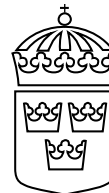


Regeringens proposition

2024/25:28



Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera

Prop.
2024/25:28

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 3 oktober 2024

Ulf Kristersson

Andreas Carlson
(Landsbygds- och infrastrukturdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

Regeringen redovisar i denna proposition förslag till inriktning på satsningar i 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.

Denna proposition bygger på en överenskommelse mellan regeringen och Sverigedemokraterna.

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	4
2	Ärendet och dess beredning	5
3	Utgångspunkter	6
3.1	Övergripande utgångspunkter	6
3.2	Transportpolitiska mål och principer	7
3.3	EU:s transportpolitik och internationellt samarbete	9
4	Transportsystemet i dag och i framtiden	11
4.1	Dagens transporter	11
4.2	Transportutvecklingen	17
5	Aktuella initiativ	20
6	Inriktning för transportinfrastrukturen 2026–2037	30
6.1	Hela Sverige ska fungera	30
6.2	Vårda det befintliga transportsystemet och prioritera underhåll	31
6.3	Transportsystemet behöver utvecklas	32
6.4	Effektivt genomförande och god kostnadskontroll	32
6.5	Alternativ finansiering av transportinfrastruktur ska prövas	33
7	Förslag till ekonomiska ramar	34
7.1	Förslag till ekonomisk ram 2026–2037	34
7.2	Vidmakthållande av vägar och järnvägar	37
7.3	Utveckling av transportsystemet	44
7.3.1	Större investeringar	45
7.3.2	Trimnings- och miljöåtgärder	47
7.3.3	Länsplaner för regional transportinfrastruktur	50
7.3.4	Forskning och innovation	51
7.3.5	Övriga utvecklingsmedel	52
7.3.6	Planeringsram för vissa vägar och järnvägar	52
8	Finansiering	53
8.1	Principer för finansiering av transportinfrastruktur	53
8.2	Nya möjligheter till alternativ finansiering ska prövas	55
8.3	Medfinansiering från EU	57
9	Genomförande av satsningarna på vidmakthållande och utveckling	58
9.1	Kostnadskontroll och finansiell styrning	58
9.1.1	Riskreserv för hantering av fördyringar	61
9.1.2	Omfördelning av förvaltningsutgifter	62
9.2	Produktivitet i anläggningsbranschen	63
9.3	Kompetensförsörjning	66
10	Förväntade effekter och konsekvenser	67
11	Den fortsatta planeringsprocessen	69

12	Tillkännagivanden från riksdagen	70	Prop. 2024/25:28
12.1	Automatiserade och självkörande fordon	70	
12.2	Kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar	71	
12.3	Nya stambanor för höghastighetståg	73	
Bilaga 1	Förteckning över remissinstanserna	74	
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 3 oktober 2024	77	

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringens förslag:

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).

2 Ärendet och dess beredning

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 medborgare och näringsliv.

Regeringen inledde arbetet med att ta fram underlag för denna proposition genom att den 15 juni 2023 uppdra åt Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag för bedömning av ekonomiska ramar för möjliga åtgärder i transportinfrastrukturen för planperioden 2026–2037 (LI2023/02737). Trafikverkets förslag till fördelning skulle enligt uppdraget tas fram mot bakgrund av gällande ekonomiska planeringsram, som uppgår till 799 miljarder kronor i 2021 års prisnivå, samt redovisa hur inriktningen förändras om den befintliga ekonomiska ramen ökas respektive minskas med 10 respektive 20 procent.

Trafikverket redovisade uppdraget den 15 januari 2024 och det av Trafikverket redovisade inriktningsunderlaget remitterades med svarstid fram till den 15 april 2024 (LI2023/03919). En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 1*.

Det har vidare hållits två remissmöten. Den 9 april 2024 hölls ett remissmöte med syftet att ge regionala företrädare tillfälle att framföra synpunkter och kommentarer på inriktningsunderlaget. Samtliga länsplaneupprättare samt Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) var representerade vid mötet. Ett ytterligare remissmöte med företrädare för näringslivet och andra organisationer hölls den 11 april 2024.

Trafikverkets inriktningsunderlag och remissynpunkterna utgör tillsammans med redovisningar av ett stort antal regeringsuppdrag som beskrivs i avsnitt 5 det huvudsakliga underlaget för regeringens ställningstaganden i denna proposition.

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). Tillkännagivandet behandlas i avsnitt 12.1. Regeringen konstaterar där att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Riksdagen har vidare tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar (bet. 2021/22:TU16

punkt 23, rskr. 2021/22:369). Tillkännagivandet behandlas i avsnitt 12.2. Regeringen konstaterar där att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Riksdagen har dessutom tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om att säga nej till att bygga höghastighetsjärnväg (bet. 2022/23:TU4 punkt 13, rskr. 2022/23:137). Tillkännagivandet behandlas i avsnitt 12.3. Regeringen konstaterar där att tillkännagivandet är slutbehandlat.

I denna proposition, som bygger på en överenskommelse mellan regeringen och Sverigedemokraterna, beskrivs vilken inriktning som bör väljas för nästa planperiod samt lämnas 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.

3 Utgångspunkter

3.1 Övergripande utgångspunkter

Regeringens utgångspunkt är att hela Sverige ska fungera. 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. Villkoren för att leva, bo och verka i hela landet ska stärkas. Transporter och resor är nödvändigt för att hela samhället ska fungera och utvecklas och den statliga transportinfrastrukturen ska bidra till detta. En välfungerande transportinfrastruktur stärker såväl Sveriges samlade konkurrenskraft som regional utveckling.

Det säkerhetspolitiska läget är också en faktor som ställer nya krav på transportinfrastrukturen. Transportsektorn behöver utveckla och stärka sin förmåga att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner, både vid olika typer av fredstida kriser och vid höjd beredskap och ytterst i krig.

Regeringen vill betona vikten av underhåll av vägar och järnvägar samt kostnadseffektiva åtgärder för att optimera transportinfrastrukturen och öka transporteffektiviteten. Regeringen anser att de gemensamma resurserna ska förvaltas så effektivt som möjligt. Det innebär att det befintliga transportsystemet ska vårdas och underhåll ska prioriteras, men också att investeringar i ny transportinfrastruktur görs 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.

Regeringen anser att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen.

Den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet, inklusive funktions- och hänsynsmålen med därtill hörande etappmål, samt de av riksdagen beslutade klimatmålen nås. Ett trafikslagsövergripande förhållningssätt, fyrstegsprincipen samt de av riksdagen fastställda transportpolitiska principerna ska enligt regeringen vara vägledande för kommande satsningar.

Regeringen avser vidare att aktivt pröva möjligheten till finansiering på andra sätt än genom anslag och avgifter. En förutsättning för alternativa finansieringsformer är att de kan leda till ett snabbare och mer kostnads-effektivt genomförande, eller att fler projekt kan genomföras inom en viss tidsram än vad som annars hade varit fallet.

De fyra samarbetspartierna i Tidöavtalet har träffat en principöverenskommelse om infrastrukturinvesteringar i hela landet. Den anger hur partierna vill forma ett robust och effektivt transportinfrastruktursystem där varje trafikslags fördelar kan utnyttjas på bästa sätt och komplettera varandra. I avsnitt 6 beskrivs regeringens inriktning för transportinfrastrukturen utifrån principöverenskommelsen.

3.2 Transportpolitiska mål och principer

De transportpolitiska målen och målstrukturen uttrycker den politiska inriktningen för transportsektorn och ska vara utgångspunkter för den statliga transportpolitiken. Transportpolitikens övergripande mål, som beslutades av riksdagen 1998 (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266), är att en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig 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. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa (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 regeringens skrivelse Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll (skr. 2023/24:59) bedömdes

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 år 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. Etappmålet för trafiksäkerhet som regeringen beslutat innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030 (jämfört med medelvärdet för 2017–2019), att antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030, och att antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska minska med minst 25 procent till år 2030 (I2020/00423).

Regeringens politik inom transportområdet ska bidra till att det övergripande transportpolitiska målet och de sinsemellan jämbördiga funktions- och hänsynsmålen nås.

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 transport ska utföras.
- Beslut om transportproduktion bör ske 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.

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

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

För att bidra till de svenska transportpolitiska målen krävs att den svenska infrastrukturplaneringen samspelar väl med internationell infrastrukturplanering. Transporter är ett viktigt politikområde även inom EU eftersom det är en förutsättning för att bidra till rörlighet för människor och varor inom unionen. Arbetet inom EU har främst gått ut på att inrätta en gemensam transportmarknad, tillåta frihet att tillhandahålla tjänster och öppna transportmarknaderna. I samband med öppnandet av transportmarknaderna har det varit centralt att samtidigt skapa rättvisa konkurrensvillkor både inom de enskilda trafikslagen och mellan dem. Harmoniseringen har därför fått allt större betydelse och omfattar nu nationella rättsliga och administrativa bestämmelser samt tekniska, sociala och skattemässiga system för transportsektorn.

På transportinfrastrukturområdet finns EU-rättsakter för att främja utveckling, drift och underhåll av transportinfrastrukturen på ett sådant sätt att den bidrar till säkra, effektiva och miljövänliga transporter. Exempel på sådana rättsakter är Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (driftskompatibilitetsdirektivet) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet (vägsäkerhetsdirektivet). Det förstnämnda direktivet syftar till att skapa ett tekniskt sammanlänkat och driftskompatibelt järnvägssystem inom unionen. I vägsäkerhetsdirektivet ställs krav på trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser, trafiksäkerhetsrevisioner, förvaltning av vägnätets säkerhet och säkerhetsinspektioner.

När det gäller utveckling av transportinfrastruktur är Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013 (TEN-T-förordningen) av central betydelse.

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) omfattar infrastrukturen för alla trafikslag – väg, järnväg, luftfart och sjöfart inklusive inre vattenvägar samt urbana knutpunkter och multimodala kopplingar mellan trafikslagen. TEN-T-förordningen syftar till att bygga ett pålitligt, sömlöst och högkvalitativt transportnätverk som säkerställer hållbara anslutningar över hela Europa utan fysiska avbrott, flaskhalsar och saknade länkar. Rådet anförde i samband med att de antog den nya, reviderade, TEN-T-förordningen 2024 att nätet kommer att bidra till uppnåendet av EU:s mål för hållbar rörlighet samt ekonomisk, social och territoriell sammanhållning.

TEN-T-förordningen definierar krav för infrastrukturen med tre målår: år 2030 för stomnätet, år 2040 för det utvidgade stomnätet och år 2050 för hela TEN-T (övergripande nätet). Sverige har åtagit sig att utveckla nätet och genomföra lämpliga åtgärder så att nätet uppfyller förordningens riktlinjer under förutsättning att det ryms inom tillgängliga ekonomiska resurser. TEN-T-förordningen definierar också nio europeiska transport-

korridorer (tidigare stomnätskorridorer) som är de delar av stornätet som är av högsta strategiska betydelse för utvecklingen av hållbara och multimodala gods- och persontransportflöden i EU. Sverige berörs av två av dessa: Skandinavien–Medelhavet och Nordsjön–Östersjön.

Det finns en stor mängd EU-rättsakter som inte reglerar transportinfrastrukturen i sig, men som i hög grad påverkar efterfrågan och användningen av infrastrukturen samt byggnation av den. Exempel på nyligen tillkomna eller föreslagna rättsakter är

- lagstiftningspaketet om klimat (55-procentspaketet), inklusive ändrade regler för EU:s utsläppshandel, regler om laddinfrastruktur och vätgas (AFIR) samt regler för att minska utsläppen och öka användningen av hållbara drivmedel för sjöfarten (Fuel EU Maritime) respektive flyget (ReFuel EU Aviation),
- en ny förordning om skärpta normer för koldioxidutsläpp för tunga fordon,
- en ny förordning om användning av järnvägsinfrastrukturkapacitet,
- ett reviderat direktiv om kombinerad transport,
- ett reviderat direktiv om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (mått- och viktdirektivet), och
- det nyligen reviderade direktivet om ett ramverk för införande av intelligenta transporter på vägområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (ITS-direktivet).

