva påverkan för att järnvägsinfrastrukturen i EU ska byggas ut, kapaciteten stärkas och flaskhalsar byggas bort för att det ska gå att hantera ökade godsflöden och få fler tåglinjer mellan Sverige och övriga Europa. EU:s transportsystem står inför stora utmaningar. För mig är det självklart att förutsättningarna för hållbart resande måste stärkas. 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 prioriterat. Orter i hela Sverige, i norr som i söder, bör inkluderas i planeringen och finansieringen inom ramarna för EU:s transportsamarbete, och järnvägen har en central roll i detta. Att boka en resa genom flera EU-länder är i dag en utmaning, och alldeles för dyrt. Tåget måste bli ett snabbare, billigare och bättre alternativ både på korta och långa sträckor. Vidare behöver tåginfrastrukturen i EU byggas ut och antalet tåglinjer mellan Sverige och övriga Europa måste bli fler. Det måste även bli enklare och billigare att åka tåg mellan olika medlemsländer.

### **33. Gränsöverskridande infrastruktur, punkt 12 (MP)**

av Rebecka Le Moine (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 motionerna

- 2024/25:1319 av Emma Nohrén m.fl. (MP) och  
 2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 21, 22, 30, 34, 39 och 40,  
 bifaller delvis motionerna  
 2024/25:944 av Mikael Dahlgvist och Lars Mejern Larsson (båda S),  
 2024/25:968 av Elin Nilsson (L),  
 2024/25:1234 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M)  
 yrkande 1 i denna del,  
 2024/25:1981 av Ann-Sofie Alm (M),  
 2024/25:2402 av Magnus Resare (M),  
 2024/25:2693 av Mikael Dahlgvist och Lars Mejern Larsson (båda S) och  
 2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 4 och  
 avslår motionerna  
 2024/25:120 av Nima Gholam Ali Pour och Jörgen Grubb (båda SD),  
 2024/25:299 av Kjell-Arne Ottosson (KD),  
 2024/25:843 av Joakim Sandell och Rose-Marie Carlsson (båda S),  
 2024/25:939 av Niklas Karlsson (S),  
 2024/25:982 av Louise Eklund (L),  
 2024/25:1182 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkandena 1 och 2,  
 2024/25:1232 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkandena 3 och 9,  
 2024/25:1582 av Isak From m.fl. (S) yrkandena 1 och 3,  
 2024/25:1718 av Jamal El-Haj (-),  
 2024/25:1874 av Cecilia Engström (KD),  
 2024/25:1882 av Johan Hultberg (M) yrkande 2,  
 2024/25:1894 av Jonny Cato m.fl. (C),  
 2024/25:1990 av Johan Hultberg (M) yrkandena 1–4 och 6,  
 2024/25:2012 av Adrian Magnusson och Marianne Fundahn (båda S),  
 2024/25:2064 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkandena 1 och 3,  
 2024/25:2094 av Noria Manouchi (M),  
 2024/25:2391 av Mats Sander m.fl. (M),  
 2024/25:2441 av Isak From m.fl. (S) yrkande 3 i denna del,  
 2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 70,  
 2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 39,  
 2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 10 och 11 i denna del,  
 2024/25:3162 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkande 40 och  
 2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 10 och 11 i denna del.

### *Ställningstagande*

År 2029 öppnas Fehmarn Bält-tunneln för järnvägs- och vägtrafik mellan Danmark och Tyskland. Jag konstaterar att detta kommer att ändra godsflödena in i Sverige. Risken är överhängande att vi får stora mängder gods på väg om inte vårt järnvägssystem är anpassat till förändringarna. Hur detta

påverkar Sverige bör genast utredas. En del i det som behöver göras handlar om landanslutningarna i Sverige till Öresundsbron. Jag konstaterar att det i Danmark genomförs stora arbeten med nya spår, men att det dessvärre inte händer något i Sverige. För att öka kapaciteten över sundet behöver beslut fattas nu om att snarast bygga ut nya landanslutningar för järnväg från Öresundsbron. I sammanhanget anser jag att det bör ses över om Svedab kan göra arbetet och äga en del av infrastrukturen. Jag anser också att detta bör finansieras via intäkter från Öresundsbron.

Vidare vill jag ta upp järnvägsförbindelserna med Norge. Jag anser att järnvägslinjen Stockholm–Oslo bör utvecklas och att en koncessionsmodell för finansieringen av en ny dragning och uppgradering av sträckan Arvika–Oslo bör utredas. Sträckan Stockholm–Oslo behöver uppgraderas och bli en fungerande järnvägssträcka med moderna och snabba tåg. Det vore en investering för framtiden som skulle gynna både Sverige och Norge ekonomiskt, miljömässigt och strategiskt. I dag är det få som tar tågen mellan de två huvudstäderna trots att det är samma avstånd som mellan t.ex. Stockholm och Göteborg. Flyglinjen Stockholm–Oslo är däremot vältrafikerad med runt 1,4 miljoner resenärer per år. Detta är orimligt med tanke på att vi måste ställa om resandet på grund av klimatkrisen. Sträckan Stockholm–Oslo skulle kunna tillryggaläggas med tåg på tider under tre timmar, vilket skulle betyda att flyget inte längre behövs. Men detta kräver en uppgradering av infrastrukturen. Bland annat krävs nya dragningar över riksgränsen i Värmland. Jag menar också att det bör prövas om detta projekt kan finansieras med brukaravgifter när tågen passerar riksgränsen. De delar som går från Karlstad till Stockholm bör dock finansieras inom ramen för nationella medel. Jag kan också konstatera att sträckan Stockholm–Oslo ingår i EU:s TEN-T-system och därmed även bör kunna delfinansieras genom medel från Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE), som på engelska heter Connecting Europe Facility (CEF).

Slutligen anser jag att sträckan Göteborg–Oslo bör byggas ut till intercity-standard och att byggandet av dubbelspår bör inledas längs Bohusbanan, Skagerrakbanan respektive Norgebanan för sträckan Göteborg–Oslo. I dag tar det dubbelt så lång tid för gods att färdas med godståg mellan Göteborg och Oslo som med lastbil. Det är angeläget att detta förändras. Jag konstaterar att vissa nya sträckor med dubbelspår genom Bohuslän har utretts och att arbetet nu behöver påbörjas.

### **34. Nya stambanor, punkt 13 (S)**

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Zara Leghissa (S).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:1697 av Johanna Haraldsson m.fl. (S) yrkande 1,  
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 3 i denna del och 30  
samt

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 23,  
bifaller delvis motionerna

2024/25:1702 av Niklas Sigvardsson m.fl. (S),  
2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 2 i denna del,  
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 33 och  
2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 6 och  
avslår motionerna

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 129 i denna del,  
2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 17 och 41,  
2024/25:2950 av Alireza Akhondi m.fl. (C) yrkande 10 och  
2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 8.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis framhålla att en förbättrad infrastruktur ger alla medborgare i vårt land mer frihet och trygghet. Att kunna ta sig till och från jobbet utan att behöva vänta på sena tåg och att kunna boka en efterlängtat semesterresa med tåg och vara säker på att komma fram i tid borde vara en självklarhet. Med ökade satsningar på järnvägsunderhåll och nya stambanor kan vi resa tryggare, snabbare och mer klimatsmart. Inte minst för godstrafiken är en satsning på nya stambanor viktig. Den gröna nyindustrialiseringen, inte minst i norra Sverige, kräver en kraftigt utbyggd järnväg och trafikslag som hänger ihop. Regeringen behöver skyndsamt och med kraft investera i respektive färdigställa Malmbanan och Norrbotniabanan. Nyindustrialiseringen är en stor möjlighet för Sverige med fler välbetalda industrijobb och ökad tillväxt, men det är bråttom. Företagen behöver handlingskraft och långsiktiga besked, annars söker de sig utomlands. I södra Sverige ökar kapacitetsutmaningarna rejält när Fehmarn Bält-förbindelsen står färdig 2029. Med denna förbindelse kan godstrafiken öka kraftigt mellan Skandinavien och kontinenten. Därför är regeringens inställning till de nya stambanorna mycket olycklig och riskerar att ge Sverige ett föråldrat transportsystem i stället för en infrastruktur i världsklass. Vi vill understryka att det behövs ökad kapacitet på spåren om transportköparna ska välja järnväg före väg. Det är trångt på spåren och ytterligare steg behöver tas för att säkerställa ökad rälskapacitet. Sverige har världens mest avreglerade järnväg och många aktörer slåss om plats på spåren, för att frakta både människor och gods. Vi kan konstatera att punktligheten sjunker och att godstransporternas skogstid, dvs. när de står och väntar på att få tillgång till spår, ökar varje år. Våra grannländer gör stora investeringar som förutsätter att vi gör detsamma

för att tågen ska rulla oavsett vilket land de är i. Därtill behöver vi investera själva för att kunna dra nytta av våra grannländers investeringar. Regeringen har dock valt att stoppa utbyggnaden av ny kapacitet i järnvägen, vilket är fullständigt obegripligt och kommer att få stora konsekvenser.

Vi vill sammanfattningsvis starkt betona att de satsningar som finns med i den nationella transportplanen fram till 2033 måste genomföras, inklusive byggandet av nya stambanor som måste återupptas.

### **35. Nya stambanor, 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 motion

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 8,

bifaller delvis motionerna

2024/25:1697 av Johanna Haraldsson m.fl. (S) yrkande 1,

2024/25:1702 av Niklas Sigvardsson m.fl. (S),

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 2 i denna del,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 33,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 3 i denna del och 30,

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 6 och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 23 och

avslår motionerna

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 129 i denna del,

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 17 och 41 samt

2024/25:2950 av Alireza Akhondi m.fl. (C) yrkande 10.

#### *Ställningstagande*

Jag anser att byggandet av nya stambanor bör göras till ett sammanhängande projekt som finansieras med lånade medel. För att möta klimatkrisen kommer Sverige att behöva göra mycket stora investeringar inte minst inom infrastruktursektorn. Det är enligt min mening rimligt att delar av detta finansieras med lån utanför den ordinarie infrastrukturplanen. Jag vill understryka att det är nödvändigt att göra detta nu, och jag anser att byggandet av nya stambanor är särskilt lämpligt som lånefinansierat projekt. Genom att lyfta ut stambanorna ur den nuvarande infrastrukturplanen kan de nya stambanorna byggas som ett sammanhängande projekt som inte konkurrerar med anslag till andra viktiga investeringar.

### 36. Nya stambanor, 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

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 33 och

2024/25:2950 av Alireza Akhondi m.fl. (C) yrkande 10,

bifaller delvis motionerna

2024/25:1697 av Johanna Haraldsson m.fl. (S) yrkande 1,

2024/25:1702 av Niklas Sigvardsson m.fl. (S),

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 2 i denna del,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 3 i denna del och 30,

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 6 och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 23 och

avslår motionerna

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 129 i denna del,

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 17 och 41 samt

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 8.

#### *Ställningstagande*

Tågtrafiken är viktig för vårt lands utveckling, och därför vill jag att Sverige både bygger nya stambanor och rustar upp den befintliga järnvägen. Om vi ska flytta över gods från vägar till räls måste kapaciteten öka. Mer järnväg är också viktig för att förbättra tillgängligheten i hela landet. En väl utbyggd infrastruktur knyter ihop Sverige och skapar förutsättningar för fler jobb och företag i hela landet. Det leder också till att möjligheten att ta en anställning längre ifrån bostaden ökar, vilket möjliggör fler hållbara transporter och minskad klimatpåverkan samt att nya jobb och bostäder kan växa fram. Snabbare tåg skapar dessutom möjlighet till enklare och effektivare pendling. Jag vill framhålla att det handlar om att skapa en modern och grön infrastruktur som knyter samman Sverige och möjliggör stärkt tillväxt i hela landet.