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.

De nordiska transportministrarna möts i en rad olika sammanhang, inte minst i det informella nordiska transportsamarbetet. I Fredrikstaddeklarationen 2022 enades de nordiska länderna om att stärka samarbetet rörande transporter och infrastruktur och inom ramen för deklarationen lyfts ett stärkt nordiskt samarbete på flera viktiga områden. Under Sveriges ordförandeskap i det Nordiska ministerrådet 2024 är det fokus på civil beredskap, elflyg, elektrifiering av vägtransporter och gröna sjöfartskorridorer. Även inom FN finns flera samarbeten inom transportområdet, exempelvis inom FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE), den internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) och den internationella sjöfartsorganisationen (IMO).

4 Transportsystemet i dag och i framtiden

4.1 Dagens transporter¹

Persontransporter

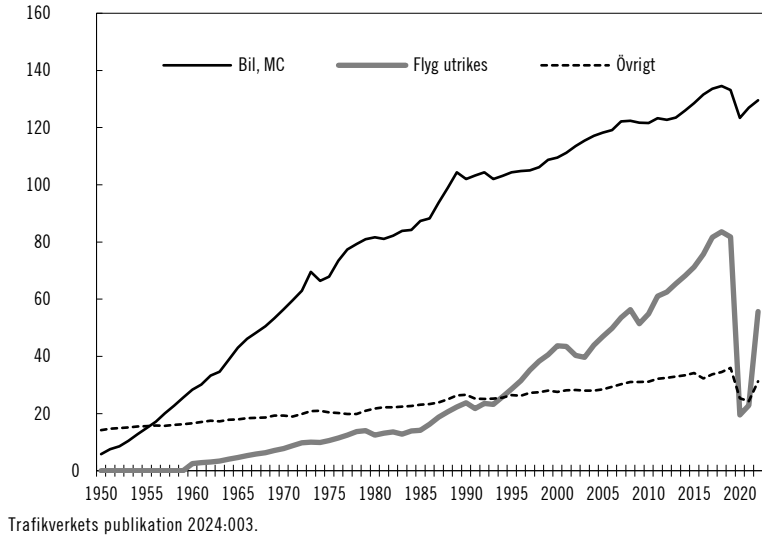
I genomsnitt reser svenskarna omkring 40 kilometer per person och dag inrikes, alla färdmedel och ärenden sammantaget. Reslängden per person har ökat stadigt sedan mycket lång tid tillbaka, men de senaste två decennierna har inrikesresandet ökat långsammare än förut, och reslängdsökningen har i hög grad 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 fyra procent sker med fjärrtåg, omkring tre procent med flyg, två procent till fots och en procent med cykel, se figur 4.1 och figur 4.2. Färdmedelsfördelningen har varit likartad sedan 1970-talet. Under en lång tid har flygtrafiken ökat, 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 minskningen nu återgått till tidigare nivåer är särskilt resandet med flyg och fjärrtåg fortfarande lägre än före pandemin.

¹ Uppgifterna i detta avsnitt kommer när inget annat anges från Trafikverkets inriktningsunderlag (Trafikverket publikation 2024:003).

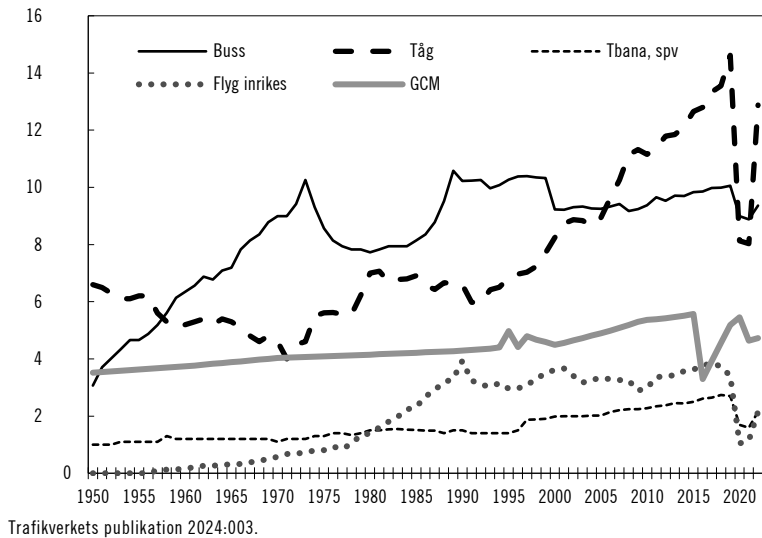
Figur 4.1 Resande med olika färdmedel (miljarder personkilometer) 1950–2022

Bil, utrikes flyg och övriga färdmedel



Figur 4.2 Resande med olika färdmedel (miljarder personkilometer) 1950–2022

Övriga färdmedel (buss, tåg, t-bana/spårväg, flyg inrikes samt gång/cykel/moped)

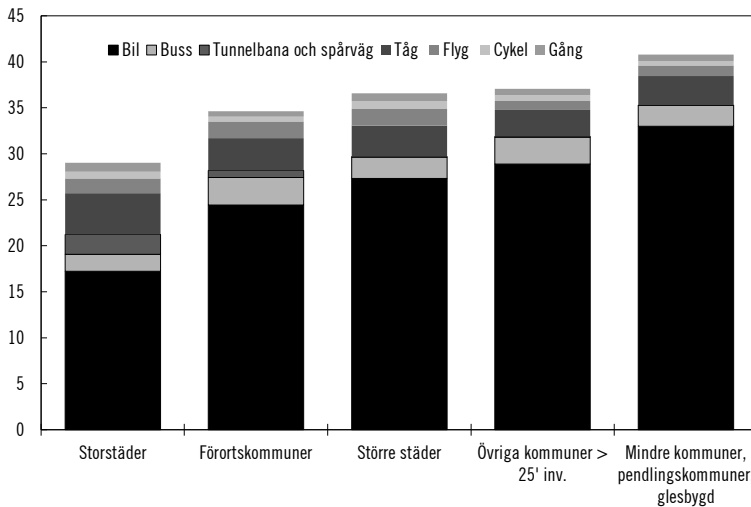


Huvuddelen av inrikesresandet utgörs av olika typer av resor utan koppling till arbete eller utbildning, t.ex. inköp, service, besök, turism och andra fritidsaktiviteter. Resor till och från arbetet utgör en knapp fjärdedel av det totala resandet. Andelen arbetsresor är något lägre för bilresandet

och något högre för det regionala kollektivresandet. 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 på landsbygd: boende på landsbygd reser i genomsnitt nästan dubbelt så långt med bil per person som boende i tätort. Allra mest med bil reser de som bor i mindre kommuner, inklusive så kallade pendlingskommuner (storstadsnära kommuner med en hög andel utpendling), se figur 4.3.

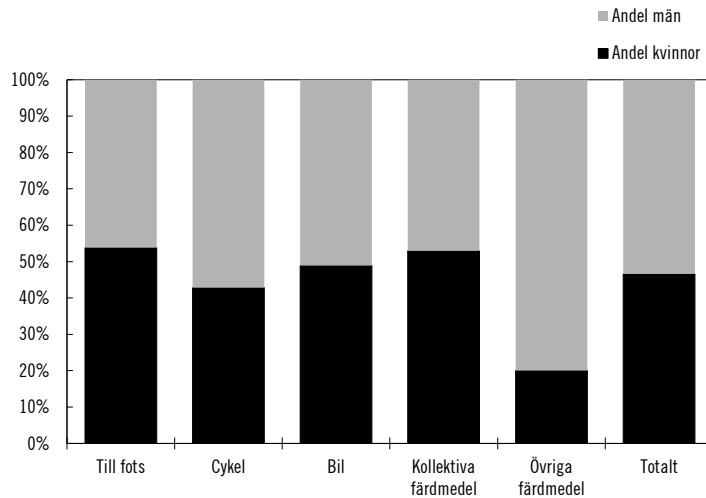
Figur 4.3 Genomsnittlig reslängd (km) per person och dag, per typ av bostadskommun och färdmedel



Bearbetning av figur i Trafikverkets publikation 2021:186.

Medan den sammanlagda reslängden per person stadigt har ökat så har den sammanlagda restiden varit oförändrad sedan lång tid tillbaka. 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, se figur 4.4.

Figur 4.4 Andel av total färdlängd som utförs av kvinnor respektive män med olika färdmedel

Resvanor i Sverige 2023, Trafikanalys.

Det finns flera tecken på att skillnaderna i resmönster minskar över tid. Ett exempel från Trafikanalys som visar på detta 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 biläggande, körkortsandel och körsträcka avtar över tid, även om de i samtliga fall fortfarande är högre bland män.

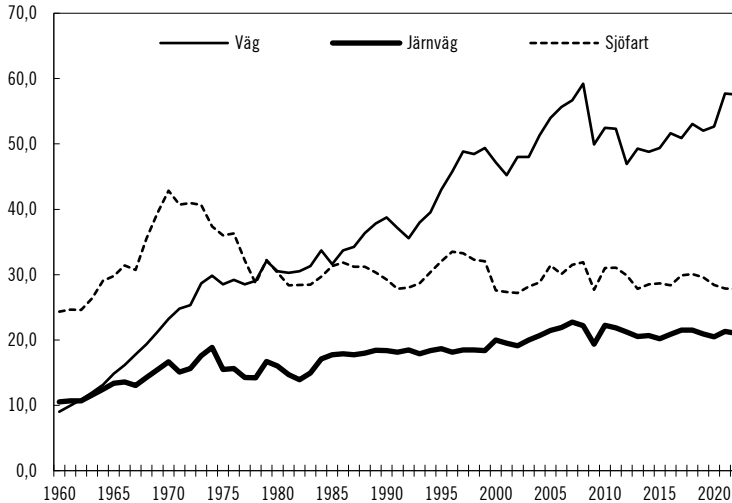
Godstransporter

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 tonkilometer² per år. Under samma period har lastbilstransporterna stått för ca hälften av godstransportarbetet och sjöfart och järnvägstransporter för ca 30 respektive ca 20 procent, se figur 4.5. Under den senaste femårsperioden har andelen lastbilstransporter ökat med knappt fem procentenheter med motsvarande minskning av sjötransporterna. Järnvägens andel av godstransportarbetet har varit oförändrad under samma period.

² En tonkilometer innebär en förflyttning av ett ton gods en kilometer.

Figur 4.5 Inrikes godstransportarbete (miljarder tonkilometer) per trafikslag, 1960–2022

Prop. 2024/25:28



Trafikverkets publikation 2024.003.

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, 2022). Eftersom de transporterna i snitt är kortare motsvarar det 35 procent av transportarbetet inom segmentet. Järnvägstransporterna är till stor del interregionala eller internationella och få järnvägstransporter sker 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 sker mellan ett fåtal geografiska områden och domineras av vissa varugrupper. Trafiken på inre vattenvägar, dvs. inom Vänerne respektive Mälaren, har mycket liten omfattning. Flygets roll för godstransporter är 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 transporterna, mätt i ton, sker med sjöfart, drygt 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, samt Trelleborgs hamn, som är Sveriges största hamn för rullande gods. I Göteborgs hamn, som även är Skandinavien största hamn, hanterades 57 procent av

Sveriges containerhandel 2023³, jämnt fördelat mellan export och import. Samtidigt är Västra stambanan, en av Sveriges viktigaste järnvägar, överbelastad. För järnväg är 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 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 vad gäller transporter mot kontinenten och övriga världsdelar.

Trafik

Räknat i fordonskilometer 2019, före pandemin, 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 sedan lång tid ökat något snabbare än befolkningmängden, medan trafiken med lätta lastbilar har ökat mycket snabbare.