I dag räcker den svenska järnvägens kapacitet inte till, vare sig i norra eller i södra Sverige. En kraftig tillväxt i tågtrafiken har lett till ett högt kapacitetsutnyttjande och eftersatt underhåll. Samtidigt visar prognoserna på en fortsatt stark tillväxt av både personresor och godstransporter. Denna situation gör systemet mycket känsligt för störningar – både planerade, tekniska och väderbaserade. Jag konstaterar att slutresultatet blir låg pålitlighet och lågt förtroende för tåg, för såväl person- som godstrafik. Att enbart vidmakthålla järnvägens andel av transportarbetet kräver enligt min

bedömning en kraftigt förstärkt kapacitet, och att i det läget avskrivna långt gångna projekt på nya stambanor är helt fel väg att gå. Jag är därför mycket kritisk till regeringens hantering av infrastrukturpolitiken och anser att det är av stor vikt att byggandet av nya stambanor mellan Stockholm och Malmö respektive Stockholm och Göteborg samt Göteborg och Malmö säkerställs. Dessutom verkar jag för att såväl sträckan Oslo–Stockholm som Norrbotten-banan m.fl. ska byggas. Jag menar sammanfattningsvis att regeringen bör se över möjligheten att säkerställa byggandet av nya stambanor.

Jag kan vidare konstatera att tillgången till pendlingsmöjligheter och kollektivtrafik är av stor betydelse för bostadsbyggandet, både när det gäller bostädernas attraktivitet och klimataspekter. Jag menar att man behöver planera för både transporter och bostäder. En viktig drivkraft för många samhällsbyggnadsprojekt runt om i Sverige har under senare år varit de planerade nya stambanorna. Bara månader efter att regeringen tillträdde valde den dock att stoppa hela projektet, och detta trots att staten hade avtalat med kommunerna om att bygga järnväg om kommunerna i sin tur byggde bostäder. Jag kan konstatera att kommunerna i allt väsentligt har hållit sin del av avtalet, och nu finns det på flera håll bostäder som inte kommer att vara belägna i närheten av den järnvägsstation som skulle locka människor att flytta in. Om regeringen inte gör om och gör rätt bör den ta initiativ till en dialog med berörda kommuner om hur man från statligt håll kan kompensera för ökade kostnader och sänkta fastighetsvärden.

### **37. Nya stambanor, punkt 13 (MP)**

av Rebecka Le Moine (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

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 2 i denna del,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 129 i denna del,

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 17 och 41 samt

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 6,

bifaller delvis motionerna

2024/25:1697 av Johanna Haraldsson m.fl. (S) yrkande 1,

2024/25:1702 av Niklas Sigvardsson m.fl. (S),

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 33,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 3 i denna del och 30 samt

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 23 och

avslår motionerna

2024/25:2950 av Alireza Akhondi m.fl. (C) yrkande 10 och  
2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 8.

### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis framhålla att det är angeläget med stora satsningar på nya sammanhängande stambanor för järnvägen i hela Sverige. Regeringen har stoppat viktiga investeringar i höghastighetsbanor i södra Sverige, och i norra Sverige saknas beslut på angelägna satsningar. Detta har skapat stor osäkerhet kring hur Sveriges framtida järnvägsinfrastruktur ska utvecklas. Regeringen saknar en vision för den svenska järnvägen. De befintliga stambanorna byggdes under 1800-talets senare del och deras betydelse för den svenska ekonomin och för utvecklingen av Sverige kan inte nog understrykas. Den järnväg som har byggt Sverige starkt står inför stora utmaningar. Infrastrukturen har brister i kapacitet, eftersatt underhåll och ett föråldrat signalsystem. Men regeringen prioriterar bättre vägstandard i stället för nya stambanor. När delar av järnvägen har nått kapacitetstaket går det varken att öka tågresandet tillräckligt mycket eller göra nödvändigt underhållsarbete utan alltför stora trafikstörningar. Det behövs därför nya stambanor och att i det läget flytta medel från järnväg till väg är en politik som jag starkt motsätter mig. Nya stambanor avlastar regional- och godstrafiken på de befintliga stambanorna och lägger grunden till ett fossilfritt transportsystem. Jag vill därför att regeringen omedelbart återupptar planeringen och bygget av nya stambanor för höghastighetståg med en maxhastighet på 320 kilometer i timmen. Regeringens skrotande av nya stambanor med nav i Jönköping utgör ett dråpslag mot järnvägsutvecklingen. Borttagandet av stråken som nya projekt inom EU:s transeuropeiska transportnät (TEN-T) är ytterligare ett allvarligt felsteg som sinkar Sveriges möjlighet att få ny, modern och medfinansierad järnvägsinfrastruktur på plats. Jag menar vidare också att effektiva stickspårslösningar från de nya stambanorna bör utredas.

Sammanfattningsvis vill jag starkt betona att planeringen och byggandet av nya sammanhängande stambanor omedelbart bör återupptas, däribland nya stambanor i södra Sverige med nav i Jönköping. Slutligen bör stickspårslösningar för stationslägen på de nya kommande stambanorna utredas.

### **38. Enskilda vägar, punkt 15 (S)**

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Zara Leghissa (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  
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 39 och  
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 26 och  
avslår motionerna  
2024/25:242 av Kjell-Arne Ottosson (KD),  
2024/25:951 av Lars Mejern Larsson och Mikael Dahlgvist (båda S),  
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 12 och  
2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 13.

### *Ställningstagande*

En viktig del av det svenska vägtrafiknätet är enskilda vägar. Exempelvis bor nio av tio lantbrukare vid en enskild väg. Vi anser att de enskilda vägarna måste lyftas fram och värnas och att behovet av att öka anslagen till de enskilda vägarna behöver ses över. 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.

### **39. Enskilda vägar, punkt 15 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 12 och  
2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 13,  
bifaller delvis motionerna  
2024/25:242 av Kjell-Arne Ottosson (KD) och  
2024/25:951 av Lars Mejern Larsson och Mikael Dahlgvist (båda S) samt  
avslår motionerna  
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 39 och  
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 26.

### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis understryka att jag tycker att det är bra att ordentligt med resurser skjuts till för underhåll på väg i infrastrukturpropositionen och jag ser med tillförsikt på det bidrag till enskilda vägar som nämns i budgeten. Jag vill i sammanhanget påminna om att Centerpartiet länge har arbetat för att stödet

till de enskilda vägarna ska höjas och för reformer som behövs för att förenkla för vägföreningarnas arbete.

Regeringen anger i propositionen att enskilda vägar ska få ta del av de resurser som går till vidmakthållande av vägar. Hur mycket resurser som kommer att gå till enskilda vägar är däremot otydligt i propositionen. Regeringen hänvisar även till den s.k. bokstavsutredning som fått i uppdrag att se över reglerna för statsbidrag till enskild väghållning. Jag vill erinra om att Centerpartiet länge har drivit att anslaget till enskilda vägar behövs och att regelförenkling krävs för att vägföreningarna som har ansvar för de enskilda vägarna ska kunna utföra sina uppgifter. 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 påbörja och avsluta sin resa till jobb och hem. De enskilda vägarna är också mycket betydelsefulla ur ett godstransportperspektiv. Det är därför viktigt att även de enskilda vägarna parallellt med statens och kommunernas vägssystem ges förutsättningar att klara av att rusta sig inför införandet av 74-tonslastbilar på de svenska vägnäten. Det finmaskiga vägnätet, både statens vägar och de som förvaltas av vägsamfälligheter, måste ha en hållbar och bra standard. En grund i detta är att rätt förutsättningar ges för de enskilda vägarna, i form av statsbidrag, för att upprätthålla och utveckla vägnätet.

Sammanfattningsvis anser jag att det inom ramen för Trafikverkets resurser bör säkerställas att de samfälliga enskilda vägarnas 43 000 mil ska ha en bra standard, rätt sträckning och rätt bärighet i relation till det system av statliga och kommunala vägar som de utgör en del av i näringslivets totala behov av godsstråk med god bärighet.

#### **40. Finansiering av infrastruktur, punkt 16 (V)**

av Malin Östh (V).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:193 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 4 och

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 9 och 26 samt

avslår motionerna

2024/25:606 av Dennis Dioukarev m.fl. (SD),

2024/25:648 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2024/25:1045 av Denis Begic (S) yrkande 2,

2024/25:1124 av Lars Püss (M),

2024/25:1232 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkande 2,

2024/25:2064 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkande 2,  
2024/25:2374 av Cecilia Engström (KD),  
2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 103 i denna del,  
2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 7, 8 och 23,  
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 2 och  
2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 10.

### *Ställningstagande*

Jag anser att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda och förtydliga principerna för medfinansiering och dess effekter, inte minst för fördelningen av infrastrukturmedel mellan olika delar av landet. Jag vill betona att investeringar i infrastruktur i hög grad är och också bör förbli en i huvudsak statlig angelägenhet. Medfinansiering får inte bli ett sätt att köpa sig före i kön, och målet om samhällsekonomisk effektivitet får inte frångås. Det är den samhällsekonomiska nyttan som ska styra prioriteringen av objekt. Risken med medfinansiering är att mer resurssvaga kommuner och regioner inte får ta del av statliga investeringsmedel i samma utsträckning som de med stora resurser. Vid medfinansiering måste det därför finnas tydliga principer för att den samhällsekonomiska nyttan ska vara överordnad finansieringsform vid prioritering av infrastrukturobjekt. Att regeringen väljer att blunda för de risker som finns med offentlig-privat samverkan (OPS) är anmärkningsvärt. På detta område finns det flera dyrköpta erfarenheter som avskräcker, bl.a. OPS-projektet Arlandabanan där avtalen leder till ökade samhällskostnader samtidigt som makten över projektet skjuts från den offentliga sfären till den privata.

Jag anser därutöver att Trafikverkets anslagskredit bör höjas till 10 procent för vidmakthållande och utveckling av statens infrastruktur. Det är i linje med Trafikverkets önskemål, och på så sätt skulle verket kunna arbeta mer långsiktigt med både nyinvesterings- och underhållsarbete. Det finns flera exempel från de senaste åren då Trafikverkets entreprenörer har varit tvungna att avsluta underhållsarbete inom järnvägen för att budgetårets pengar tagit slut, vilket hade kunnat undvikas med en större anslagskredit för Trafikverket.

## **41. Finansiering av infrastruktur, 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  
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 2 och

2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 10 och avslår motionerna  
2024/25:193 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 4,  
2024/25:606 av Dennis Dioukarev m.fl. (SD),  
2024/25:648 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),  
2024/25:1045 av Denis Begic (S) yrkande 2,  
2024/25:1124 av Lars Püss (M),  
2024/25:1232 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkande 2,  
2024/25:2064 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkande 2,  
2024/25:2374 av Cecilia Engström (KD),  
2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 103 i denna del,  
2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 7, 8 och 23 samt  
2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 9 och 26.

### *Ställningstagande*

Jag anser att Trafikverket bör ges i uppdrag att identifiera ett antal projekt från den nuvarande nationella infrastrukturplanen som är lämpliga att hantera med extern medfinansiering samt att privat kapital och pensionsfonder bör ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige. I dagsläget finansieras den absolut största delen av all infrastruktur genom statsbudgeten. Det har dock genom åren skapats en s.k. infrastrukturskuld på omkring 120 miljarder kronor. För att genomföra nödvändiga investeringar i Sveriges infrastruktur och för att beta av den upparbetade infrastrukturskulden är det enligt min bedömning nödvändigt att hitta nya finansieringsvägar för infrastruktur. Både svenska och utländska investerare, bl.a. pensionsfonder, har visat intresse för långsiktiga investeringar i Sverige. I många länder finansieras sedan länge viktiga infrastrukturprojekt i offentlig-privat samverkan (OPS). Jag bedömer att nya former av finansiering av infrastruktur kan leda till att investeringar genomförs på betydligt kortare tid och genererar samhällsnytta samtidigt som kostnaden för statskassan minskar och nya projekt genomförs som annars skulle ha skjutits på framtiden eller kanske aldrig ha blivit av. Med större resurser får hela landet därmed möjlighet att genomföra viktiga tillväxthöjande infrastruktursatsningar.