Personbilsresandet består till största delen av långa resor på landsbygd, utan koppling till arbete. Arbetsresor, korta resor, och resor inom tätorter står för relativt små andelar av personbilsresandet. Omkring 70 procent av vägtrafiken sker utanför tätorterna. Invånare utanför de tre storstadsregionerna, där två tredjedelar av befolkningen bor, gör 75 procent av trafikarbetet. Två tredjedelar utgörs av resor längre än tre mil. Andra ärenden än resor till och från arbete och skola, t.ex. 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 koncentrerad till vissa tidpunkter och platser huvudsakligen i Stockholm och i Göteborg. På dessa platser och tider är å andra sidan trängselnivån hög och medför betydande restidsförlängning och restidsosäkerhet.

Räknat i tågkilometer utgörs järnvägstrafiken till nära 80 procent av persontåg 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 knapp tiondel 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 har ökat avsevärt under 2000-talet fram till pandemin, med en ökning på drygt 40 procent under perioden 2000–2019. RKM-resandet har fördubblats 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 flygpassagerare gör utrikesresor. Utrikestrafiken står för 84 procent av resorna på svenska trafikflygplatser mot 16 procent

för inrikestrafiken.⁴ I Sverige finns för närvarande 44 så kallade instrumentflygplatser.⁵ Av dessa är 10 statligt ägda och resterande ägda av kommuner, regioner eller av privata aktörer. För närvarande är 27 av flygplatserna beredskapsflygplatser vilket innebär att de har beredskap för att kunna ta emot samhällsviktigt flyg även under de timmar då flygplatsen är stängd.

Totalt finns det i Sverige cirka 150 möjliga omlastningsplatser för sjöfarten varav 54 är allmänna hamnar och 25 ingår som kusthamnar i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Av dessa 25 kusthamnar ingår fem hamnar i TEN-T:s stomnät. Gemensamt hanterar hamnarna i stomnätet drygt 40 procent av de totala godsvolymererna i svenska hamnar.

4.2 Transportutvecklingen

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 osäkra. Trafikverket drar dock i inriktningsunderlaget slutsatsen att osäkerheterna i den prognostiserade trafikutvecklingen inte är så stora att de påverkar slutsatser och rekommendationer i underlaget.⁶ Trafikverket har sedan inriktningsunderlaget redovisades också publicerat en jämförelse mellan tidigare trafikprognoser och verklig trafikutveckling (Trafikverkets publikation 2024:108). Trafikverket konstaterar att syftet med prognoserna för persontransporter de senaste 15 åren gradvis har förskjutits mot att visa utvecklingen om såväl beslutad som aviserad politik faktiskt genomförs. Det anses vara en viktig förklaring till att dessa prognoser har överensstämt förhållandevis väl med den faktiska utvecklingen av vägtransporterna. Äldre prognoser har däremot bara tagit hänsyn till redan beslutad politik vilket har gjort att prognoserna i vissa fall har överskattat utvecklingen av vägtrafiken. 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. Den snabba ökningen av den regionala tågtrafiken förklarar huvuddelen av ökningen av tågtrafiken efter år 2000 som redovisas i figur 4.2.

Sedan inriktningsunderlaget redovisades har Trafikverket dessutom publicerat nya s.k. basprognoser (Trafikverkets publikation 2024:38, 2024:40 och 2024:072). Trafikverkets nya prognoser visar hur person- och godstrafiken väntas utvecklas 2019–2045, medan prognosen som Trafikverket redovisade i inriktningsunderlaget visade utvecklingen 2017–2040. Indata om befolkning och sysselsättning i prognosen för

⁴ Källa: Trafikanalys, Luftfart 2023.

⁵ Dessa flygplatser har någon form av instrumentflygningshjälpmedel som stöd för piloternas navigering vid flygning i väder med nedsatt sikt.

⁶ Trafikverket hänvisar till känslighetsanalyser som gjordes i det förra inriktningsunderlaget. Där anger de ett osäkerhetsintervall på omkring 20–40 procents ökning av personbilsresandet till 2040, och omkring 35–60 procents ökning av tågresandet.

2019–2045 bygger på nyare underlag från Statistiska centralbyrån och Konjunkturinstitutet än i den förra basprognosen. Anpassningar av godstransportvolymerna har gjorts för varugrupperna olja, petroleum och skog samt även för varugrupperna stål och maskiner. Dessa justeringar hänger samman med antaganden som har gjorts kring elektrifiering samt stora industriinvesteringar på ett antal orter. I persontransportprognosen har Trafikverket beräknat ett extra befolkningstillskott till följd av ökad inflyttning i de kommuner som har fått eller förväntas få stora investeringar i fossilreducerade industrier, så som batterifabriker och grön ståltillverkning.

Persontrafik

Indata till persontrafikprognosen är bl.a. att realinkomsterna väntas öka med 45 procent mellan 2019 och 2045. Samtidigt väntas körkostnaden för bil minska med ca 22 procent, vilket till stor del beror på antaganden om elektrifiering av fordonsflottan. Därutöver antar Trafikverket en omfattande elektrifiering av vägfordonsflottan framöver på grund av skärpningar av de så kallade CO²-kraven på EU-nivå. Detta innebär en hög förväntad elektrifieringsgrad med drygt 90 procent för lätta fordon och 80 procent för tunga fordon år 2045. Behovet av fossilfria/förnybara drivmedel blir därför begränsat 2045, och den genomsnittliga körkostnaden minskar trots att högre priser antas på bensin och diesel. Totalbefolkningen i Sverige väntas öka med ca 12 procent. Den förvärvsarbetande delen av befolkningen ökar något snabbare i antal än befolkningen i övrigt. Indata om befolkning och sysselsättning bygger på nyare underlag från Statistiska centralbyrån och Konjunkturinstitutet än i den förra basprognosen, som refererades i inriktningsunderlaget.

Det sammanlagda persontransportarbetet förväntas öka med knappt en procent per år mellan 2019 och 2045, se tabell 4.1. Störst relativ ökning står tågtrafiken (+1,5 procent per år) och övrig spårtrafik, dit tunnelbana och spårväg räknas (+1,3 procent per år) för, men även biltrafiken ökar relativt mycket (+0,9 procent per år). Detta är något lägre ökningstakter än i den tidigare basprognosen som visade en ökning av tågtrafiken med 1,8 procent per år och biltrafiken med 1,1 procent per år. I Trafikverkets prognos ingår bara motoriserat resande, alltså inte gång och cykel.⁷ Som konstaterades i avsnitt 4.1 utgör de trafikslagen en liten del av det totala transportarbetet.

Kollektivtrafikresandet är och förblir koncentrerat till storstäderna och deras omgivningar, och där antas också påtagliga ökningarna av kollektivtrafikresandet ske. Trängseln i kollektivtrafiken väntas därmed öka, i synnerhet i Stockholmsområdet. Ökningen av biltrafiken beror framför allt på ökande befolkning, samt på minskade körkostnader och ekonomisk tillväxt. Biltrafiken ökar främst där befolkningen ökar, dvs. främst i storstadsregionerna, vilket leder till tydliga ökningarna av vägträngseln. Andelen trafik som sker i trängsel ökar kraftigt, upp till en fördubbling, i storstads-

⁷ Modellen kan hantera gång och cykel i ett nuläge, men en tillförlitlig prognos skulle kräva omfattande kodning av detaljer i gång- och cykelnätet i hela landet. Notera också att transportarbetet i utgångsläget skiljer sig från figur 4.1 och figur 4.2, vilket beror på att det är olika statistikällor.

områdena, men huvuddelen av landets trafik sker fortfarande på tider och platser utan större trängselproblem. Prop. 2024/25:28

Tabell 4.1 Resande med olika färdmedel, (miljarder personkilometer per år)

	2019	2045	Total utveckling	Årlig utveckling
Personbil	90,2	114,1	26%	0,9%
Tåg	16,1	23,5	47%	1,5%
Buss	11,2	12,1	8%	0,3%
Övriga spår	2,9	4,1	42%	1,3%
Flyg (inrikes)	3,4	3,7	10%	0,4%
Transportarbete totalt	123,8	157,5	27%	0,9%

Trafikverkets publikation 2024:038.

För flygtrafiken anges i tabellen ovan en måttlig ökning för inrikes flygtrafik.⁸ Det beror bl.a. på att det skedde en stor minskning av flygresandet under pandemin.

Persontransportarbetets fördelning mellan olika färdmedel väntas vara ungefär densamma i prognosåret som i basåret, se tabell 4.2. Personbilstrafiken står fortsatt för nästan tre fjärdedelar av det totala persontransportarbetet. Tågtrafikens andel ökar med ett par procentenheter. Övrig spårtrafik, dit tunnelbana och spårväg räknas, ökar men står fortsatt för en liten andel av persontransportarbetet.

Tabell 4.2 Resande (andel av antal personkilometer) uppdelat på färdmedel

	2019	2045
Personbil	73%	72%
Tåg	13%	15%
Buss	9%	8%
Övriga spår	2%	3%
Flyg (inrikes)	3%	2%
Summa	100%	100%

Trafikverkets publikation 2024:038.

Godstrafik

Trafikverkets nya basprognos för godstrafiken baseras på bl.a. Konjunkturinstitutets referensscenario från 2022 med scenarier för den svenska ekonomins utveckling fram till 2045. Denna prognos, som uttrycks i kronor, omvandlas till en prognos i ton med hjälp av en varuvärdesprognos, som i fasta priser anger hur antalet kronor per ton och

⁸ Trafikverket har publicerat en separat basprognos för flyg (Trafikverkets publikation 2024:072) och där beräknas inrikes flyg öka ännu något långsammare, med totalt ca 2 procent. Skillnaden mellan prognoserna beror på hur transportarbetet har kalibrerats.

varugrupp utvecklas under perioden för export, import, produktion och förbrukning.

För vägtrafiken antas ett höjt dieselpriis, en lägre bränsleförbrukning, en större andel fordon som körs på el samt ett höjt elpris. Eftersom körkostnaden för elfordon är betydligt lägre än för dieselfordon, och andelen elfordon ökar betydligt i basprognosen, är nettoeffekten att vägtrafiken får lägre framtida transportkostnader. För järnvägstrafigen antas högre transportkostnader som orsakas av en höjning av banavgifterna samt ett höjt elpris. Även sjöfarten antas få högre transportkostnader, som bl.a. hänger samman med den merkostnad för sjötransporter som uppkommer till följd av priset på utsläppsrätter.

Den totala tillväxttakten för godstransportarbetet i Sverige ökar enligt prognosen med 0,8 procent per år fram till 2045, se tabell 4.3. 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.

Tabell 4.3 Transportarbete, miljarder tonkilometer per år

	2019	2045	Total utveckling	Årlig utveckling
Väg	51,1	72,5	42%	1,4%
Järnväg	22,2	29,3	32%	1,1%
Sjöfart	32,4	28,0	-14%	-0,6%
Totalt	105,7	129,9	23%	0,8%

Trafikverket 2024:40.

Godstransporterna i Sverige bedöms öka i betydligt lägre takt än i tidigare planeringsomgångar, och ligga mer i nivå med den historiska utvecklingen. Det beror framför allt på att den ekonomiska utvecklingen antas gå långsammare, att varornas värde antas öka mer (vilket dämpar ökningen i ton) samt att användningen, och därmed fraktbehovet, av råolja och oljeprodukter i transportbranschen antas mer eller mindre upphöra till följd av klimatpolitiska åtgärder. Trafikverkets prognos som redovisades i inriktningsunderlaget var preliminär men överensstämmer med den nya prognosen. Dock angavs där andra prognosår (2017–2040), vilket gör att siffrorna skiljer sig något åt.

5 Aktuella initiativ

Transportinfrastrukturen är en viktig del i transportsystemet tillsammans med andra delar så som regelutveckling, ekonomiska styrmedel samt teknisk utveckling av bl.a. fordon, bränslen och digitala system. Även beslut som fattas av transportsystemets olika aktörer om t.ex. trafikering, logistikupplägg, investeringsbeslut i näringslivet samt samhällsplanering

är av stor betydelse för transportsystemet. Planeringen av transportinfrastruktur ska därför ses i ett sammanhang där omvärldsförutsättningar och politiska och andra beslut påverkar hur infrastrukturen kommer att användas och därmed bör utformas. Samtidigt ger transportinfrastrukturens utveckling i sin tur förutsättningar för uppfyllelsen av de transportpolitiska målen och andra politiska mål.

Regeringen har tagit ett antal initiativ för att forma ett robust och effektivt transportsystem där varje trafikslags fördelar nyttjas på bästa sätt och kompletterar varandra. Många av dessa initiativ har en gemensam övergripande strävan att på ett kostnadseffektivt sätt bidra till att uppnå ett bättre fungerande transportsystem. Åtgärderna har olika inriktning och kan ha effekt på kortare eller längre sikt.

Nedan beskrivs ett urval av de initiativ som har genomförts eller påbörjats sedan regeringen den 7 juni 2023 fastställde den nu gällande trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Sedan dess har stora förändringar skett i omvärlden – inte minst genom det försämrade säkerhetsläget, men också till följd av bl.a. ett ändrat konjunkturläge och nya EU-beslut. Inledningsvis beskrivs ett urval av regeringens initiativ som påverkar användningen av transportsystemet och därmed utgör förutsättningar för den fortsatta planeringen av transportinfrastrukturen. Därefter beskrivs ett antal åtgärder som regeringen har vidtagit inom transportinfrastrukturområdet.

Varje trafikslags fördelar ska utnyttjas på bästa sätt

Regeringen driver ett strategiskt arbete för att stärka luftfartens konkurrenskraft och för att stödja driften vid de regionala flygplatserna. Det statliga driftstödet har fördubblats till kommunala och privata flygplatser som är berättigade till stöd. Det gäller flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten, ingår i ett statligt nät av beredskapsflygplatser eller där det bedrivs reguljär inrikes linjetrafik av betydande omfattning. Arlanda flygplats har stor betydelse för både transportsystemet och den svenska ekonomin. För att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft beslutade regeringen i december 2023 att tillsätta en statlig samordnare (dir. 2023:178). I samordningsuppdraget ingår att föra dialog med berörda aktörer för att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras på såväl kort som lång sikt för ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda flygplats. Samordnarens slutsatser kommer att vara ett viktigt underlag inför regeringens beslut om den kommande nationella planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Vidare genomfördes efter regeringens förslag i vårandringsbudgeten för 2024 en satsning för att täcka ett ackumulerat underskott inom det gemensamma avgiftsutjämningsystemet för passagerare och dess bagage till följd av den kraftigt minskade flygtrafiken under pandemin (prop. 2023/24:99, bet.2023/24:FiU21, rskr 2023/24:251). Flyget har stor betydelse för Sveriges ekonomi och konkurrenskraft genom att tillgodose personers och näringslivets behov av långväga resor. I takt med att flygets klimateffekter mer och mer hanteras på EU-nivå, t.ex. genom krav på inblandning av hållbara flygbränslen och att den fria tilldelningen av utsläppsrätter fasas

ut, minskar behovet av en nationell flygskatt ur klimathänseende. Mot denna bakgrund anser regeringen att det är möjligt att avskaffa flygskatten, som har negativ påverkan på flygets lönsamhet och i förlängningen riskerar att minska antalet flyglinjer. Regeringen har i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 Finansplan och skattefrågor) föreslagit att flygskatten avskaffas.

Regeringen har inlett ett strategiskt arbete kring maritima frågor med målet att innovativa och hållbara blåa näringar ska ha bästa möjliga förutsättningar i Sverige, så att en omställning till en fossilfri blå ekonomi som är robust och konkurrenskraftig kan realiseras. För att stärka sjöfartens konkurrenskraft och öka överflyttning till sjöfart har regeringen i mars 2024 ändrat och förlängt uppdraget till Trafikverket om en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart (LI2024/00655). För att ytterligare stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft aviserade regeringen i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1, utg.omr. 22) att stämpel-skatt vid beviljande av ansökan om in-teckning i skepp bör slopas.

För att underlätta intermodala godstransporter och en överflyttning från lastbil till järnväg och sjöfart är det viktigt med goda konkurrensvillkor. 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 har också den 20 juni 2024 gett 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 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 miljö-kompensationen för godstransporter på järnväg förlängs till 2030 vilket kräver godkännande från Europeiska kommissionen.

Regeringen arbetar strategiskt med att utveckla förutsättningarna för godstransporterna. Regeringen har därför en tät dialog med berörda branschorganisationer och ett godstransportforum har bildats. Fokus ligger på förutsättningsskapande åtgärder för ett godstransportsystem som är intermodalt och effektivt, fossilfritt och resurssnålt, robust samt tillhandahåller konkurrenskraftiga godstransporter. Inom ramen för det strategiska arbetet föreslår regeringen också i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1, utg.omr. 22) ett godstransportpaket med åtgärder för ett effektivare utnyttjande av godstransportsystemet.

Såväl gods- som persontransporter kan också bli mer effektiva, säkra och hållbara genom automatiserade och självkörande fordon. Regeringen har tagit ett antal initiativ för att främja denna utveckling, se vidare avsnitt 12.

Transportsektorns klimatpåverkan motsvarar en tredjedel av Sveriges territoriella utsläpp, exklusive upptag enligt LULUCF⁹. För att nå Sveriges klimatmål och åtaganden inom EU behöver transportsektorn utvecklas i syfte att bidra till klimatomställningen. Regeringens inriktning framåt är tydlig; vägtransporterna ska ställas om, i huvudsak genom elektrifiering.

Utsläppen från inrikes transporter utgör mer än hälften av Sveriges utsläpp inom EU:s ansvarsfördelningsförordning (ESR)¹⁰. Transportsektorns klimatomställning är därför 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 ett succesivt minskande tak för utsläppen från transportsektorn. Fokus för politiken kommer därför i allt högre grad att handla om hur tillgänglighet och konkurrenskraft kan utvecklas inom ramen för ett minskande utsläppsutrymme.

Under de närmaste åren behöver takten i omställningen öka och därför beslutade regeringen i december 2023 skrivelsen Regeringens klimat-handlingsplan – hela vägen till nettonoll (skr. 2023/24:59) som innehåller åtgärder för att påskynda elektrifieringen av både lätta och tunga fordon. Där ingår ett åtgärdepaket för ladd- och tankningsinfrastruktur i hela landet. Som en följd av detta föreslår regeringen i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1, utg.omr. 21) en förlängd satsning till 2030 på utbyggnad av ladd- och tankinfrastruktur för tunga fordon. Regeringen följer även utvecklingen inom dynamisk laddning, dvs. laddning under färd på elväg. Regeringen gör även andra viktiga 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 kommit lika långt eller inte är möjlig spelar fossilfria drivmedel en avgörande roll. Samtidigt ska politiken därför fortsätta att främja utveckling och produktion av nya fossilfria bränslen, men också för att fasa ut de fossila drivmedlen.

Därutöver ingår åtgärder för att effektivisera transportsystemet som kan bidra till viktiga utsläppsminskningar samtidigt som tillgängligheten i samhället utvecklas. En ökad transporteffektivitet innebär 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 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 människor och näringsliv att tillgodose transportbehov och tillgänglighet med ett mindre trafikarbete.

Jämfört med vägtransporterna har luft- och sjöfartssektorn en längre väg till i princip nollutsläpp. I regeringens klimathandlingsplan ingår därför

⁹ Nettoutsläpp och nettoupptag av växthusgaser från markanvändning (LULUCF).

¹⁰ Effort Sharing Regulation (ESR).

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 har regeringen i januari 2024 gett Trafikverket i uppdrag att samordna statliga myndigheters arbete med transportsektorns klimatomställning.

Behovet av klimatanpassningsåtgärder ökar också så att samhällsviktiga funktioner kan upprätthållas. Regeringens arbete med detta beskrivs nedan.

Förmåga att upprätthålla beredskap och andra samhällsviktiga funktioner

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 totalförsvaret. Detta är funktioner som alltid behöver fungera, även vid olika typer av kriser och extrema väderhändelser.

Under en längre tid har säkerhetsläget i omvärlden försämrats. Sverige har sedan 2015 successivt återupptagit och skalat upp arbetet med totalförsvaret och beredskap för olika typer av kriser och ytterst krig. Med anledning av det allvarliga säkerhetspolitiska läget i Sveriges närområde och i Europa står frågor om totalförsvaret och beredskap högt på agendan för regeringen och i december 2022 gav regeringen anvisningar för Försvarsberedningens (Fö 1992:B) fortsatta arbete. Försvarsberedningen skulle bl.a. lämna förslag om totalförsvarets fortsatta inriktning och utformning. Försvarsberedningen överlämnade i april 2024 sin slutrapport Stärkt försvarsförmåga, Sverige som allierad (Ds 2024:6). Försvarsberedningen hade dessförinnan lämnat flera delrapporter, bl.a. delrapporten Kraftsamling, Inriktningen av totalförsvaret och utformningen av det civila försvaret (Ds 2023:34) i december 2023. Försvarsberedningen anger i den delrapporten 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 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.

Sveriges medlemskap i Nato och deltagande i Natos operationsplanering bedöms av regeringen ställa ökade krav på både civil och militär förmåga vilket i sin tur kan påverkas av bl.a. transportinfrastrukturens skick och

utformning. Sveriges geografiska läge, omgivet av andra allierade, gör att svensk infrastruktur och transporter, såväl på land som till sjöss och i luften är centrala delar för att möjliggöra Natos militära operationer. Den svenska förmågan att kunna stödja andra allierade, bl.a. genom värdlandsstöd, är avgörande för att alliansen ska kunna verka i denna del av Europa. Sverige behöver kunna bidra till att stärka det kollektiva försvaret och därmed Natos samlade avskräckning.

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 som råder i Sveriges närområde och i Europa gör det att regeringen anser att transportinfrastrukturen behöver stärkas och utvecklas för att samhällsviktiga funktioner ska kunna upprätthållas vid olika typer av framtida kriser, vid höjd beredskap och ytterst krig.

Mot denna bakgrund har regeringen bedömt det nödvändigt att analysera vilken transportinfrastruktur som är kritisk för det civila försvarets och för det militära försvarets behov. Regeringen gav därför den 29 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 den 15 januari 2024 samtidigt med det tidigare nämnda inriktningsunderlaget. Trafikverket konstaterar att Natomedlemskapet och utvecklingen av värdlandsstöd kommer att få stor påverkan på transportsektorn och Trafikverket samt övriga beredskapsmyndigheter.

Regeringen gör bedömningen 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.

En annan omvärldsförändring av betydelse för transportinfrastrukturen är klimatförändringarna. I regeringens skrivelse Nationell strategi och regeringens handlingsplan för klimatanpassning (skr. 2023/24:97) lyfter regeringen frågor om klimatanpassning i olika samhällssektorer. Regeringens mål är att Sverige ska vara klimatanpassat och motståndskraftigt. Samhällsviktig verksamhet ska vara klimatanpassad och robust, vilket bidrar till att Sverige får en god beredskap för naturkatastrofer, kriser och ytterst krig. Åtgärder för klimatanpassning ska vidtas på ett kostnadseffektivt och ändamålsenligt sätt med ett helhetsperspektiv i samverkan mellan relevanta aktörer.

I arbetet med att skapa en robust och tillförlitlig transportinfrastruktur ska klimatrelaterade risker fortsatt integreras och hanteras. Regeringen konstaterar bl.a. att det kommer 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 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.

Effektivt förvaldade gemensamma resurser

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 prioriterades underhållsåtgärder tydligt i Trafikverkets förslag till ramfördelning. Myndigheten ser att sådana åtgärder är avgörande för framtidens tillgänglighet, och har hög samhällsekonomisk lönsamhet för både väg och järnväg. Att underhålla i rätt tid sparar dessutom pengar i längden.