Vidare vill jag betona vikten av att ta fram strukturer och beslutsprocesser för att snabbare få till stånd lösningar för alternativ finansiering av infrastrukturprojekt. Jag ser med tillförsikt på skrivningarna i propositionen som berör alternativ finansiering och att man tydligt tar ställning för att alternativ finansiering ska prövas i större utsträckning. Regeringen pekar även ut tre infrastrukturprojekt som den bedömer skulle kunna utvecklas med hjälp av alternativ finansiering. Det är i grunden också bra, men det framgår t.ex. inte varför just dessa projekt pekas ut. Jag ser en risk för att alternativ finansiering snarare försenar exempelvis ett sådant viktigt projekt som att bygga dubbelspår på Malmbanan. Med det sagt är alternativ finansiering ett sätt att kunna delfinansiera viktiga bilvägar och tågsträckor. Projekt som ska

kunna finansieras med OPS är delvis nytt ur ett svenskt perspektiv när det kommer till stora infrastrukturprojekt. Därför behövs ramar och villkor för hur staten ska arbeta i dessa projekt, och det behöver tas fram strukturer för att kunna upphandla privata aktörer i delprojekt eller hela infrastrukturprojekt. Jag anser mot denna bakgrund att regeringen bör ge någon ansvarig myndighet i uppdrag att upprätta tydligare strukturer för hur projekt med alternativ finansiering ska gå till.

## **42. Finansiering av infrastruktur, punkt 16 (MP)**

av Rebecka Le Moine (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 103 i denna del och

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 7, 8 och 23 samt avslår motionerna

2024/25:193 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 4,

2024/25:606 av Dennis Dioukarev m.fl. (SD),

2024/25:648 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2024/25:1045 av Denis Begic (S) yrkande 2,

2024/25:1124 av Lars Püss (M),

2024/25:1232 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkande 2,

2024/25:2064 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkande 2,

2024/25:2374 av Cecilia Engström (KD),

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 2,

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 9 och 26 samt

2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 10.

### *Ställningstagande*

I dag upphandlar Trafikverket järnvägsprojekt, och anslagen kommer varje år. Jag menar att detta är ett system där effektiviteten och snabbheten i projekten blir lidande. Det finns goda exempel på alternativa lösningar som t.ex. Botniabanan och Öresundsbron. Båda dessa projekt drevs i bolagsform. Botniabanan sköttes som ett bolag där Banverket ägde merparten och kommunerna en mindre del. Projektet finansierades initialt med lån på marknaden men med tiden fördes lånen över till Riksgälden. Genom bolagsformen och projektifieringen i stället för årliga anslag kunde bandragningen enligt min bedömning gå ovanligt fort. Ett samarbetsklimat och en vi-känsla inom bolaget innebar vidare att problem löstes successivt, och projektförskjutningar

såväl framåt som bakåt kunde enkelt hanteras ekonomiskt utan att projektet stannade upp. Problemet med upphandlingar som sinkar arbetet minimerades. En sådan finansieringsform skulle enligt min bedömning innebära att Sverige kan få ny järnväg snabbare nu när den behövs och inte i en avlägsen framtid. Jag menar att Trafikverket därför bör driva järnvägsprojekt i bolagsform och att stora järnvägsprojekt bör projektfinsieras.

Dessutom menar jag att det bör utredas om det danska nationella infrastrukturbolaget Sund & Bælts konstruktion kan utgöra en lösning på framdriften av järnvägsprojekt i Sverige. Jag kan konstatera att stora delar av ny infrastruktur i Danmark sköts inom ramen för Sund & Bælt. Denna konstruktion anses göra framdriften och underhållet av järnvägen mer rationell och effektiv.

Slutligen anser jag att den statliga medfinansieringen av steg 1- och steg 2-åtgärder bör stärkas så att dessa ingår i det som kan finansieras genom transportanslagen. Det vore en åtgärd för ett mer transporteffektivt samhälle.

### **43. Samhällsekonomiska analyser, punkt 17 (S)**

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Zara Leghissa (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 motion

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 9,

bifaller delvis motion

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 10 och avslår motionerna

2024/25:590 av Josef Fransson (SD) yrkande 2,

2024/25:1617 av Martina Johansson och Elisabeth Thand Ringqvist (båda C) yrkande 2,

2024/25:1990 av Johan Hultberg (M) yrkande 5,

2024/25:2192 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S) yrkande 2,

2024/25:2428 av Saila Quicklund (M) och

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 19.

#### *Ställningstagande*

Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder (ASEK) rekommenderar vilka metoder och värden som ska användas för samhällsekonomiska lönsamhetsbedömningar inom transportområdet. Besluten fattas dock av Trafikverket. Den 2 april 2024 presenterades de senaste uppdaterade

beräkningarna. Vi menar att justeringarna inte är tillfyllest. Modellen och de kalkylvärden som ASEK och Trafikverket har beslutat sig för genererar ett nettonuvärde som kan användas för att jämföra olika satsningars samhällsekonomiska lönsamhet med varandra. Vi menar att detta i princip är bra, men vi vill påpeka att det inte visar någon total och objektiv sanning. Hur modellen ser ut och hur viktningen av olika delmoment görs bestämmer helt hur den slutliga lönsamhetssiffran ser ut.

Vi kan konstatera att modellen innehåller en systematisk s.k. bias för och emot vissa typer av projekt. Vi vet att viktiga satsningar på Malmbanan räknas som samhällsekonomiskt olönsamma enligt modellen. Vi vet också att modellen systematiskt missgynnar järnvägssatsningar till förmån för satsningar på vägar, och särskilt döms större järnvägsprojekt ut av modellen. Vi vet också att modellen dåligt bedömer värdet av byggda järnvägsdelsträckor i det som senare ska bli ett stråk. Vi ser dessutom att modellen tenderar att undervärdera samhällsekonomiska vinster på lång sikt. Därutöver kan vi konstatera att projekt som modellen anser vara samhällsekonomiskt olönsamma klassas som lönsamma så fort de är färdigbyggda.

Vi vill i sammanhanget även lyfta fram Tillväxtverkets remissvar på Trafikverkets inriktningsunderlag inför den nya nationella planen för transportinfrastruktur:

Ska samhällsekonomiska bedömningar väga tungt måste de bidra till en framtid som är hållbar, önskvärd, politiskt beslutad och värdesätter synergier och samplanering. Vi står inte bakom att Trafikverkets modell för samhällsekonomiska kalkyler ska tolkas som svaret på insatsen enligt direktivet. [...] Vi ser en risk att kalkylmodellens begränsningar blir styrande för utfallet. Vi är oroliga att Trafikverkets fokus på basprognosen och nyttjandet av sina samhällsekonomiska kalkyler som främsta underlag för prioriteringar riskerar att göra i princip alla järnvägssatsningar i hela landet olönsamma och att det inte styr mot ett transporteffektivt samhälle.

Vi konstaterar att det är skarpa ord mot den samhällsekonomiska lönsamhetsmodell som används av Trafikverket. Vi menar att det är statens skyldighet att använda gemensamma resurser på bästa sätt, men för att lyckas med det måste underlagen utgå från korrekta siffror och analyser. Mot den bakgrunden menar vi att regeringen snabbt behöver låta granska och förändra den modell för samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning som Trafikverket använder.

#### **44. Samhällsekonomiska analyser, punkt 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 motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 19 och avslår motionerna  
2024/25:590 av Josef Fransson (SD) yrkande 2,  
2024/25:1617 av Martina Johansson och Elisabeth Thand Ringqvist (båda C) yrkande 2,  
2024/25:1990 av Johan Hultberg (M) yrkande 5,  
2024/25:2192 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S) yrkande 2,  
2024/25:2428 av Saila Quicklund (M),  
2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 10 och  
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 9.

### *Ställningstagande*

Samhällsekonomiska kalkylmodeller ligger till grund för vilka investeringsbeslut som fattas. Det är därför helt avgörande att kalkylmodellerna är rättvisande. Jag kan dock konstatera att nyttan av tillförlitliga godstransporter inte framgår av dagens kalkylmodeller. Jag vill understryka att med en felaktig eller ofullständig kalkyl kommer felaktiga samhälleliga investeringsbeslut att fattas. För att beräkna den samhällsekonomiska nyttan i ett projekt behöver exempelvis restidsvärden justeras så att de ger en mer rättvisande bild av de samhällsekonomiska vinsterna än vad som i dagsläget är fallet. Detsamma gäller även för godset i transportsystemet, vilket är konstant undervärderat. Jag vill framhålla att det behöver genomföras en samhällsekonomisk värdering av godsprojekt som på ett rättvisande sätt speglar deras betydelse för näringslivets konkurrenskraft och för Sveriges konkurrenskraft som nation. Utvecklingsarbetet med kalkylmodeller och samlade effektbedömningar av godstransporter måste därför intensifieras. Jag vill betona att transportererna är en integrerad del i hela den industriella produktionen och skapar stora mervärden för Sverige.

Sammanfattningsvis anser jag att det behöver göras en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna i syfte att rätt värdera industrins och godsflödets betydelse.

## **45. Samhällsekonomiska analyser, punkt 17 (MP)**

av Rebecka Le Moine (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 motion

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 10,  
bifaller delvis motion



2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 9 och avslår motionerna  
2024/25:590 av Josef Fransson (SD) yrkande 2,  
2024/25:1617 av Martina Johansson och Elisabeth Thand Ringqvist (båda C) yrkande 2,  
2024/25:1990 av Johan Hultberg (M) yrkande 5,  
2024/25:2192 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S) yrkande 2,  
2024/25:2428 av Saila Quicklund (M) och  
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 19.

### *Ställningstagande*

Utvecklingen av infrastrukturen sker i dag utifrån en prognosbaserad planering baserad på framtida restidsnyttor, som står för huvuddelen av den samhälls-ekonomiska lönsamheten i kalkylerna. Detta har starkt missgynnat järnvägs-trafiken som haft mycket kraftigare resandeutveckling än i prognoserna, huvudsakligen för persontransporter. Det finns exempel på järnvägsprojekt som har bedömts samhällsekonomiskt olönsamma trots att de beskrivs som helt avgörande och angelägna för transportinfrastrukturen som helhet. Jag konstaterar också att underhåll av väg bedöms ge nästan dubbelt så stor nytta som underhåll i spår.

Jag anser mot denna bakgrund att de samhällsekonomiska analyserna bör ses över om vi på allvar ska prioritera järnvägen.

### **46. Kostnadskontroll och effektivitet, punkt 18 (S)**

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Zara Leghissa (S).

### *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

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 9 och 29 samt

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 22,

bifaller delvis motion

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 16 och

avslår motionerna

2024/25:590 av Josef Fransson (SD) yrkande 3,

2024/25:772 av Mattias Jonsson och Johan Büser (båda S) och

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 3.

### *Ställningstagande*

Inledningsvis vill vi betona att transportförsörjningen ska vara samhälls-ekonomiskt effektiv. En förutsättning för detta är att transportköparen betalar för alla kostnader som transporten orsakar. Det gäller inte minst de s.k. externa kostnader som uppstår som följd av en transport. Exempel på effekter som orsakar externa kostnader är buller, luftföroreningar, föroreningar av mark och vatten, intrång i naturmiljöer och utsläpp av växthusgaser.

Vidare vill vi betona 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. Infrastrukturinvesteringar har gång efter annan dragits med skenande kostnadsökningar. Den förra regeringen gav Trafikanalys i uppdrag att genomföra en granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll inom Nationell plan för transportinfrastrukturen. Uppdraget ska redovisas årligen och fortgå till 2028 och syftar till att förbättra Trafikverkets rutiner och arbetssätt. Uppföljningen av detta arbete med ökad kostnadskontroll behöver följas upp löpande. Det är angeläget att arbetet innebär ständiga förbättringar under de år som uppdraget pågår, dvs. fram till 2028. Vi anser också att även transparensen kring orsakerna till kostnadsökningar behöver stärkas. Vi vill i sammanhanget påpeka att genom att Trafikverket får möjlighet att bedriva underhåll av sina anläggningar i egen regi kan både snabbare och effektivare underhållsarbeten uppnås samtidigt som det leder till bättre kostnadskontroll när man jämför utfall hos olika utförare.