De ökade ekonomiska ramarna som riksdagen fastställde efter regeringens förslag i propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151, bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409) har skapat förutsättningar för en ökad verksamhetsvolym av järnvägsunderhåll. Regeringen förutsätter att de ökade ekonomiska resurserna kommer att medföra att ett större antal åtgärder kan genomföras i järnvägsanläggningen och att det i förlängningen ska förbättra järnvägens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet. Viktiga förutsättningar för detta är att Trafikverket fortsatt verkar 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 den 24 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 på åtgärder för att förbättra den operativa förmågan inom nio fokusområden. Med den operativa förmågan avses hela järnvägsbranschens förmåga att omsätta kunskap om anläggningens tillstånd och nedbrytning till åtgärdsbehov och genomförda åtgärder i anläggningen. Trafikverket ska lämna en uppföljande rapportering om genomförandet av åtgärder senast den 21 oktober 2024.

Eftersom behoven är stora inom vägunderhåll omfördelades och utökades avsatta medel till vägunderhåll med en miljard kronor efter regeringens förslag i budgetpropositionen för 2023 (prop. 2022/23:1, utg.omr. 22). För att minska det eftersatta vägunderhållet aviserade regeringen i budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/24:1, utg.omr. 22) ytterligare resurser för underhåll av såväl statliga som enskilda vägar. Anslaget för det statliga vägnätet ökas därför med 300 miljoner kronor per år mellan 2024–2025 och för enskilda vägar med 100 miljoner kronor per år under samma tidsperiod. I budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1, utg.omr. 22) föreslår regeringen 1 550 miljoner kronor till vägunderhåll och utökade ramar för statsbidrag till enskild vaghållning.

För att ytterligare stärka vinterväghållningen har regeringen den 30 maj 2024 gett Trafikverket i uppdrag att ta fram en handlingsplan för effektivare vinterväghållning (LI2024/01207). I handlingsplanen ska Trafikverket redovisa åtgärder som myndigheten genomför eller avser att genomföra för att utveckla och förbättra vinterväghållningen av de statliga vägarna i syfte att säkerställa framkomligheten, tillförlitligheten och trafiksäkerheten i vägtrafiken.

Regeringen anser att det är ett allvarligt problem att det sker kostnadsökningar i infrastrukturprojekt. 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 2033:25). Riksrevisionen lämnade bland annat 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. I skrivelsen konstaterar regeringen att granskningen är ett viktigt bidrag i arbetet med att utveckla processen kring framtagandet av nationell plan.

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 den 18 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 den 4 juli 2024 att Trafikverket kan gå vidare med två objekt och förbereda dem för byggstart.

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag (I2021/01687) att analysera förutsättningar och bedöma konsekvenser av förslag på hur styrning och uppföljning av Trafikverket kan utvecklas utifrån bl.a. de förslag som Ekonomistyrningsverket (ESV) redovisat i två rapporter (ESV 2020:57 och ESV 2021:21). Uppdraget delredovisades den 1 mars 2024 i enlighet med ett tilläggsuppdrag från regeringen (LI2024/00170) och ska slutredovisas senast den 31 december 2024.

Regeringen följer noga 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 så kallade revisionsmöten genomförs tidigare i processen.

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 den 29 april 2024. Trafikanalys konstaterar att kostnadsökningar i infrastrukturplaneringen är ett väldokumenterat problem. Myndigheten bedömer att problembilden på ett generellt plan ser likartad ut för drift- 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. 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.

Det är vidare viktigt att bidragsgivningen till de enskilda vägarna är ändamålsenlig och kostnadseffektiv. En s.k. bokstavsutredare fick därför den 7 september 2023 i uppdrag att se över reglerna för statsbidrag till enskild väghållning (LI2023/03119). Utredaren redovisade sitt uppdrag i juni 2024 och förslaget remissbehandlas under hösten.

Slutligen har regeringen 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 välstånd* (SOU 2024:29) att den samhällsekonomiska effektiviteten och kostnadskontrollen i planprocessen behöver stärkas och lämnar flera förslag inom området.

En transportinfrastruktur för svensk konkurrenskraft

Regeringen ser en väl fungerande transportinfrastruktur som betydelsefull för svensk tillväxt och konkurrenskraft och för att hela Sverige ska fungera. Transportinfrastrukturen har också stor betydelse för regional utveckling och landsbygdsutveckling. Regeringen prioriterar därför upprustning av befintlig järnväg, bättre vägstandard och utbyggd laddinfrastruktur, före de tidigare planerade investeringarna i nya stambanor för höghastighetståg. Behoven inom transportinfrastrukturen är 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).

Regeringen gav 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). 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 den 19 juni 2024 och slutredovisades den 30 augusti 2024. Regeringen gav i september 2024 Trafikverket i uppdrag att ingå medfinansieringsavtal för ny järnväg mellan Göteborg och Borås (LI2024/01733). Förutsatt att medfinansieringsavtal kan tas fram mellan Trafikverket och övriga parter kan Trafikverket fortsätta sitt planläggningsarbete i enlighet med regeringens uppdrag i oktober 2023.

Regeringen gav 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). Vidare beslutade regeringen att ta in ett antal helt nya kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne den nu gällande nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen perioden 2022–2033. 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.

Regeringen ser ett 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 företagsetableringarna 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 har regeringen i juni 2024 beslutat en särskild strategi för nyindustrialiseringen och samhällsomvandlingen i norra Sverige (KN2024/01434) där förstärkt transportinfrastruktur är ett av målområdena. Regeringen beslutade därtill den 13 juni 2024 att tillsätta en kommitté i form av ett accelerationskontor i syfte att underlätta industrins omställning till fossilfria produktionsprocesser genom att stödja regeringen i att stärka konkurrenskraften för företag i Sverige (dir. 2024:57). Accelerationskontoret ska bl.a. analysera olika finansieringsformer och möjligheter till synergier som syftar till att påskynda denna omställning, och vid behov föreslå åtgärder som kan bidra till en mer effektiv användning av befintliga medel, en mer gynnsam investeringsmiljö och högre mobilisering av privata investeringar. Vidare ska accelerationskontoret kartlägga och analysera möjliga alternativa effektiva finansieringsformer, exempelvis genom offentlig–privat samverkan, se även avsnitt 8.2. 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.

6 Inriktning för transportinfrastrukturen 2026–2037

Regeringen arbetar för att stärka Sveriges samlade konkurrenskraft och tillväxt, för att hela Sverige ska fungera. De övergripande utgångspunkterna för detta arbete beskrivs i avsnitt 3. Som framgår av avsnitt 5 har många åtgärder vidtagits och ytterligare en mängd initiativ pågår som syftar till att transportinfrastrukturen ska utvecklas i linje med regeringens intentioner samt för att nå de transportpolitiska målen. I detta kapitel presenteras den inriktning som regeringen vill att kommande arbete med transportinfrastruktur ska ha. Regeringens inriktning för infrastrukturplaneringen bygger på en principöverenskommelse om infrastrukturinvesteringar i hela landet som träffats mellan de fyra samarbetspartierna i Tidöavtalet. Arbetet kommer senare att tas vidare av regeringen bl.a. inom processen med att ta fram en ny trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen.

6.1 Hela Sverige ska fungera

Regeringen vill forma ett robust och effektivt transportinfrastruktursystem där varje trafikslags fördelar kan utnyttjas på bästa sätt och komplettera varandra. En väl fungerande transportinfrastruktur är avgörande för svensk konkurrenskraft och för att hela Sverige ska fungera. Det krävs omfattande resurser till väg- och järnvägsnätet eftersom behoven under lång tid har underskattats och underhållet har släpat efter, samtidigt som kostnadskontrollen har varit bristfällig. 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 för människors vardag med resor till jobb och utbildning, och att stärka förutsättningarna för en effektiv gods- trafik som främjar jobb och tillväxt i hela landet. Utvecklingen av transportinfrastrukturen ska därmed bidra till att stärka näringslivets förutsättningar och till regional utveckling och landsbygdsutveckling.

Regeringen ser 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.

Behoven inom transportinfrastrukturen är stora och det är nödvändigt att göra genomtänkta prioriteringar mellan olika åtgärder. Regeringen anser att de gemensamma resurserna ska förvaltas så effektivt som möjligt. Det innebär att det befintliga transportsystemet ska vårdas och underhåll av det prioriteras, men också att investeringar i ny infrastruktur görs 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. Samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen.

Ett holistiskt, trafikslagsövergripande perspektiv behövs för ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem. Det inkluderar alla trafikslag, såväl väg- och järnvägstrafik som sjö- och luftfart. De olika trafikslagen ska inte ställas emot varandra – tvärtom kompletterar de varandra. Det är så ökad effektivitet i transportsystemet uppnås och de transportpolitiska målen uppfylls. De satsningar som görs på transportinfrastrukturen 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.

Regeringen ser det också som centralt att aktörer inom transportsektorn utvecklar och stärker sin förmåga att upprätthålla samhällsviktiga funktioner, både vid olika typer av fredstida kriser, vid höjd beredskap och ytterst i krig. Natomedlemskapet innebär åtaganden som påverkar svensk infrastruktur, exempelvis gällande förutsättningar för militär mobilitet, se även avsnitt 5.

6.2 Vårda det befintliga transportsystemet och prioritera underhåll

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. I många delar av landet riskerar infrastrukturen att bli en flaskhals för jobb och tillväxt om inte underhåll och upprustning utförs i erforderlig omfattning. På flera håll är infrastrukturen redan en flaskhals. Att vårda och underhålla existerande infrastruktur är därför en tydlig prioritering för regeringen.

Regeringen anser att underhållet av det svenska väg- och järnvägsnätet behöver stärkas och prioriterar därför 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.

Ökade satsningar på underhåll kommer att medföra störningar i trafiken under tiden som olika åtgärder genomförs. Regeringen anser därför att underhållsarbeten ska genomföras effektivt och med så liten störning som möjligt för person- och godstrafiken. Utöver ökade ekonomiska satsningar på underhåll kan Trafikverket, i samverkan med entreprenörerna, behöva utveckla nya affärsupplägg genom bättre upphandlingsmodeller som främjar effektivare produktionsmetoder och skapar incitament och drivkraft för ökad tillförlitlighet i väg- och järnvägsanläggningarna vid underhållets genomförande.

6.3 Transportsystemet behöver utvecklas

Samtidigt som ett utökat underhåll är prioriterat konstaterar regeringen att det krävs investeringar i ny och samhällsekonomiskt effektiv infrastruktur. Det gäller inte minst trimningsåtgärder som på ett kostnadseffektivt sätt förbättrar och utvecklar funktionen i befintlig infrastruktur inom landet. Person- och godstransporter över gränserna har också stor betydelse för jobb och tillväxt samt regional utveckling i och mellan de nordiska länderna. Även det säkerhetspolitiska läget är en faktor som kan ställa nya krav på transportinfrastrukturen.

Regeringen menar 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. Inom ramen för att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande bör satsningar på infrastruktur som möjliggör industrins pågående omställning och därigenom stärker dess konkurrenskraft i ett nationellt perspektiv också övervägas. Vidare ser regeringen att trimningsåtgärder fortsatt ska vara ett viktigt verktyg för kostnadseffektiva kapacitetsförbättringar för person- och godstrafik i det svenska transportsystemet. Taktiken 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, se även avsnitt 7.2.

Luftfartens och sjöfartens konnektivitet med det övriga transportsystemet bör enligt regeringen förbättras. Luftfarten ska vara tillgänglig i hela landet och den är också central för samhällsviktiga transporter. Förbättringar i transportsystemet bör även stärka sjöfartens möjligheter att transportera större godsvolymer. Regeringen ser ett fortsatt behov av att utveckla transportinfrastrukturen med hänsyn till trafiksäkerhet i de olika trafikslagen och säkerhet i anläggningarna. Trafiksäkerhetsåtgärder ska inriktas mot åtgärder i infrastrukturen och ska ske utan omotiverade inskränkningar gällande framkomlighet eller transporteffektivitet.

6.4 Effektivt genomförande och god kostnadskontroll

Investeringar i ny infrastruktur behöver göras på ett kostnadseffektivt sätt, för att skapa så stor samhällsnytta som möjligt inom en given ekonomisk ram. Det är av största vikt att tidiga kostnadskalkyler är välunderbyggda och att projekten vid genomförandet präglas av god budgetdisciplin så att kostnadskalkylerna inte överskrids.

Regeringen 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.

Regeringen avser att fortsatt noga följa och vid behov styra Trafikverkets arbetssätt med kostnadskontroll, liksom Trafikanalys arbete med att följa och utvärdera detta. Arbetet ska ha ett särskilt fokus på investeringar i tidiga planeringsskedet och att underhåll av infrastrukturen sker effektivt.

Objekt med stora kostnadsökningar, samhällsekonomisk olönsamhet, eller där andra förutsättningar för genomförande har försämrats väsentligt behöver analyseras särskilt och kan komma att omprövas av regeringen.

Regeringen anser att även standardhöjande åtgärder som går utöver vad som kan betraktas som grundläggande krav utifrån gällande författningar ska bedömas utifrån samhällsekonomisk effektivitet.

6.5 Alternativ finansiering av transportinfrastruktur ska prövas

Regeringen har för avsikt att pröva alternativa finansieringsformer, 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. Även nya produktionsupplägg och driftsformer, exempelvis ett genomförande i bolagsform, ska övervägas i detta syfte. Ökade inslag av s.k. offentlig-privat samverkan, privat medfinansiering och medfinansiering från EU och Nato är viktiga komplement.

Möjlighet till finansiering utöver anslag och avgifter ska i det fortsatta arbetet prövas aktivt för vissa objekt som kan anses lämpliga för särskild eller tillkommande finansiering. Upphandling genom s.k. offentlig-privat samverkan eller genomförande i bolagsform bör också prövas om de kan antas leda till ett snabbare och mer kostnadseffektivt genomförande och för att få jämförelseobjekt till Trafikverkets produktionsupplägg och driftsformer.

Även för objekt med alternativ finansiering ska samhällsekonomisk lönsamhet vara vägledande. Sverige ska arbeta aktivt för att söka medfinansiering till infrastrukturprojekt från EU och Nato.

7 Förslag till ekonomiska ramar

7.1 Förslag till ekonomisk ram 2026–2037

Regeringens förslag: 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.

Trafikverkets inriktningsunderlag: Överensstämmer i stort med regeringens förslag. Inriktningsunderlaget ger dock inte förslag till hur stor den totala ekonomiska ramen ska vara utan ger förslag på hur de totala ramarna kan fördelas vid olika nivåer. Trafikverket konstaterar att de resurser som kommer att krävas för vidmakthållande, för att genomföra påbörjade eller på andra sätt bundna namngivna investeringsåtgärder i enlighet med den nu gällande nationella planen samt för att även genomföra ytterligare investeringar kräver att ramnivån höjs i jämförelse med föregående beslut. Trafikverket prioriterar vidmakthållande vid samtliga ramnivåer.

Remissinstanserna: Av de remissinstanser som kommenterat ramarnas storlek har en överväldigande majoritet tagit upp att ramarna behöver öka. De flesta som har nämnt detta har förespråkat en ökning motsvarande 20 procent eller mer jämfört med tidigare ram. Däribland kan nämnas *Byggföretagen*, *Cykelfrämjandet*, *Europakorridoren*, *Föreningen svenska järnvägsfrämjandet*, *Göteborgs hamn*, *Näringslivets Transportråd*, *Norra Skog*, *Norrbottnens handelskammare*, *Region Blekinge*, *Region Dalarna*, *Gotlands kommun*, *Region Jämtland Härjedalen*, *Region Jönköpings län*, *Region Kronoberg*, *Region Norrbotten*, *Region Skåne*, *Svemin*, *Svensk Kollektivtrafik*, *Svensk Turism AB*, *Svenska cykelstäder*, *Svensk Sjöfart*, *Svenskt Näringsliv*, *Sveriges Åkeriföretag*, *Transportföretagen*, *Tågöretagen* och *Västsvenska Handelskammaren*.

Skälen för regeringens förslag: En väl underhållen och utbyggd transportinfrastruktur är avgörande för hur väl olika typer av transporter fungerar i samhället och därmed även avgörande för hur väl Sverige fungerar. För att transportsystemet ska kunna bidra till en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet i enlighet med de transportpolitiska målen krävs stora insatser, både för att ta hand om och utveckla den infrastruktur vi redan har och för att genomföra nya investeringar.

Transportsystemet är omfattande och 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 långsiktig hållbar infrastruktur.

Transportinfrastruktur och transporter är viktiga för samhällets beredskap och för att samhällsviktiga funktioner ska kunna upprätthållas inför och under höjd beredskap och ytterst krig. 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. Det är väsentligt med tillgång till en fungerande transportinfrastruktur för att kunna säkerställa tillgång till försörjningsviktiga varor, inhemsk industriproduktion och totalförsvarets förmåga till förflyttning och världlandsstöd samt skydd av civilbefolkningen. Det gäller inte minst statlig transportinfrastruktur och kan handla bl.a. om väl fungerande och underhållna vägar, järnvägar, och anslutningar till hamnar och flygplatser. Ett väl underhållet och utbyggt transportinfrastruktursystem är värdefullt ur flera perspektiv och ökar robustheten i systemet och förmågan att stå emot olika typer av störningar oavsett orsak.

Regeringen ser därför behov av betydande tillskott till underhåll av väg och järnväg. Det överensstämmer med Trafikverkets bedömning då Trafikverket i inriktningsunderlaget tydligt framhållit behoven av resurser till vidmakthållande.

Även om värnandet av befintlig transportinfrastruktur är en tydlig prioritering för regeringen finns det också ett behov av utvecklingsåtgärder. Samhällsförändringar och omvärldssituationen medför att nya behov uppkommer och att nya tillväxtpjäjligheter uppstår i näringslivet.

Samtidigt har kostnaden för byggande av redan planerade och påbörjade projekt ökat kraftigt bl.a. till följd av fördyringar, internationellt sett ökade priser på insatsvaror och den senaste tidens höga inflation. Det är 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 ta höjd för beräknade fördyringar och en central riskreserv bör införas, se vidare avsnitt 9.1.1.

Regeringens förslag innehåller därför även en ökad ram för utvecklingsåtgärder. Detta för att kunna genomföra angelägna satsningar, såväl redan beslutade som nytillkommande.

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 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 i uppdrag 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 hanteras

inom Trafikverkets förvaltningsanslag i de årliga budgeterna, se vidare avsnitt 9.1.2.

Mot bakgrund av det nu anförda anser regeringen att planeringsramen 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.

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, se tabell 7.1. Justerat för de förvaltningsanslag som tidigare ingick men numera är flyttade uppgår den totala ökningen till 27 procent. Ökningen är störst till underhåll. Det gäller särskilt 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 motsvarar hela den volym för eftersatt underhåll som Trafikverket bedömer att man kan arbeta upp under perioden. Även för utveckling är ökningen betydande, med 15 procent, eller justerat för förvaltningsmedel 19 procent.

Tabell 7.1 Ramnivåer i befintlig plan respektive förslag till ny ram

Miljarder kr

	Nuvarande plan 2022–2033 (2021 års pris)	Nuvarande plan 2022–2033* (2025 års pris)	Förslag ram 2026–2037 (2025 års pris)	Ökning
Vidmakthållande järnväg	165	200	210	5%
Vidmakthållande väg	197	239	354	48%
Utveckling	437	530	607	15%
Total ram	799	968	1171	21%
Förvaltningsanslag som tidigare legat inom ram	-	-	59	-
Total ram, inkl förvaltningsanslag	799	968	1230	27%

*Notera att siffrorna är avrundade efter uppräknningen till 2025 års pris, vilket gör att summan av delposterna i tabellen skiljer sig något från den angivna totala ramen.

Regeringens förslag: 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 210 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar.

Regeringens bedömning: Det finns stora behov av underhåll och reinvesteringar av väginfrastrukturen. Underhåll ska prioriteras, det eftersatta underhållet på väg ska återtats och en fortsatt utbyggnad ska göras till bärighetsklass BK4.

På järnväg ska underhåll prioriteras och allt det eftersatta underhållet på järnväg ska återtats 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 ATC-systemet ska öka. Regeringens målsättning är att ERTMS ska införas i hela svenska järnvägssystemet till år 2042. Regeringen avser att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en strategi utifrån den nya målsättningen.

Trafikverkets inriktningsunderlag: Överensstämmer med regeringens förslag och bedömning.

Remissinstanserna: En stor del av remissinstanserna lyfter i sina remissvar fram att de ser positivt på att Trafikverket i sitt inriktningsunderlag anger att de i första hand prioriterar att underhålla befintlig infrastruktur, däribland *Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer*, *Svenskt Näringsliv*, *Transportföretagen och Sveriges Kommuner och Regioner*. *SJ AB* delar Trafikverkets uppfattning att ökat järnvägsunderhåll är nödvändigt och att det är orimligt att underhållsskulden har tillåtits nå en nu kritiskt hög nivå och fortsätter att öka. Även *Green Cargo AB* stödjer Trafikverkets syn att det är avgörande att sköta om den befintliga infrastrukturen för att bibehålla eller förbättra tillgängligheten över hela landet. *Luossavara-Kiirunavaara AB (LKAB)* lyfter fram att det är av yttersta vikt att de underhållsåtgärder som utförs genomförs med minimala störningar för trafiken och att industriproduktion och andra kritiska verksamheter inte bör behöva utstå fler nedstängningar eller förseningar vid genomförandet av dessa åtgärder. *Svensk Handel* betonar att det är viktigt att dialog sker så tidigt som möjligt vid underhåll av vägar för att undvika onödiga intressekonflikter och påverkan på transporter. *SCA AB*, *Skogsindustrierna*, *Näringslivets Transportråd* m.fl. anser att det är prioriterat med vidmakthållande och bärighetsanpassningar av vägar och broar före nyinvesteringar för att minimera transportstörningar och förbättra säkerheten.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar och järnvägar utgör en central del av att vidmakthålla infrastrukturen. Det är en grundläggande förutsättning för att säkra funktionen och tillförlitligheten och bidra till att tillgodose transportbehoven för såväl medborgare som näringsliv i hela landet. En väl fungerande transportinfrastruktur är avgörande för svensk konkurrenskraft och för att hela Sverige ska fungera.

Resurserna till underhåll har under lång tid underfinansierats, underhållet har släpat efter och en underhållsskuld har skapats och 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. I många delar av landet riskerar infrastrukturen att bli en flaskhals för jobb och tillväxt om inte underhåll och upprustning utförs i erforderlig omfattning. På flera håll är vi redan där och en sliten infrastruktur skapar bristande tillförlitlighet, sänkta hastigheter och återkommande avbrott i trafik och framkomlighet. Att vårda och underhålla existerande infrastruktur är därför en tydlig prioritering för regeringen.

Transportinfrastrukturens ålder, slitage och ökade krav på robusthet gör att satsningar på vidmakthållande behöver öka. Att underhålla och använda befintliga vägar och järnvägar inklusive alla förutsättningskapande system som krävs för att dessa ska kunna nyttjas är 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.

Försvarsberedningen har noterat att det finns ett stort underhållsbehov inom svensk transportinfrastruktur och understryker vikten av en god och väl underhållen 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.

I den nu gällande trafikslagsövergripande nationella planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 utökades ramarna för vidmakthållande i förhållande till den föregående planen. Ramarna har dock inte 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. Det långsiktiga målet är dock att skapa rätt kombination av förebyggande och avhjälpande underhåll sett ur ett livscykelkostnads-perspektiv.