### **47. Kostnadskontroll och effektivitet, punkt 18 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 3 och  
avslår motionerna  
2024/25:590 av Josef Fransson (SD) yrkande 3,  
2024/25:772 av Mattias Jonsson och Johan Büser (båda S),  
2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 16,  
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 9 och 29 samt  
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 22.

### *Ställningstagande*

Riksdagen har fattat beslut om att det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Jag vill lyfta fram att när ett flertal aktörer får verka på en marknad blir resultatet ökad konkurrens, lägre priser och bättre kvalitet. Jag vill i sammanhanget också lyfta fram att regelverket för strategisk och ekonomisk planering av vägar och järnvägar är komplext och svåröverskådligt, vilket gör det svårt att göra en realistisk planering som kan spänna över flera områden, såsom hänsyn till miljö och kostnadseffektivitet. Jag menar att det på många punkter är tydligt att planeringen av vägar och järnvägar behöver bli effektivare. Fysiska och marknadsmässiga förutsättningar förändras över tid, medan behovet av smart planering av infrastruktur består. Jag anser därför att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att vid beslut om investeringar och upphandlingar när det gäller vägar och järnvägar göra en bred analys av vilken upphandlingsform som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet.

#### **48. Kostnadskontroll och effektivitet, punkt 18 (MP)**

av Rebecka Le Moine (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 16,

bifaller delvis motion

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 9 och avslår motionerna

2024/25:590 av Josef Fransson (SD) yrkande 3,

2024/25:772 av Mattias Jonsson och Johan Büser (båda S),

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 3,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 29 och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 22.

### *Ställningstagande*

Jag anser att internaliseringsgraden mellan olika trafikslag behöver öka och sträva mot att bli idealt lika. Det innebär att transportköparen fullt ut betalar ett pris som inkluderar ersättning för de externa effekter transporten orsakar resten av samhället. Exempel på sådana externa effekter är avgasutsläpp, slitage, partiklar, trafikolyckor, buller och trängsel, vilka påverkar andra negativt både i och utanför trafiksystemet.

## 49. **Forskning och innovation, 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  
2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 37 och  
2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 8.

### *Ställningstagande*

Underhåll av järnväg är svårt att jämföra med underhåll av väg, då det oftast går att leda om vägar på ett annat sätt och det finns flera olika alternativ. Så är det inte på många tågsträckor som behöver underhållas, vilket även är ett argument som regeringen använder för att motivera sin stora satsning på underhåll av väg på bekostnad av järnvägen. Jag menar att det är fel tänkt och snarare kommer att skapa ännu större problem för framtidens järnväg. Branschen pekar även på att med ny teknik och innovativa metoder skulle underhållet av järnväg kunna betas av i en högre takt. Det finns t.ex. svenska s.k. trådbyttåg som är moderna och effektiva för att byta kontaktledningar, men Trafikverket måste ta ansvar för att upphandla dem för att de ska kunna användas i Sverige. Precis som Trafikverket har aviserat är de kommande två-tre årens underhållsarbete redan inplanerat och under den perioden är det svårt att göra något mer. Åren därefter borde det dock finnas kapacitet att utöka underhållet så att skulden kan betas av i större utsträckning än regeringen föreslagit. Jag anser därför att det bör utredas hur ny teknik skulle kunna bidra i arbetet med att beta av underhållsskulden för järnvägen.

Därutöver menar jag 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 implementeras i den egna verksamheten och målen måste börja efterlevas. De riktlinjer som ställs 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 införa grundläggande hållbarhetskrav i lagen (2016:1145) om offentlig upphandling. Offentlig verksamhet bör 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. 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 kostnaderna högre och tekniken utvecklas inte i samma takt. Staten bör därför ta ansvar för att bidra till att pressa priser och utveckla tekniken för mer klimatsmart cement. Jag vill därför att det görs en översyn av om det kan vara lämpligt att offentliga aktörer går före och bygger resurseffektivt samt premierar ny och innovativ teknik i upphandlingsförfaranden.

## **50. Myndighetsstrukturen och vissa organisatoriska frågor, punkt 20 (S)**

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Zara Leghissa (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 4 och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 87 och 88 samt avslår motion

2024/25:2103 av Lars Beckman (M).

### *Ställningstagande*

Trafikverket bildades 2010 genom en sammanslagning av Vägverket och Banverket till ett sammanhållet Trafikverk. Sammanslagningen verkar inte ha medfört några större samordningsvinster, delvis beroende på att man inte längre utför underhåll i egen regi och att en stor del av den egna kompetensen inom staten därigenom har förlorats. Sammanslagningen måste granskas noga och i samband med det bör de granskningar och utredningar som redan har gjorts beaktas och ligga till grund för ställningstaganden. Bland annat står det klart att utförarkompetensen inom Trafikverket behöver utökas. Vidare bör nu en granskning genomföras av om sammanslagningen har varit optimal för verksamheten eller om sammanslagningen i stället har lett till försämringar och ökade kostnader. Vi anser därför att en uppdelning av Trafikverket i en banverksdel och en vägverksdel bör övervägas.

**51. Myndighetsstrukturen och vissa organisatoriska frågor,  
punkt 20 (MP)**

av Rebecka Le Moine (MP).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 4 och  
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 88 och  
avslår motionerna  
2024/25:2103 av Lars Beckman (M) och  
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 87.

*Ställningstagande*

Jag anser att det bör utredas att dela upp Trafikverket i ett banverk och ett vägverk. Idén med sammanslagningen av Banverket och Vägverket till en myndighet var att få en mer rationell organisation som skulle skapa synergier. Effekten som nu går att se efter omkring 15 år är en koloss där integreringen inte fungerar utan i stället har det skapats en oöverblickbar byråkratisering och tungroddhet. Den del som har förlorat mest på konstruktionen är tågsidan.

# Särskilda yttranden

## 1. Infrastrukturen i kris och beredskap, punkt 10 (SD)

Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD) anför:

Trafikverket, Luftfartsverket och Sjöfartsverket är beredskapsmyndigheter med särskild betydelse för samhällets krisberedskap och totalförsvaret. Transporter är en av flera samhällsviktiga verksamheter som behöver fungera även i allvarlig kris och ytterst krig. Utifrån det förändrade omvärldsläget med krig i vår direkta närhet likaväl som Sveriges anslutning till Nato ser vi att en riktad utredning i syfte att genomlysna dessa myndigheters arbete med att säkerställa väg-, sjöfarts-, luftfarts- och järnvägstransporter i allvarlig kris och ytterst krig bör övervägas.

## 2. Gränsöverskridande infrastruktur, punkt 12 (SD)

Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD) anför:

Vi har samma uppfattning som utskottsmajoriteten när det gäller de olika frågor om den gränsöverskridande infrastrukturen som behandlas i detta betänkande, och vi delar utskottets bedömning att gränsöverskridande transporter har en stor betydelse både för tillväxt, konkurrenskraft och tillgänglighet i de nordiska länderna. Vi vill här särskilt uppmärksamma några frågor som vi menar är viktiga att ta upp i det fortsatta utvecklingsarbetet när det gäller frågor om den gränsöverskridande infrastrukturen.

Öresundsbron är en av de fasta förbindelser som finns med grannländerna och en viktig länk för såväl godstrafik som passagerartrafik till Danmark och vidare ut i Europa. Öresundsbron kan dock behöva stängas ned av flera orsaker, vanligen väderrelaterade men också vid olyckor eller i värsta fall sabotage. Det är därför viktigt att öka antalet överfarter och därigenom stärka transportmöjligheterna vidare till Europa. När Fehmarn Bält-förbindelsen står färdig kommer sannolikt såväl gods- som passagerartrafiken att öka. Så länge det bara finns en fast förbindelse till kontinenten, via Öresundsbron, är vi väldigt sårbara när det gäller både import och export via järnvägsnätet. För att minska sårbarheten bör därför möjligheten att transportera gods via färja finnas kvar. Då detta leder till merkostnader för transportbolagen och hamn- och färjebolagen bör också statligt stöd för att bevara denna redundans utredas.

Region Skåne har i flera år av arbetsmässiga och regionalpolitiska skäl efterfrågat en ny förbindelse till Själland. Även om det har funnits politisk enighet i Region Skåne om att en förbindelse ska dras mellan Helsingborg och Helsingör måste ett sådant beslut föregås av en utredning om vilket geografiskt läge som lämpar sig bäst. Höjdskillnaderna runt Helsingborg försvårar nämligen för godstrafik med järnväg på grund av kraftig lutning. Danska Kystbanen är i dag hårt belastad, och att köra ett större antal godståg där ligger

sannolikt inte i danska statens intresse. Danmark uttalade sig dessutom, genom sin transportminister, i mars 2021 om att Danmark inte vill gå vidare med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Med hänsyn till detta bör därför sträckningen av en ny Öresundsförbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn, det s.k. Europaspåret, utredas innan beslut fattas om var förbindelsen ska förläggas. Även effekterna av en eventuell Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn bör beaktas. Det är positivt att det på sikt byggs ytterligare förbindelser mellan Sverige och Danmark. Samtalen med den danska regeringen bör intensifieras i syfte att få till stånd en ny förbindelse mellan Sverige och Danmark, för både bil- och tågtrafik.

Även om det råder stora kapacitetsbrister på många sträckor i vårt inhemska järnvägsnät finns det behov av förbättrade förbindelser också med vårt grannland Norge. I dag bor ca 8 miljoner människor, nästan hälften av Skandinavien befolkning, utmed sträckningen Oslo–Göteborg–Köpenhamn. En resa som nu tar mer än åtta timmar skulle med en ny förbättrad förbindelse kunna komma ned till drygt tre timmar med snabbtåg i 250 kilometer i timmen. En dubbelspårig snabbtågslänk Oslo–Göteborg–Köpenhamn genom Bohuslän skulle således komma en stor del av de skandinaviska medborgarna till del och även minska behovet av resor med flyg. Även sträckan Oslo–Stockholm är i behov av modernt dubbelspår i hela sin sträckning, och en uppgradering till 250 kilometer i timmen. Möjligheten till kraftigt ökad passagerartrafik finns om förbindelsen genomgår en kraftig upprustning och på vissa delar nybyggnation. Inom projektet Stockholm–Oslo 2.55 presenteras intressant material om hur en upprustning skulle kunna komma till stånd. Vi välkomnar ett samarbete med Norge och Danmark för att på sikt få till stånd bättre förbindelser mellan våra länder.

### **3. Enskilda vägar, punkt 15 (SD)**

Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD) anför:

Vi har samma uppfattning som utskottsmajoriteten när det gäller de olika frågor om enskilda vägar som behandlas i detta betänkande, och vi delar utskottets bedömning att dessa vägar fyller en viktig funktion i transportsystemet. Vi vill här särskilt uppmärksamma några frågor som vi menar är särskilt viktiga i den fortsatta hanteringen av frågor om enskilda vägar.

En väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd, och de enskilda vägarna utgör en viktig del i detta. Av Trafikverkets årsredovisning för 2023 framgår att nätet med enskilda vägar som får statsbidrag omfattar 73 672 kilometer väg och elva enskilda färjor. Det totalt utbetalda statsbidraget till enskilda statsbidragsvägar uppgick 2023 till 1 374 miljoner kronor. De enskilda vägarna utgör sålunda en viktig del av transporter för många människor som dagligen ska påbörja och avsluta sina resor till jobb och hem. Enskilda vägar är även en viktig förutsättning för råvarutransporter, och många tunga transporter för både jord- och skogsbruk rullar på enskilda vägar. De enskilda vägarna utgör en betydande del av



Sveriges nätverk av vägar, och de förvaltas av drygt 23 000 olika väghållare. Enskilda människor och olika vägföreningar gör stora insatser för näringsliv och pendling genom att underhålla dessa vägar. Vi anser dock att staten bör ta ett större ansvar för att planera underhållet och reinvesteringarna i det enskilda vägnätet, utifrån de nuvarande ekonomiska ramarna. Vidare behöver Sverige en bättre planering i arbetet med att värna och utveckla det enskilda vägnätet. Det finmaskiga vägnätet måste hålla en god standard för bärighet och det måste också fungera året runt. Därför bör Trafikverket ta fram en nationell underhålls- och investeringsplan för de enskilda vägarna.

#### **4. Myndighetsstrukturen och vissa organisatoriska frågor, punkt 20 (SD)**

Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD) anför:

Vi har samma uppfattning som utskottsmajoriteten när det gäller frågan om myndighetsstrukturen, och vi delar utskottets bedömning att det är viktigt att regeringen följer den fortsatta utvecklingen. Vi vill här särskilt betona några frågor som vi anser är viktiga att uppmärksamma i regeringens fortsatta hantering av den nuvarande myndighetsstrukturens ändamålsenlighet och effektivitet.

Fram till april 2010 var ordningen sådan att ansvaret för vägnätet var underordnat Vägverket och ansvaret för järnvägsnätet var underordnat Banverket. Därefter har verksamheterna varit sammanslagna under Trafikverket. De producerande verksamheterna i form av Vägverket Produktion och Banverket Produktion bröts loss och lades i separata statligt ägda bolag fristående från Trafikverket. För vägnätet skapades Svevia och för järnvägsnätet skapades Infranord.

Efter 14 år av sammanslagning bör nu en granskning genomföras av lösningen med ett samlat Trafikverket, såväl utifrån ett verksamhetsperspektiv som ur ett skattebetalarperspektiv. Frågan är om sammanslagningen har lett till de förespöglade förbättringarna och lägre kostnaderna eller har sammanslagningen av trafikslagen samt separeringen och uppdelningen av den producerande verksamheten lett till det motsatta? En sak kan konstateras, och det är att antalet anställda på Trafikverket har ökat drastiskt sedan Trafikverket bildades. Vi har kunnat se en ökning med över 50 procent sedan sammanslagningen. Ytterligare ett problem med sammanslagningen som kan konstateras är att det är svårare att få nödvändig kompetens för flera tjänster eftersom Trafikverket inte längre bedriver underhåll och investeringar eller reinvesteringar i egen regi, jämfört med då Banverket Produktion och Vägverket Produktion fanns. Då fanns det karriärvägar inom respektive verk, och kompetens och erfarenhet stannade på ett naturligt sätt kvar inom respektive verksamhet och verk.

Under de senaste åren har även ett antal rapporter från Riksrevisionen inneburit kraftig kritik mot Trafikverket ur många aspekter. En utredning bör därför tillsättas i syfte att belysa huruvida Sverige ska återgå till den tidigare

ordningen genom att dela upp Trafikverket utifrån trafikslag, dvs. ett statligt verk med ansvar för vägnätet och ett med ansvar för järnvägsnätet, eller om verksamheten även framöver ska vara sammanslagen i ett trafikverk. Vi anser även att en sådan utredning bör innehålla en granskning av de statligt ägda bolagen Svevia och Infranord samt av om intentionerna med att separera den producerande verksamheten har gett avsedd positiv samhällsekonomisk effekt. Om en sådan granskning kommer fram till att så inte är fallet bör en återgång till den tidigare ordningen övervägas.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

## Propositionen

*Proposition 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera:*

1. Riksdagen godkänner 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 (avsnitt 7.1).
2. Riksdagen godkänner att av den ekonomiska ramen ska 354 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar samt att av den ekonomiska ramen ska 210 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar (avsnitt 7.2).
3. Riksdagen godkänner att av den ekonomiska ramen ska 607 miljarder kronor i 2025 års priser användas till utveckling av transportsystemet samt att den del av den ekonomiska ramen som ska användas till utveckling av transportsystemet 2026–2037 får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., bidrag till åtgärder i allmänna farleder, slussar och isbrytare, driftstöd 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 (avsnitt 7.3).
4. Riksdagen bemyndigar regeringen att efter åtgärdsplaneringen slutligt besluta om fördelningen av medel mellan nationell plan och länsplaner (avsnitt 7.3.3).
5. Riksdagen godkänner 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 (avsnitt 7.3.6).

## Följdmotionerna

*2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med ett nytt förslag till inriktning på

- satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 som är helt förenligt med Sveriges klimatmål och tillkännager detta för regeringen.
2. 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 planeringen, inriktningen och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastruktursplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
  5. 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.
  6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ålägga kommuner och regioner att minska biltrafiken vid beviljat stadsmiljöavtal och tillkännager detta för regeringen.
  8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att byggandet av nya stambanor bör göras till ett sammanhängande projekt som finansieras med lånade medel och tillkännager detta för regeringen.
  9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda och förtydliga principerna för medfinansiering och dess effekter, inte minst för fördelningen av infrastrukturmedel mellan olika delar av landet, och tillkännager detta för regeringen.
  10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en hållbar samhällsplanering och tillkännager detta för regeringen.
  11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att som komplement till dagens basprognoser utveckla målorienterade prognoser samt ett utökad uppdrag om att verka för transporteffektivitet och tillkännager detta för regeringen.
  12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att utveckla metodik och samverkansformer där man i samråd med regioner och kommuner kan identifiera tidigare beslutade objekt som inte uppfyller dagens krav i enlighet med klimat- och miljömål och tillkännager detta för regeringen.
  13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att omförhandla i syfte att ta bort de beslutade vägprojekt, i såväl befintlig nationell plan som

- kommande nationell plan, som bidrar till att det av riksdagen beslutade klimatmålet inte nås och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen godkänner att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2026–2037 ska uppgå till 1 457 miljarder kronor i 2025 års priser.
  15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nya stambanor bör finansieras med lån utanför den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2026–2037 och tillkännager detta för regeringen.
  16. Riksdagen godkänner att av den ekonomiska ramen ska 332 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar samt att av den ekonomiska ramen ska 340 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar.
  21. Riksdagen godkänner att av den ekonomiska ramen ska 785 miljarder kronor i 2025 års priser användas till utveckling av transportsystemet samt att den del av den ekonomiska ramen som ska användas till utveckling av transportsystemet 2026–2037 får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., bidrag till åtgärder i allmänna farleder, slussar och isbrytare, driftstöd 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.
  22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör prioritera trimningsåtgärder som leder till förbättrad tillgänglighet och standard för mindre energiintensiva trafikslag såsom cykel, gång och kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
  23. 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 tillkännager detta för regeringen.
  25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör finansiera nya isbrytare inom den nationella planen för transportinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
  26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverkets anslagskredit ska höjas till 10 procent för vidmakthållande samt utveckling av statens infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP):*

1. Riksdagen godkänner att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2026–2037 ska uppgå till 1 459 miljarder kronor i 2025 års priser.
2. Riksdagen godkänner att av den ekonomiska ramen ska 354 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärlighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar samt att av den ekonomiska ramen ska 282 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar.
3. Riksdagen godkänner att av den ekonomiska ramen ska 823 miljarder kronor i 2025 års priser användas till utveckling av transportsystemet samt att den del av den ekonomiska ramen som ska användas till utveckling av transportsystemet 2026–2037 får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och 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 stads- och landsbygdsmiljöer samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att omedelbart återuppta planeringen och bygget av nya sammanhängande stambanor och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planeringsprocessen bättre kan bidra till transportpolitisk måluppfyllelse genom att omfatta även andra åtgärder än fysisk infrastruktur, exempelvis lagar, regleringar, skatter och avgifter, och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att funktionsmålet ska nås inom hänsynsmålets ramar och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett vägtrafikminskningsmål för ökad transporteffektivitet som differentieras beroende på storstad, större städer, tätort och landsbygd och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de samhällsekonomiska analyserna (ASEK) ska ses över och tillkännager detta för regeringen.

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska få ett tydligt uppdrag om målstyrning för ökad transporteffektivitet och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt för utformningen av styrmedel inom transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra en strategisk utbyggnad och förstärkning kopplad till multimodala godsterminaler och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nationella planen ska innehålla finansiering för cykling för ökad framkomlighet, trafiksäkerhet och attraktiv cykling och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):*

1. Riksdagen avslår regeringens förslag om att av den ekonomiska ramen ska 210 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar.
2. Riksdagen godkänner att av den ekonomiska ramen ska 255 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar.
3. Riksdagen avslår regeringens förslag om att av den ekonomiska ramen ska 354 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar.
4. Riksdagen godkänner att av den ekonomiska ramen ska 309 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar.
5. 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.
6. 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 transportsystem, och att knutpunkter, noder och intermodalitet måste vara ledord i alla trafik- och infrastruktursatsningar och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att etappmålet för inrikes transporter inom miljömålssystemet, som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom flyg, ska

- minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010, bör ligga fast och tillkännager detta för regeringen.
8. 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 nettonollsläpp av växthusgaser till atmosfären 2045 och att detta fullt ut ska reflekteras i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
  9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snabbt behöver låta granska och förändra den modell för samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning som Trafikverket använder och tillkännager detta för regeringen.
  10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de internationella resornas och transporterernas ökade betydelse gör att den gränsöverskridande planeringen behöver utvecklas både med EU och med våra nordiska grannar och att möjligheterna med att bygga ihop länder med hjälp av infrastruktur utnyttjas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
  11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att se över den gränsöverskridande järnvägstrafikens potential och då särskilt den öst-västliga riktningen i ljuset av det förändrade geopolitiska läget och tillkännager detta för regeringen.
  13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det omedelbara behovet av att rusta den svenska järnvägen och beta av den stora underhållsskulden inom järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
  14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen måste återkomma till riksdagen med en plan för när järnvägens underhållsskuld ska vara åtgärdad och tillkännager detta för regeringen.
  15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett välutbyggt och välunderhållet vägnät och tillkännager detta för regeringen.
  16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att samordningen i den fysiska planeringen mellan lokal, regional och nationell nivå förbättras och tillkännager detta för regeringen.
  21. 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.
  22. 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 ytterligare skarpa åtgärder och tillkännager detta för regeringen.



23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att byggandet av nya stambanor måste återupptas och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av fortsatta satsningar på vägunderhåll, inte minst på landsbygden och i det finmaskiga vägnätet i glesbygden, och att arbetet med att öka bärigheten i det svenska vägnätet måste fortsätta för att säkerställa vägnätets robusthet och kapacitet och tillkännager detta för regeringen.
26. 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.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta de kapacitetsutmaningar som järnvägsnätet ställs inför när Fehmarn Bält-förbindelsen står färdig 2029 och tillkännager detta för regeringen.
32. 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.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av långsiktiga blocköverskridande infrastrukturöverenskommelser och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en ökad ram till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar på en nivå för att kunna återta hela det eftersatta underhållet på järnväg och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den ekonomiska ramen för planperioden bör utökas i syfte att inrymma ökade resurser för att återta underhållet av järnväg och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att offentligfinansierat utrymme som frigörs i samband med att finanspolitiken styrs efter ett balansmål bör öronmärkas till underhåll och investeringar i infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för genomförande och alternativ finansiering av åtgärder för en direkt järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Oslo och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att länsplanernas andel av budget bör räknas upp med minst ett liknande

- procenttal som det som gäller för hela ramen för infrastrukturpropositionen och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en partiöverskridande infrastrukturberedning och tillkännager detta för regeringen.
  7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning av den svenska beredskapen utifrån ett infrastrukturperspektiv för att klara av den militära och civila rörligheten och tillkännager detta för regeringen.
  8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur ny teknik skulle kunna bidra i arbetet med att beta av underhållsskulden på järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
  10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram strukturer och beslutsprocesser för att snabbare få till stånd lösningar för alternativ finansiering av infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.
  11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det behövs starkare incitament för en omställning av alla transporter för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
  12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att se it som det femte transportslaget jämte väg, järnväg samt sjö- och luftfart och tillkännager detta för regeringen.
  13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom ramen för Trafikverkets resurser säkerställa att de enskilda vägarnas 43 000 km ska ha en bra standard, rätt sträckning och god bärighet och tillkännager detta för regeringen.

## Motioner från allmänna motionstiden 2024/25

### *2024/25:11 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.

### *2024/25:39 av Stina Larsson (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafiksituationen i Ystad och tillkännager detta för regeringen.