Mot denna bakgrund anser regeringen att drift och underhåll av det svenska väg- och järnvägsnätet till skillnad från tidigare nu bör ges de medel som krävs och att ramarna för vidmakthållande därmed ska öka påtagligt i kommande planperiod. Åtgärderna som därmed kan genomföras ska 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 de huvudsakliga anledningarna. Åtgärderna ska planeras och genomföras så att så stor samhällsnytta som möjligt uppnås samtidigt som framkomlighet och trafiksäkerhet värnas.

Vidmakthållande av vägar

Statliga vägar

Det statliga vägnätet omfattar totalt ca 98 500 kilometer vägar och har stor betydelse för att möjliggöra transporter och resor i många vardag. Eftersom vägnätet har en geografiskt stor spridning i landet och är väl utbyggt, och eftersom bilen är det dominerande transportmedlet, är underhåll av det befintliga vägnätet centralt för att upprätthålla tillgängligheten för medborgare och näringsliv i hela landet. Vägar i storstadsområden, vägar som förbinder dessa områden med varandra och andra större stråk präglas ofta av en hög trafikintensitet och har stor betydelse för hela landet. Till dessa vägar ansluter mindre vägar som är viktiga för t.ex. dagliga resor, arbetspendling och tillgång till samhällsservice. I landets landsbygder är vägnätet ofta den enda möjligheten till transporter såväl för de som bor där som för näringslivet, inte minst för gröna näringar och turism.

Underhållsbehovet är stort för alla typer av vägar och i enlighet med Trafikverkets bedömningar i inriktningsunderlaget behöver ramarna för vägunderhåll öka om det statliga vägnätet fortsatt ska kunna fungera, i dag så väl som i framtiden. Regeringen anser därför resurserna till underhåll av vägar bör öka.

Enligt Trafikverket är det s.k. basunderhållet grunden för vägunderhållet och prioriteras högt. Det har till uppgift att genom daglig skötsel säkerställa en väl fungerande anläggning varje dag året runt. Det är avgörande för framkomlighet och trafiksäkerhet och hanterar även händelser som trafikolyckor, översvämningar och effekter av oväder. En viktig del av basunderhållet är vinterväghållningen. Klimatförändringar och väder visar på förändrade behov inom det framtida vinterunderhållet.

Stora delar av det statliga vägnätet är byggda 1970 eller tidigare. De är byggda efter den tidens krav och standard och dimensionerade för laster som understiger de bruttovikter som i dag tillåts. Trafikeringen med personbilar och tunga lastbilar har även ökat markant sedan vägarna byggdes och detta sammantaget har medfört ett hårt slitage på anläggningen och att delar av den har uppnått sin tekniska livslängd och är i behov av reinvesteringar. Ungefär 80 procent av det statliga vägnätet utgörs av belagda vägar medan resterande 20 procent utgörs av grusvägar. För att upprätthålla standarden och framkomligheten behöver beläggningarna bytas ut regelbundet och i takt med slitaget. På de högtrafikerade vägarna är omloppstiderna kortare på grund av hårt slitage i jämförelse med vägar med lägre trafikering. Det lågtrafikerade vägnätet utgörs ofta av gamla vägar som inte har dimensionerats eller byggts enligt dagens krav. Dessa vägars nedbrytning påverkas i högre grad av ålder, beständighet och klimat än av trafikmängd jämfört med de högtrafikerade vägarna. Om väggroppens tekniska tillstånd inte kan upprätthållas så kan inte heller beläggningens funktionella tillstånd och krav på jämnhet

uppnås. Detta kan få till följd att hastigheten behöver sänkas eller att restriktioner i vägens bärighet behöver införas. Regeringen bedömer att det finns ett behov av att öka medlen för vägunderhåll i syfte att möta det underhållsbehov som finns på det statliga vägnätet för såväl de hög- som lågtrafikerade vägarna.

Enskilda vägar

De enskilda vägarna utgör en stor del av det svenska vägnätet och fyller en viktig funktion i transportsystemet. De utgör kapillärer som ansluter mot de större statliga vägarna. Många människor börjar eller slutar sin resa till jobb, utbildning, service eller fritidsaktiviteter via en enskild väg. I kontrast till storstadsmiljöerna och andra mer tätbefolkade områden är landsbygdsvägarna ofta det huvudsakliga transportalternativet för boende och företagare i gles- och landsbygderna. 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 medborgare och näringsliv i hela landet. Regeringen anser att bidrag till drift av enskild väg utgör en viktig förutsättning för att tillgodose detta transportbehov.

Ekonomisk ram

Att möjliggöra tyngre transporter på det statliga vägnätet möjliggör också en effektivisering av godstransporterna och stärker näringslivets konkurrenskraft. Dessutom bidrar det till att minska utsläppen från vägsektorn och bidrar till ett minskat slitage på vägarna då det totala antalet transporter minskar. Bärighetsklasser 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 bärighetsklass BK4. Regeringen bedömer att utbyggnaden ska fortsätta även i kommande planperiod så att hela det statliga vägnätet som i dag har BK1 (den näst högsta bärighetsklassen) ska nå bärighetsklass BK4. Den samhällsekonomiska nyttan av att hela BK1-vägnätet öppnas för BK4 har Trafikverket bedömt vara mycket hög. För att säkerställa framkomligheten året runt för tung trafik på de statliga vägarna genomför Trafikverket åtgärder för bärighet och tjälsäkring. Trafikverket bedömer i inriktningsunderlaget att klimatförändringarna fortsättningsvis kommer att bidra till ökade risker och problem vilket föranleder att fler åtgärder kommer behöva genomföras under kommande planperiod. Det kan t.ex. avse riskreducerande åtgärder där vägtrummor byts ut och ersätts med större dimensioner så att avvattningsystemet ska kunna hantera större flöden.

Under de senaste decennierna har anläggningsmassan ökat successivt och vägnätet har även blivit mer komplext att underhålla. Exempelvis byggs i en högre grad tunnlars som är utrustade med tekniskt avancerade system, där flera anläggningsdelar har kort livslängd. En högre andel av väganläggningen blir också uppkopplad t.ex. genom fler övervaknings-

kameror, sensorer eller digitala vägs skyltar, vilket medför ett ökat behov av underhåll av it- och telekomanläggningar. Under den kommande planperioden kommer det också att tillkomma nya väganläggningar som föranleder utökade drift- och underhållskostnader. Den största investeringen som öppnas för trafik under planperioden är Förbifart Stockholm som beräknas öppnas för trafik 2030.

Vissa förvaltningskostnader som i tidigare infrastrukturpropositioner har ingått i den ekonomiska ramen för vidmakthållande av statliga vägar inklusive reinvesteringar, bärighet och tjälsäkring av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar kommer fortsättningsvis hanteras inom Trafikverkets förvaltningsanslag i de årliga budgeterna, se även avsnitt 9.1.2.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan föreslår regeringen 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. Med denna medelstildelning, som motsvarar en ökning i fasta priser med 116 miljarder kronor, eller 48 procent, jämfört med innevarande planperiod, kan hela underhållsskulden för väginfrastrukturen återtas under planperioden samtidigt som underhållsåtgärder säkras på den nivå som Trafikverket anser nödvändig. Justerat för de förvaltningsanslag som tidigare ingick men numera är flyttade uppgår den totala ökningen till 53 procent.

Vidmakthållande av järnvägar

Regeringen bedömer att medlen till järnvägsunderhåll behöver öka i förhållande till tidigare planperiod.

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. Järnvägstrafiken präglas till stor del av persontåg vilka utgör ca 80 procent av trafiken räknat i tågkilometer. Järnvägen har även en viktig roll för godstrafiken. Trafikverket beskriver i sitt inriktningsunderlag att det finns ett eftersatt underhåll på järnvägen vilket innebär att delar av anläggningen redan har uppnått sin tekniska livslängd och är i behov av åtgärder. Enligt Trafikverket kommer det att under planperioden 2026–2037 finnas ett behov av att genomföra ett högre antal reinvesteringar för att kunna bibehålla anläggningens funktionalitet och upprätthålla framkomligheten.

Det statliga järnvägsnätet omfattar ca 14 200 spårkilometer järnväg varav den övervägande delen, ca 12 000, är elektrifierade. Järnvägsanläggningen är ett system med starka beroenden mellan de olika delarna som tillsammans bygger upp anläggningen och levererar avsedd funktion. Det medför att vissa typer av åtgärder inte kan framhållas som mer angelägna än andra utifrån en ambition att upprätthålla den sammantagna funktionaliteten. Basunderhållet är grunden för järnvägsunderhållet och prioriteras därför högt. Liksom när det gäller vägunderhållet innebär basunderhållet en daglig skötsel för att säkerställa

en väl fungerande anläggning varje dag året runt. Det är avgörande för framkomlighet och trafiksäkerhet och hanterar även händelser som trafikolyckor, översvämningar och effekter av oväder.

Viktiga delar av järnvägsanläggningen är bankropp, spår och växlar, signalsystem och elkraftsanläggningen. Det är delar som under många år har haft en låg reinvesteringstakt i förhållande till behoven. Det finns enligt Trafikverket betydande behov av åtgärder. Reinvesteringar av kontaktledningen har enligt Trafikverket historiskt legat på låga nivåer i förhållande till behoven vilket har resulterat i att det eftersatta underhållet har vuxit år för år.

För att järnvägen ska förbli ett hållbart och konkurrenskraftigt transportmedel måste systemet inte bara underhållas och vidmakthållas utan också moderniseras, digitaliseras och standardiseras. För att uppnå detta finns EU-regler om införandet av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg European Rail Traffic Management System (ERTMS). Enligt TEN-T förordningen, se avsnitt 3, behöver systemet införas på utvalda sträckor till 2030 och på hela järnvägsnätet till 2050. Sverige har påbörjat arbetet, men takten i införandet av signalsystemet ERTMS måste öka. Det nya signalsystemet säkrar järnvägens framtida funktion och bidrar till mer kapacitet, säkerhet och ökad punktlighet. Om införandet går för långsamt behöver stora insatser göras på det gamla systemet under tiden. Ett för långsamt införande kan därför öka kostnaderna.

I takt med att signalanläggningen byts ut övergår Trafikverket från dagens system till ERTMS. Det nuvarande signalsystemet Automatic Train Control (ATC) är gammalt och stora delar av anläggningen byggdes under 1980-talet. En stor del av den befintliga anläggningen har nått sin tekniska livslängd och andelen ökar ju längre tiden går. Enligt Trafikverket kommer huvuddelen att behöva bytas ut inom 20 år för att bibehålla nuvarande tillgänglighetsnivå. Det finns dock svårigheter att vidmakthålla ATC, bl.a. p.g.a. att det är svårt att få tag i reservdelar och brist på kompetens.

Regeringens målsättning är att ERTMS ska införas i hela det statliga järnvägssystemet till 2042. Målsättningen grundar sig i Trafikverkets bedömning att om upprustning av signalanläggningen inte färdigställs under början av 2040-talet får det konsekvenser såsom försämrad funktion och i förlängningen att delar av järnvägen kan sluta fungera. I takt med att det nya signalsystemet införs ska det nuvarande ATC-systemet avvecklas. Regeringen avser att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en strategi utifrån den nya målsättningen. Införandet av ERTMS ska genomföras effektivt och med så liten störning som möjligt för person- och godstrafiken.

I Trafikverkets signalöversyn har det analyserats vilka möjligheter det finns att digitalisera och modernisera signalanläggningen och införa ERTMS till en lägre kostnad än den som presenterades inför regeringens beslut att fastställa den nu gällande nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Tydligt är att Trafikverket behöver genomföra en rad åtgärder kopplat till regelverk, interna arbetssätt, kompetensförsörjning, förvaltning samt en bättre leverantörsstyrning. Trafikverkets bedömning är att kostnaden för kommande planperiod är 42 miljarder kronor (2023 års prisnivå), varav 20 miljarder kronor utgör reinvesteringar.