### *2024/25:78 av Fredrik Lindahl (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att initiera en åtgärdsvalsstudie för E18 Stockholm Nordost med utgångspunkten

kapacitets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja en förhandling med berörda parter kring finansieringen av kapacitets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:79 av Fredrik Lindahl (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att inleda en åtgärdsvalsstudie för att se över framkomlighetsbehovet för Norrortsleden och länsväg 265 och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja förhandlingar mellan staten, Region Stockholm och de berörda kommunerna om att hitta finansieringslösningar och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:85 av Johnny Svedin och Mattias Bäckström Johansson (båda SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till medel för en utbyggnad av E22 inom Kalmar län, med fokus på att göra vägen säkrare, mer framkomlig och förberedd för framtida trafikökning, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att initiera en utredning kring förbättringar av tågförbindelserna till och från Kalmar län, med målet att minska restiderna och öka frekvensen av avgångar, och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsammans med Trafikverket och regionens aktörer utarbeta en konkret handlingsplan för genomförandet av dessa infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:86 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en upprustning av Stångådals- och Tjustbanan 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.

*2024/25:88 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.

*2024/25:89 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.

*2024/25:120 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.

*2024/25:172 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.

*2024/25:193 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en infrastrukturberedning och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda och förtydliga principerna för medfinansiering och dess effekter, inte minst för fördelningen av infrastrukturmedel mellan olika delar av landet, och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att färdigställa redan påbörjade järnvägssträckor och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag som säkerställer att det regionala järnvägsnätet utvecklas och att ett moratorium för nedläggning av regionala banor ska införas och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:206 av Lina Nordquist (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en färja eller bro över Mälaren mellan kommunerna Håbo och Knivsta och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:242 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.

*2024/25:244 av Kjell-Arne Ottosson (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av E18 och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:245 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.

*2024/25:246 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.

*2024/25:247 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.

*2024/25:248 av Dan Hovskär (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sträckan Falköping och Borgunda (Falköping–Skövde) och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:299 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.

*2024/25:302 av Martin Westmont och Robert Stenkvist (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att utreda hur man ska kunna motverka och minska den köbildning man ser på sträckan Södertälje–Stockholm på Europaväg 20 och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:323 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.

*2024/25:454 av Serkan Köse (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att 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.

*2024/25:501 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.

*2024/25:514 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.

*2024/25:532 av Ingela Nylund Watz m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en ny trafiklösning med bro över eller tunnel under Saltsjö-Mälarsnittet i Södertälje och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:557 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.

*2024/25:558 av Mikael Eskilandersson och Angelica Lundberg (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för en ny järnvägssträckning mellan Helsingborg och Linköping via Jönköping och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:583 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.

*2024/25:590 av Josef Fransson (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom regeringsdepartementen inrätta en oberoende expertkommitté för infrastrukturfrågor och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska 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 ska motiveras när beslut tas om en nationell investeringsplan, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2024/25:605 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 Fiskebäckshamn och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:606 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.

*2024/25:610 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.

*2024/25:612 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.

*2024/25:616 av Gudrun Brunegård (KD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inför den kommande infrastrukturplanen väga in analyser av svensk infrastrukturpolitik och dess betydelse och förutsättningar för svensk regional produktivitetsdriven tillväxt och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i kommande revideringar och kompletteringar av resurstilldelning av infrastrukturmedel prioritera områden som under lång tid drabbats av strukturell snedfördelning och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i den kommande infrastrukturplanen väga in beredskapsaspekter och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:618 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.

*2024/25:624 av Linus Lakso (MP):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återinföra persontrafik på järnvägen mellan Oxelösund och Eskilstuna och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:634 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.

*2024/25:644 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2024/25:645 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.



*2024/25:648 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.

*2024/25:650 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.

*2024/25:657 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.

*2024/25:662 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.

*2024/25:663 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.

*2024/25:664 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.

*2024/25:678 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.

*2024/25:702 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.

*2024/25:711 av Daniel Persson (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda alternativ för att stärka vägnätet så man kan förvänta sig en likvärdig kvalitet på det statliga vägnätet i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:716 av Daniel Persson (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra dubbelspår på Ostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:740 av Peder Björk och Peter Hedberg (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att flexibiliteten och transparensen i infrastrukturplaneringen bör stärkas så att avsatta ekonomiska resurser till nyinvesteringar tydliggörs och att utvecklingsmöjligheter säkerställs, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2024/25:745 av Fredrik Olovsson och Caroline Helmersson Olsson (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om renoveringen av Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:760 av Heléne Björklund och Magnus Manhammar (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av Sydostlänken och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:764 av Anna-Belle Strömberg och Peder Björk (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att lösa trafiksituationen i Örnsköldsvik och investera i annan statlig väginfrastruktur i Västernorrland så att utvecklingsmöjligheter säkerställs, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2024/25:772 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 fördröjningar uppstår och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:843 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.

*2024/25:846 av Mattias Vepsä (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om målstyrd infrastrukturplanering och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:939 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.

*2024/25:944 av Mikael Dahlgvist och Lars Mejern Larsson (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en översyn av hur järnvägsförbindelsen mellan Stockholm och Oslo skulle kunna förbättras, där man tar vidare de utredningar som redan har gjorts angående denna viktiga tågsträcka, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2024/25:951 av Lars Mejern Larsson och Mikael Dahlgvist (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att studera förutsättningarna för att se över ersättningssystemet för enskilda vägar och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:960 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.

*2024/25:964 av Lina Nordquist och Jacob Risberg (L, MP):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en översyn av samhällsnytta, arbetspendling, regionförstoring och klimateffekterna av en järnvägsförbindelse mellan Uppsala och Enköping och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:968 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.

*2024/25:972 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.

*2024/25:974 av Louise Eklund och Camilla Mårtensen (båda L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att infrastrukturen kring Ystads hamn och E65 bör förbättras och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:982 av Louise Eklund (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta det tidigare påbörjade dansk-svenska initiativet till en utredning kring möjliga framtida Öresundsförbindelser och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:984 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.

*2024/25:987 av Malin Danielsson m.fl. (L):*

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda åtgärder för Stockholms infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1015 av Kerstin Lundgren (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att inleda bygget av en motorvägstunnel under Södertälje kanal för att totalförsvarssäkra förbindelserna till och från Stockholm via förbindelserna E4/E20 genom Södertälje och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1023 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.

*2024/25:1045 av Denis Begic (S):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att intäkterna från sådana vägavgifter öronmärks för investeringar i underhåll och utveckling av det svenska vägnätet och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1053 av Lena Johansson och Fredrik Olovsson (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att säkerställa arbetet med att färdigställa en ny Hjulstabro och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1081 av Jörgen Berglund m.fl. (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder för höjd trafiksäkerhet och bibehållen hastighet på vägnätet i norra Sverige i nästa nationella transportplan bör få högre prioritet och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1082 av Jörgen Berglund (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att Förbifart Örensköldsvik ska ingå i den nationella vägtransportplanen och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1083 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.

*2024/25:1124 av Lars Püss (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en reformering av den långsiktiga finansieringen av infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1129 av Alexandra Anstrell (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att installera sprinklers i Södra länken och att det skyndsamt ska göras och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1161 av Magnus Jacobsson (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om järnvägarna i Fyrbodalen och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1163 av Magnus Jacobsson (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägnätet i Fyrbodalen och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1182 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.

*2024/25:1208 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.

*2024/25:1217 av Mathias Bengtsson (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra en upprustning av Inlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1218 av Mathias Bengtsson (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regeringen i uppdrag att utreda Dalabanans kapacitet och standard samt ta fram en åtgärdsplan och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1219 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.

*2024/25:1221 av Ingemar Kihlström (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda vilka kapacitetseffekter som en utbyggnad av dubbelspår, mötesplatser, planskilda korsningar samt utökad underhåll ger för Västra stambanan och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1223 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 ombyggnationen av länsväg 181 utgör i den framtida prioriteringen för infrastruktur och länsvägar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2024/25:1227 av Larry Söder (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att utreda placering av och förutsättningar för en ny station i Fjärås och Frillesås och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1232 av Lars Johnsson m.fl. (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att prioritera och tidigarelägga infrastruktursatsningar i Skåne och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att intäkterna från Öresundsbron ska finansiera framtida infrastruktursatsningar i Skåne och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en ny fast förbindelse mellan Sverige och Danmark och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en fortsatt utbyggnad av Södra stambanan, Skånebanan samt Helsingborgs godsbangård och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägsatsningar såsom utbyggnad av E6 och E22 till sexfiliga motorvägar och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en prioritering av infrastrukturen i de skånska hamnarna av nationellt intresse bör göras och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om varvet i Landskrona och inseglingrännen till Landskrona och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta en infrastrukturkommission tillsammans med Danmark för att säkerställa en samlad gränsöverskridande planering av infrastrukturen i Öresundsregionen och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1234 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Mäljarbanan och snabbare förbindelse mellan Stockholm och Oslo och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förstärkningar av Bergslagspendeln och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anpassa Hjulstabron för att större fartyg ska kunna trafikera Mäljarfarleden och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägunderhållet i Västmanland och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1267 av Aida Birinxhiku m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en infrastruktur för en hållbar framtid i Halland och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1292 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.

*2024/25:1293 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.

*2024/25:1319 av Emma Nohrén m.fl. (MP):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige stegvis behöver bygga ett modernt dubbelspår mellan Göteborg och Oslo och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1322 av Jan Riise (MP):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägsnätet i Halland, från Skåne till Göteborg, bör utredas för utveckling som infrastruktur för livskraftiga arbetsregioner och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägsnätet i Halland, från Skåne till Göteborg, bör utredas för utveckling av infrastruktur för de förändrade godsströmmar som



Fehmarn Bält-förbindelsen skapar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Halmstad–Nässjö-banan bör behållas samt utvecklas och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Markarydsbanan bör behållas samt utvecklas och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Viskadalsbanan bör behållas samt utvecklas och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD):*

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör utredas var bro i stället för färja är samhällsekonomiskt lönsamt på Trafikverkets färjerederis leder och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av trafikflöden till och från hamnar och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1450 av Tobias Andersson m.fl. (SD):*

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av välfungerande infrastruktur för besöksnäringen och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1454 av Tobias Andersson m.fl. (SD):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1457 av Tobias Andersson m.fl. (SD):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka infrastrukturen kopplad till gruvnäringens behov och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1464 av Tobias Andersson m.fl. (SD):*

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera industrins villkor inom infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1468 av Tobias Andersson m.fl. (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om större fokus på industrins villkor i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1515 av Peder Björk och Malin Larsson (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en snabbare utbyggnad av Nya Ostkustbanan så att utvecklingsmöjligheter säkerställs och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1548 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.

*2024/25:1571 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.

*2024/25:1572 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.

*2024/25:1582 av Isak From m.fl. (S):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att i samverkan med EU, Norge, Finland samt Nato utveckla och säkerställa de östvästliga förbindelserna mellan Vasa och Mo i Rana, inkluderat Kvarkenrafiken, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att av säkerhetsskäl och med anledning av Sveriges medlemskap i Nato öka det nordiska samarbetet i infrastrukturfrågor och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den svenska regeringen och ansvariga myndigheter bör möta upp den finländska regeringens utredningsarbete med en fast Kvarkenförbindelse och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1583 av Isak From och Björn Wiechel (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Inlandsbanans betydelse och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1592 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att bygga ut E6 genom Skåne till en trefilig motorväg på fler avsnitt och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1606 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 Norrbotniabanans förverkligande, exempelvis genom att staten, via Riksgälden, lånar upp hela den summa som banan beräknas kosta, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att ge bolaget Norrbotniabanan AB i uppdrag att tillsammans med Trafikverket ansvara för samt genomföra projektet fullt ut och att återbetalning bör ske på samma sätt som upplägget med Botniabanan – en återbetalningsmodell där infrastrukturbudgeten under en viss tid belastas med en årligt återkommande summa – och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att snarast ge i uppdrag till Trafikverket att forcera plan- och byggarbetet för hela sträckan för att möjliggöra kortast möjliga byggtid (detta för att nyttorna ska falla ut tidigt och matcha de gigantiska investeringar som görs i norr) samt att det är viktigt att också sätta ett målår för banans färdigställande, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2024/25:1610 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 klar till 2035, något som ligger i linje med löften från flera av regeringspartierna, och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1617 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.

*2024/25:1644 av Anders W Jonsson och Elisabeth Thand Ringqvist (båda C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i nära samverkan med Inlandsbanan AB och näringslivet i uppdrag att se över Inlandsbanans framtida funktion med svensk normalstandard integrerat med övriga anslutande järnvägsnät inklusive samtliga tvärbanor och därmed skapa förutsättningar för nya och växande företag med fler jobb och tillväxt i inlandet, samt hur den akuta kapacitetsbristen i järnvägssystemet kan lösas och bidra till den globala klimatomställningen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2024/25:1654 av Matilda Ernkrans m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att riksväg 50 mellan Lindesberg och Kopparberg samt söder om Askersund ska prioriteras upp i den nationella transportinfrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1697 av Johanna Haraldsson m.fl. (S):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återuppta planering och genomförande av nya stambanor i den nya nationella planen för infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att projektet med elektrifiering och hastighetshöjande åtgärder på järnvägsbanorna Värnamo–Vaggeryd–Jönköping samt Värnamo–Vaggeryd–Nässjö bör prioriteras 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.

*2024/25:1702 av Niklas Sigvardsson m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga nya stambanor i ett sammanhållet system och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1707 av Laila Naraghi (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att höja nivån för trimningsåtgärder och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1718 av Jamal El-Haj (-):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige och Danmark gemensamt bör fortsätta utreda och genomföra Öresundsmetron och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1769 av Olle Thorell (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Strömsholms kanal och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1772 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 järnvägen ska rustas upp och byggas ut i hela landet samt att nya stambanor med nav i Jönköping ska byggas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. 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 klimatanpassa transportinfrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att premiera steg 1- och steg 2-åtgärder samt upprustning av befintlig väginfrastruktur framför nya vägar och tillkännager detta för regeringen.
14. 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.
16. 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.

*2024/25:1795 av Linnéa Wickman m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabba på dubbelspårutbyggnaden längs Ostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1870 av Lili André (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att initiera en planberedskap för en framtida ombyggnation av E4:ans trafikplats Gävle N och Tönnebro i Gävleborg och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1872 av Lili André (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Ostkustbanans etapp Gävle–Kringlan och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1874 av Cecilia Engström (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att genomföra en lokaliseringsutredning för en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1875 av Cecilia Engström och Torsten Elofsson (båda KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera utbyggnad av hela E6 mellan Malmö och Helsingborg och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1877 av Lili André (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om väg 56 från Hedesunda till Valbo/Gävle och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1880 av Lili André (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda fyrspar på Ostkustbanan från Uppsala till Gävleborgs länsgräns och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1882 av Johan Hultberg (M):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett nordiskt ministerråd för infrastruktur och transport och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1892 av Jonny Cato m.fl. (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att snarast färdigställa utbyggnaden av dubbelspår längs hela sträckningen mellan Göteborg och Malmö och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1894 av Jonny Cato m.fl. (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det angelägna i att fortsätta arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1977 av Ann-Sofie Alm (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vägnätet i Fyrbodalen bör rustas upp och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1981 av Ann-Sofie Alm (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utreda den nordiska nyttan med dubbelspår genom Fyrbodalen och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1990 av Johan Hultberg (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en plan för utbyggnaden av järnvägen i stråket Göteborg–Oslo och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka möjligheterna till privat finansiering av utbyggnaden av järnvägen i stråket Göteborg–Oslo och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut järnvägen Göteborg–Oslo etappvis genom genomförandet av det s.k. godskonceptet och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett nordiskt ministerråd för infrastruktur och transport och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utveckling av modeller för trafikmodellering av gränsöverskridande järnvägstransporter och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nordisk infrastrukturplan och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att bygga ut södra Bohusbanan till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till en upprustning av norra Bohusbanan och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra övervakningen av samhällskritisk infrastruktur i områden med förhöjd skredrisk och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1993 av Erik Ottoson (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att projektet Östlig förbindelse i Stockholms län genomförs och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att Södra länken i Stockholms län utrustas med erforderliga brandskyddsåtgärder för att minska behovet av att stänga anläggningen under rusningstrafik och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1999 av Erik Ottoson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafiksäkerhetsåtgärder längs väg 226, Huddingevägen, och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:2008 av Petter Löberg m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av infrastruktur för en hållbar framtid i Västsverige och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:2012 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.

*2024/25:2064 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 Öresundsbronns 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.



*2024/25:2094 av Noria Manouchi (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en Öresundsmetro och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:2103 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att avyttra statens ägande i Arento AB och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:2111 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägen mellan Gävle och Härnösand bör byggas ut till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:2121 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.

*2024/25:2137 av Anna-Caren Sätherberg och Kalle Olsson (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om hur fördelningen av de statliga medlen i de regionala transportinfrastrukturplanerna ska vara transparent och där vägstandarden i länen bör ingå och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:2138 av Anna-Caren Sätherberg och Kalle Olsson (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för åtgärdsbehovet av infrastruktur och upphandlad trafik i Jämtlands län och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:2192 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ytterligare prioritera medel för infrastrukturinvesteringar i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att de beräkningsmodeller som används vid infrastrukturinvesteringar på ett bättre sätt än i dag svarar upp mot de verkliga kostnaderna och att de infrastrukturprioriteringar som regionerna gör i sina länsplaner faktiskt får genomslag, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2024/25:2203 av Fredrik Lundh Sammeli m.fl. (S):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt ge startbesked för etappen Däva–Skellefteå på Norrbotniabanan och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen i samråd med Trafikverket bör fastställa ett målår för färdigställandet av hela Norrbotniabanan och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:2256 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.

*2024/25:2259 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.

*2024/25:2261 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.

*2024/25:2282 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för ett tågstopp vid Hagsta längs Ostkustbanan i kommande infrastrukturplan och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:2302 av Ola Möller m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för fortsatta insatser för en funktionell infrastruktur i Skåne samt ökade insatser för ordning och reda på våra vägar och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:2307 av Tomas Kronståhl och Laila Naraghi (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för en rättvisare fördelning av infrastrukturmedel till regionerna och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:2353 av Lars Isacsson m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att utveckla väg och järnvägen i Dalarnas län och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:2357 av Lars Isacsson m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en möjlig upprustning av Älvdalsbanan mellan Mora och Älvdalen och en förlängning av Västerdalsbanan till Särna och vidare till Älvdalen och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:2373 av Malin Höglund och Crister Carlsson (båda M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheterna att investera mer i Dalabanan och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:2374 av Cecilia Engström (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överskottet från Öresundsbron ska användas för infrastruktursatsningar i Skåne och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:2391 av Mats Sander m.fl. (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en ny fast förbindelse mellan Danmark och Sverige samt inom ramen för detta arbete överväga en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:2396 av Viktor Wärnick och Jörgen Berglund (båda M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utbyggnad av Ostkustbanan till dubbelspårig järnväg och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:2400 av Viktor Wärnick (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en utbyggnation av E4 mellan Söderhamn och Gävle och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:2402 av Magnus Resare (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av snabbare, säkrare och mer välfungerande tågtransporter mellan Oslo och Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:2412 av Magnus Resare (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att bygga dubbelspår mellan Karlstad och Kil och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:2423 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.

*2024/25:2428 av Saila Quicklund (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ändrade beräkningsgrunder för infrastrukturmedel och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:2441 av Isak From m.fl. (S):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av fortsatt utveckling av samtliga transportslags infrastruktur i norra Sverige och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen måste ta initiativ för att säkerställa att staten tar sin del av ansvaret för investeringar i statlig infrastruktur i samband med expansioner och nya stora industrietableringar och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av gränsöverskridande transporter och norra Sveriges säkerhets- och transportstrategiska betydelse i norra Skandinavien och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:2465 av Lars Englund (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att genomföra det motionen lyfter om väg E22, förbifart Söderköping och förbifart Bergkvara, och andra vägar och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten för ökad överflyttning av gods till sjöfart och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:2480 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.

*2024/25:2514 av Mathias Tegnér 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.

*2024/25:2537 av Fredrik Ahlstedt (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att slutföra vägprojektet med att bygga mötesfri väg (två-plus-ett-väg) längs hela länsväg 288 i Trafikverkets planering och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:2538 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.

*2024/25:2586 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.

*2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP):*

16. 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 tillkännager detta för regeringen.
91. 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.
98. 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.

103. 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.
104. 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.
105. 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.
109. 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.
126. 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.
129. 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.
130. 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.

*2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP):*

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett uppdelande av Trafikverket i ett banverk och ett vägverk och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom Trafikverket även kunna driva järnvägsprojekt i bolagsform och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att projektfinansiera stora järnvägsprojekt och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska fortsätta arbetet med strategi för målsättningen att flytta långväga godstransporter från lastbil till tåg och sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa en klimatanpassning av järnvägsnätet och tillkännager detta för regeringen.

17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planering och byggande av nya stambanor med en maxhastighet på 320 km/h i södra Sverige med nav i Jönköping måste återupptas och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabbutreda ett uppskjutande av 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.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda vilka konsekvenser Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande 2029 får för transportinfrastrukturen i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast påbörja genomförandet av kompensatoriska åtgärder för godstrafik på järnväg i södra Sverige med avseende på effekterna av Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande 2029 och tillkännager detta för regeringen.
21. 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.
22. 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.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda om det danska nationella infrastrukturbolaget Sund & Bälts konstruktion kan utgöra en lösning på framdriften av järnvägsprojekt i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
25. 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.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Norrbotniabanan och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anlägga dubbelspår på Malmbanan och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägssträckan Lund–Hässleholm snarast bör påbörjas och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att dubbelspår Alvesta–Växjö ska byggas och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut sträckan Göteborg–Oslo till intercitystandard och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga dubbelspår på Mäljarbanan och tillkännager detta för regeringen.

32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga dubbelspår på Värmlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga Nobelbanan mellan Örebro och Kristinehamn och tillkännager detta för regeringen.
34. 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.
35. 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.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja byggandet av fyrspår Alingsås–Göteborg och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Ostkustbanan bör byggas ut med dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Sundsvall–Nyland snarast bör uppgraderas till standard 250 km/h för att få till ett sammanhängande stråk med anslutning till Botniabanan och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla järnvägslinjen Stockholm–Oslo och tillkännager detta för regeringen.
40. 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.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda stickspårlösningar för stationslägen på de nya kommande stambanorna och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en upprustning av Inlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.
44. 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.
45. 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.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att elektrifiera samtliga sträckor på Stångådalsbanan och Tjustbanan och tillkännager detta för regeringen.



47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att elektrifiera sträckorna Halmstad–Värnamo–Nässjö och Markarydsbanan och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att elektrifiera Tvärbanan, sträckan Hällnäs–Lycksele–Storuman, och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:2689 av Linnéa Wickman m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabba på dubbelspårsutbyggnaden längs Ostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:2693 av Mikael Dahlgvist och Lars Mejern Larsson (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en översyn av hur järnvägsförbindelsen Stockholm–Oslo skulle kunna förbättras, där man tar vidare de utredningar som redan har gjorts angående denna viktiga tågsträckning, och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:2947 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 projekt från nuvarande nationella infrastrukturplan som är lämpliga att hantera med extern medfinansiering samt att privat kapital och pensionsfonder bör ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att vid beslut om investeringar och upphandlingar när det gäller väg och järnväg 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 regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att inom ramen för verkets resurser säkerställa att de samfälliga enskilda vägarnas 43 000 mil ska ha en bra standard, rätt sträckning och rätt bärighet i relation till det system av statliga och kommunala vägar som utgör en del av 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.
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.
33. 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.
35. 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.
36. 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.
52. 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 med sin strategiska betydelse i större utsträckning ska ingå som en del i det nationella transportsystemet 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 procent 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 klimatanpassning av infrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:2950 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C):*

39. 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.
42. 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.

*2024/25:2955 av Muharrem Demirok m.fl. (C):*

25. 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.

*2024/25:2978 av Markus Wiechel m.fl. (SD):*

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att aktivt undvika framtida byggande av Horsstensleden och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:3038 av Daniel Helldén m.fl. (MP):*

46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket ett förtydligt uppdrag att ta ett helhetsgrepp om transportfrågan för att såväl infrastruktur som utförandet av transporter ska fungera i alla beredskapsnivåer på samma

sätt som Energimyndigheten i dag tar ett helhetsgrepp om energisystemet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör uppdra åt Trafikverket att ta fram ett system för ansvarsfördelning och fortsatt drift av transportsystemet som fungerar i både kris och krig och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rusta upp och bygga ut järnvägsnätet så att det klarar nödvändiga transporter såväl i fredstid som i händelse av kris eller i värsta fall krig, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2024/25:3047 av Linus Lakso m.fl. (MP):*

29. 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.

*2024/25:3055 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP):*

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stadsmiljöavtalen spelar en viktig roll och behöver bibehållas och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:3069 av Ardalan Shekarabi m.fl. (S):*

14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av ett jämställdhetsperspektiv inom trafik- och infrastrukturpolitiken och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:3126 av Gunilla Svantorp 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 att den nationella planen för transportinfrastrukturen fram till 2033 bör genomföras, inklusive 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, eftersom det är så vi bygger ett riktigt effektivt transportsystem, och där knutpunkter, noder och intermodalitet måste vara ledord i alla trafik- och infrastrukturens satsningar, och detta tillkännager riksdagen 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.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av tydliga incitament för att driva på omställningen till el och andra gröna drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de transportpolitiska målen är viktiga för genomförandet av Agenda 2030 och för att nå de globala målen för hållbar utveckling och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv och transportköparen ska betala för alla kostnader som transporten orsakar, inklusive externa kostnader, och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de internationella resornas och transporterernas ökade betydelse gör att den gränsöverskridande planeringen behöver utvecklas både relativt EU och med våra nordiska grannar, och där möjligheterna med att bygga ihop länder med hjälp av infrastruktur utnyttjas, och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att säkerställa den gränsöverskridande järnvägstrafikens fulla potential, och då särskilt den öst-västliga riktningen i ljuset av det förändrade geopolitiska läget, och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det omedelbara behovet att rusta den svenska järnvägen och beta av den stora underhållsskulden inom järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen måste återkomma till riksdagen med en plan för när järnvägens underhållsskuld ska vara åtgärdad och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett välutbyggt och välunderhållet vägnät och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att samordningen i den fysiska planeringen mellan lokal, regional och nationell nivå förbättras och tillkännager detta för regeringen.
25. 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.

28. 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.
29. 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 det ger avsedd effekt, och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att byggandet av nya stambanor måste återupptas och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av fortsatta satsningar på vägunderhåll, inte minst på landsbygden och i det finmaskiga vägnätet i glesbygden, och att arbetet med att öka bärigheten i det svenska vägnätet måste fortsätta för att säkerställa vägnätets robusthet och kapacitet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
39. 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.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta de kapacitetsutmaningar som järnvägsnätet ställs inför när Fehmarn Bält-förbindelsen står färdig 2029, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
69. 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.
82. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om grön vätgas och elektrobränslen och tillkännager detta för regeringen.
85. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av ett jämställdhetsperspektiv inom trafik- och infrastrukturpolitiken och tillkännager detta för regeringen.
87. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av utökad utförarkompetens inom Trafikverket och tillkännager detta för regeringen.
88. 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.

*2024/25:3137 av Josefin Malmqvist m.fl. (M):*

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av infrastructuresatsningar i Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:3162 av Kerstin Lundgren m.fl. (C):*

40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snarast bör bejaka Nordiska rådets och övriga länders önskan om ett inrättande av ett ministerråd för infrastruktur- och transportfrågor och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C):*

37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över om det kan vara lämpligt att offentliga aktörer går före och bygger resurseffektivt samt premierar ny och innovativ teknik i upphandlingsförfaranden, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör införa styrmedel för att bromsa den utsläppsökning som nu sker inom transportsektorn och säkerställa efterlevnaden av transportsektorns utsläppsminskningssmål till 2030, vilka bör inkludera ett brett spektrum av resultatriktade lösningar för att främja ökad användning av klimateffektiva biodrivmedel, utökad elektrifiering och mer effektiva transportlösningar, samt se över möjligheten att införa en energideklaration på personbilar vid nybilsförsäljning som är tydlig och jämförbar samt klargör livscykelperspektivet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2024/25:3173 av Bo Broman (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utbyggnad av väg E22 mellan Malmö och Lund och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

# Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 14

Motion	Motionärer	Yrkanden
<b>14. Andra infrastrukturprojekt</b>		
2024/25:11	Josef Fransson (SD)	
2024/25:39	Stina Larsson (C)	
2024/25:78	Fredrik Lindahl (SD)	1 och 2
2024/25:79	Fredrik Lindahl (SD)	1 och 2
2024/25:85	Johnny Svedin och Mattias Bäckström Johansson (båda SD)	1–3
2024/25:86	Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD)	1 och 2
2024/25:88	Mattias Bäckström Johansson och Johnny Svedin (båda SD)	
2024/25:89	Mattias Bäckström Johansson och Johnny Svedin (båda SD)	1 och 2
2024/25:172	Per-Arne Håkansson m.fl. (S)	
2024/25:206	Lina Nordquist (L)	
2024/25:244	Kjell-Arne Ottosson (KD)	
2024/25:245	Dan Hovskär (KD)	
2024/25:246	Dan Hovskär (KD)	
2024/25:247	Dan Hovskär (KD)	
2024/25:248	Dan Hovskär (KD)	
2024/25:302	Martin Westmont och Robert Stenkvist (båda SD)	
2024/25:323	Erik Hellsborn och Carita Boulwén (båda SD)	
2024/25:454	Serkan Köse (S)	
2024/25:501	Anne-Li Sjölund (C)	
2024/25:514	Josef Fransson (SD)	
2024/25:532	Ingela Nylund Watz m.fl. (S)	
2024/25:557	Angelica Lundberg (SD)	
2024/25:558	Mikael Eskilanderesson och Angelica Lundberg (båda SD)	
2024/25:583	Catarina Deremar (C)	
2024/25:605	Dennis Dioukarev m.fl. (SD)	
2024/25:610	Dennis Dioukarev m.fl. (SD)	
2024/25:612	Dennis Dioukarev m.fl. (SD)	
2024/25:618	Gudrun Brunegård (KD)	
2024/25:624	Linus Lakso (MP)	
2024/25:634	Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	
2024/25:644	Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	
2024/25:645	Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	
2024/25:650	Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	



2024/25:657	Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	
2024/25:662	Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	
2024/25:663	Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	
2024/25:664	Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	
2024/25:678	Dennis Dioukarev m.fl. (SD)	
2024/25:702	Daniel Persson (SD)	
2024/25:716	Daniel Persson (SD)	
2024/25:745	Fredrik Olovsson och Caroline Helmersson Olsson (båda S)	
2024/25:760	Heléne Björklund och Magnus Manhammar (båda S)	
2024/25:764	Anna-Belle Strömberg och Peder Björk (båda S)	
2024/25:964	Lina Nordquist och Jacob Risberg (L, MP)	
2024/25:972	Cecilia Rönn (L)	
2024/25:974	Louise Eklund och Camilla Mårtensen (båda L)	
2024/25:984	Malin Danielsson (L)	
2024/25:987	Malin Danielsson m.fl. (L)	4
2024/25:1015	Kerstin Lundgren (C)	
2024/25:1023	Anders W Jonsson (C)	
2024/25:1053	Lena Johansson och Fredrik Olovsson (båda S)	
2024/25:1082	Jörgen Berglund (M)	
2024/25:1083	Jörgen Berglund (M)	
2024/25:1129	Alexandra Anstrell (M)	
2024/25:1161	Magnus Jacobsson (KD)	
2024/25:1163	Magnus Jacobsson (KD)	
2024/25:1208	Mikael Larsson och Christofer Bergenblock (båda C)	
2024/25:1217	Mathias Bengtsson (KD)	
2024/25:1218	Mathias Bengtsson (KD)	
2024/25:1219	Mathias Bengtsson (KD)	
2024/25:1221	Ingemar Kihlström (KD)	
2024/25:1223	Ingemar Kihlström (KD)	
2024/25:1227	Larry Söder (KD)	
2024/25:1232	Lars Johnsson m.fl. (M)	1 och 4–7
2024/25:1234	Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M)	1 idd och 2– 4
2024/25:1267	Aida Birinxhiku m.fl. (S)	
2024/25:1292	Staffan Eklöf och Eric Westroth (båda SD)	
2024/25:1293	Staffan Eklöf och Björn Tidland (båda SD)	
2024/25:1322	Jan Riise (MP)	1–5
2024/25:1425	Thomas Morell m.fl. (SD)	4
2024/25:1515	Peder Björk och Malin Larsson (båda S)	
2024/25:1548	Jörgen Grubb (SD)	
2024/25:1571	Helena Lindahl (C)	

2024/25:1572	Helena Lindahl (C)	
2024/25:1583	Isak From och Björn Wiechel (båda S)	
2024/25:1592	Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S)	
2024/25:1606	Helena Lindahl m.fl. (C)	1–3
2024/25:1610	Anne-Li Sjölund m.fl. (C)	1 och 2
2024/25:1644	Anders W Jonsson och Elisabeth Thand Ringqvist (båda C)	
2024/25:1654	Matilda Ernkrans m.fl. (S)	
2024/25:1697	Johanna Haraldsson m.fl. (S)	2
2024/25:1769	Olle Thorell (S)	
2024/25:1795	Linnéa Wickman m.fl. (S)	
2024/25:1870	Lili André (KD)	
2024/25:1872	Lili André (KD)	
2024/25:1875	Cecilia Engström och Torsten Elofsson (båda KD)	
2024/25:1877	Lili André (KD)	
2024/25:1880	Lili André (KD)	
2024/25:1892	Jonny Cato m.fl. (C)	
2024/25:1977	Ann-Sofie Alm (M)	
2024/25:1990	Johan Hultberg (M)	7 och 8
2024/25:1993	Erik Ottoson (M)	1 och 2
2024/25:1999	Erik Ottoson (M)	
2024/25:2008	Petter Löberg m.fl. (S)	
2024/25:2111	Lars Beckman (M)	
2024/25:2121	Lars Beckman (M)	
2024/25:2138	Anna-Caren Säterberg och Kalle Olsson (båda S)	
2024/25:2203	Fredrik Lundh Sammeli m.fl. (S)	1 och 2
2024/25:2256	Roger Hedlund och Mattias Eriksson Falk (båda SD)	
2024/25:2259	Roger Hedlund och Mattias Eriksson Falk (båda SD)	
2024/25:2261	Roger Hedlund och Mattias Eriksson Falk (båda SD)	
2024/25:2282	Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD)	
2024/25:2302	Ola Möller m.fl. (S)	
2024/25:2353	Lars Isacson m.fl. (S)	
2024/25:2357	Lars Isacson m.fl. (S)	
2024/25:2373	Malin Höglund och Crister Carlsson (båda M)	
2024/25:2396	Viktor Wärnick och Jörgen Berglund (båda M)	
2024/25:2400	Viktor Wärnick (M)	
2024/25:2412	Magnus Resare (M)	
2024/25:2423	Saila Quicklund (M)	
2024/25:2441	Isak From m.fl. (S)	1
2024/25:2465	Lars Englund (M)	1
2024/25:2480	Anne-Li Sjölund och Anders Karlsson (båda C)	

2024/25:2514	Mathias Tegnér m.fl. (S)	17 och 19
2024/25:2537	Fredrik Ahlstedt (M)	
2024/25:2538	Crister Carlsson och Malin Höglund (båda M)	
2024/25:2586	Crister Carlsson (M)	
2024/25:2630	Linus Lakso m.fl. (MP)	18, 25–29, 31–33, 36– 38, 42 och 44–48
2024/25:2689	Linnéa Wickman m.fl. (S)	
2024/25:2978	Markus Wiechel m.fl. (SD)	9
2024/25:3137	Josefin Malmqvist m.fl. (M)	13
2024/25:3173	Bo Broman (SD)	

---