Järnvägsanläggningen omfattar även en driftsfunktion för att kunna fungera, vilken innefattar trafikstyrning, trafikinformation, eldriftledning och anläggningsövervakning. Verksamheten är nödvändig för att kunna genomföra de dagliga leveranserna av tåglägen och styra och övervaka trafiken. Inom Trafikverket pågår utveckling av nya moderna stödsystem som förväntas ge effektiviseringar av den dagliga driften och även medföra en bättre redundans mellan trafikledningscentraler.

Tågresenärer och godstransportörer ska kunna lita på att tågen kommer fram i tid. Enligt statistik från Trafikanalys avseende punktlighet för persontågtrafiken har järnvägen de senaste åren legat på låga nivåer och framför allt gäller det långdistanstrafiken. En bidragande orsak till detta är brister i infrastrukturen. Sett över den längre perioden 2013–2023 står järnvägsföretagen för den största andelen av orsakade förseningar (31 procent), därefter följer olyckor, tillbud och yttre faktorer (26 procent). På tredje plats kommer brister i infrastrukturen (21 procent).

Regeringen anser att det är nödvändigt att uppnå en bättre funktionalitet i järnvägssystemet totalt sett och att det är viktigt och nödvändigt att alla berörda aktörer samverkar och att det finns en branschgemensam lägesbild att agera utifrån. En viktig faktor för ett effektivt underhåll av järnvägar är att marknaden för järnvägsunderhåll fungerar och att marknadens aktörer arbetar med utveckling, innovation och investeringar i verksamheten. En tät samverkan mellan Trafikverket, transportföretag, transportköpare och underhållsföretag är nödvändig för att möjliggöra en sådan utveckling. Regeringen kommer fortsätta att nära följa Trafikverkets arbete med att stärka sin beställarkompetens och förmåga att planera och genomföra järnvägsunderhåll i syfte att öka robustheten, tillförlitligheten och punktligheten i järnvägstrafiken.

Därutöver har regeringen konstaterat att det statliga bidraget till Inlandsbanan AB (IBAB), vilket tidigare finansierats via utvecklingsmedel, lämpligen bör finansieras via den ekonomiska ramen för vidmakthållande järnväg. Detta då de åtgärder bidraget finansierar är av karaktären vidmakthållande.

Vissa förvaltningskostnader som i tidigare infrastrukturpropositioner har ingått i den ekonomiska ramen för vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar kommer fortsättningsvis hanteras inom Trafikverkets förvaltningsanslag i de årliga budgeterna, se även avsnitt 9.1.2.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan föreslår regeringen att av den ekonomiska ramen ska 210 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar. För vidmakthållande av järnvägen kompletteras anslaget med intäkter av banavgifter. Med denna medelstildelning, som motsvarar en ökning i fasta priser med 10 miljarder kronor, eller 5 procent, jämfört med innevarande planperiod, kan underhållsåtgärder för järnvägsinfrastrukturen säkras på den nivå som Trafikverket anser nödvändig samtidigt som underhållsskulden återtas så långt som Trafikverket bedömer är möjligt under planperioden. Justerat för de förvaltningsanslag som tidigare ingick men numera är flyttade uppgår den totala ökningen till 18 procent.

Regeringens förslag: 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, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., bidrag till investeringar i allmänna farleder, slussar samt 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.

Trafikverkets inriktningsunderlag: Överensstämmer i stort med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Många av remissinstanserna lyfter behovet av att både satsa på vidmakthållande och utveckling. T.ex. lyfter *Länsstyrelsen Stockholm* och *Storsthlm* att utveckling krävs parallellt med fortsatt fokus på vidmakthållande. *Södertörnskommunerna* menar att det finns en stor potential för utveckling av nya bostäder och arbetsplatser i kommunerna på Södertörn, som kan tillvaratas genom att större satsningar på infrastruktur. *Nya Ostkustbanan* vill lyfta att det även kan kosta om lönsam infrastruktur inte byggs ut. *Svenska Transportarbetareförbundet* är positiva till förslaget att ge ökade resurser för underhåll, men anser inte att det är tillräckligt för att möta samhällets behov och menar att ytterligare resurser bör komma till för utvecklingen av infrastrukturen. *Luossavara-Kiirunavaara AB (LKAB)* anser att det finns investeringar som är essentiella för att stödja och främja Sveriges gröna omställning. Ett flertal remissinstanser som betonar såväl underhåll som vikten av nya investeringar lyfter att infrastrukturen totalt sett bör öka med minst 20 procent. Remissinstanser som *Swedtrain*, *Göteborgs hamn* och *SJ AB*, *Handelskammaren Mälardalen m.fl.* anser att det är viktigt att färdigställa hela stråk. *Svenskt näringsliv* lyfter samma tanke, att samhällsnyttan och värdet för näringslivet blir som störst när ett stråk är färdigbyggt i sin helhet, även gäller för investeringar i t.ex. utrustningen av BK4-vägnätet och ERTMS.

Skälen för regeringens förslag: För att transportsystemet ska bli robust och effektivt där varje trafikslags fördelar kan utnyttjas på bästa sätt samtidigt som de kompletterar varandra 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. Viktiga åtgärder kan vara att bygga bort flaskhalsar och kapacitetsbrister, öka möjligheten till att köra längre och tyngre transporter samt ökad intermodalitet och på så sätt bidra till det nationella och internationella transportsystemets funktionalitet. Utöver åtgärder i det befintliga transportnätet behövs även satsningar på ny infrastruktur. Alla trafikslag är viktiga och behöver fungera både i sig själva och tillsammans. Genom att förbättra tillgängligheten och pålitligheten i transportsystemet förbättras pendlingsmöjligheter, godsflödet effektiviseras 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 tillvara 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 kopplad till fossilfri produktion och elektrifiering som sker ska bli framgångsrik, och är därmed även en viktig del i Sveriges klimatomställning, hållbara tillväxt och konkurrenskraft.

Samordningsvinster mellan helt civila behov och behov för totalförsvaret kommer troligen att få ökad prioritet framöver, detta gäller inte minst den statliga transportinfrastrukturen.

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.

Vissa förvaltningskostnader som i tidigare infrastrukturpropositioner har ingått i den ekonomiska ramen för utveckling av transportsystemet kommer fortsättningsvis hanteras inom Trafikverkets förvaltningsanslag i de årliga budgeterna, se även avsnitt 9.1.2.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan föreslår regeringen att av den ekonomiska ramen ska 607 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet. Medelstillelningen motsvarar en ökning med 77 miljarder kronor i fasta priser jämfört med innevarande planperiod, eller 15 procent. Justerat för de förvaltningsanslag som tidigare ingick men numera är flyttade uppgår den totala ökningen till 19 procent. Regeringen återkommer i senare skede till fördelningen av dessa medel.

7.3.1 Större investeringar

Regeringens bedömning: Det finns behov av att göra nya investeringar i transportinfrastrukturen under den kommande planperioden. Vid prioritering av nya objekt som ska tas in i den nationella planen ska samhällsekonomisk lönsamhet vara vägledande. I kommande arbete bör beloppsgränsen för namngivna objekt i nationell plan höjas från 100 miljoner kronor till 150 miljoner kronor.

Trafikverkets inriktningsunderlag: Överensstämmer i stort med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser lyfter behovet av att nyinvestera i infrastrukturen och många nämner också behovet av enskilda objekt i sina remissvar. Flera remissinstanser, exempelvis *Mälardalsrådet* och *Hitachi Energy* nämner behovet av att höja beloppsgränsen för vad som räknas som trimningsåtgärder respektive namngivna objekt. *Swedtrain* anser att införandet av signalsystemet ERTMS är avgörande för järnvägens funktion, och flera remissinstanser bl.a. *Region Kalmar län*, *Mälardalsrådet* och *Näringslivets Transportråd* lyfter också vikten av att införandet görs i snabbare takt. Flera remissinstanser, däribland *Sveriges Kommuner och Regioner*, *Näringslivets Transportråd*, *Järnvägshistoriska Riksförbundet*, *Tågforetagen* och *Region Skåne* anser att staten ska ta

större ansvar för finansieringen av den ombordutrustning som behövs för ERTMS.

Skälen för regeringens bedömning: Förändringar i samhället, 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 att det även finns behov av att investera i större nya projekt. Resandet på järnvägen har ökat under en lång tid och väntas fortsätta att göra det, samtidigt som kapaciteten redan är maximalt utnyttjad på många håll. Vägtrafiken fortsätter att vara av största betydelse för så väl företag som för privatpersoner. 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 företagets konkurrenskraft och kompetensförsörjning.

I kommande åtgärdsplanering bör samhällsekonomisk lönsamhet vara vägledande vid prioriteringen när nya objekt tas in 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. Ofta är det viktigt att ha ett stråk- eller systemtänkande, där man strävar efter att få ut nyttorna av projekten så tidigt som möjligt. I bedömningen av om ett nytt objekt ska tas in i planen bör det särskilt övervägas om satsningen bidrar till att möjliggöra gods- och persontransporter som är nödvändiga för industrins pågående gröna omställning och därigenom stärker dess konkurrenskraft.

Investeringar i infrastruktur skapar också potential för att bygga nya bostäder. För att fullt ut kunna dra nytta av de möjligheter som uppstår genom infrastrukturprojekt krävs en väl fungerande samordning mellan statlig infrastrukturplanering och kommunal samt regional samhällsplanering.

Som beskrivits under avsnitt 7.2 bedömer regeringen att takten i införandet av europeiska trafikstyrningssystemet för tåg European Rail Traffic Management System (ERTMS) måste öka. Delar av de satsningar som behövs för detta sker inom investeringsverksamheten. Införandet av det nya signalsystemet kommer även att innebära krav på fordonsägare att investera i utrustning till sina fordon för att kunna hantera det nya systemet. Viss finansiering av ombordutrustning har medfinansierats av EU. Regeringen avser att återkomma i frågan om finansiering av ombordutrustning för att skynda på införandet.

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 en ökad effektivitet i transportsystemet uppnås. Luftfartens och sjöfartens kopplingar till det övriga transportsystemet bör enligt regeringen förbättras. För import och export av varor är sjöfarten central. Några få

hamnar tar emot en större del av varuflödet, men Sverige har också många mindre hamnar av betydelse utspridda över landet. En fungerande sjöfart är helt avgörande för svensk utrikeshandel och varuförsörjning. En ungefärlig uppskattning enligt Trafikanalys är att 85–90 procent av varorna transporteras på fartyg under någon del av transportkedjan. Förbättringar i transportsystemet bör även stärka sjöfartens möjligheter att transportera större godsolymer. Väg- och järnvägsinfrastrukturen till och från våra hamnar spelar en viktig roll för en ökad konkurrenskraft. Även för flyget är ökad intermodalitet och effektivare trafiklösningar som ger bättre tillgänglighet till flygplatserna med kollektivtrafik viktiga. I det sammanhanget är åtgärder som kan genomföras på såväl kort som lång sikt för ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda flygplats av stor betydelse.

Investeringsobjekt som är över en viss storlek beslutas av regeringen i samband med fastställelse av den nationella planen för transportinfrastrukturen och benämns namngivna objekt. Dessa objekt följs regelbundet upp inom ramen för det s.k. byggstartssystemet. Gränsen för när ett objekt ska vara namngivet i nuvarande nationell plan ligger på 100 miljoner kronor. Prisutvecklingen under de år som gått gör att det finns skäl att överväga en höjning av gränsen för vilka objekt som ska räknas som namngivna. Regeringen bedömer därför att beloppsgränsen för namngivna objekt i nationell plan bör höjas till 150 miljoner kronor. Trafikverket ska dock även fortsättningsvis ta fram samlade effektbedömningar och välunderbyggda kostnads kalkyler för åtgärder över 75 miljoner kronor. I detta ligger också att utvärdera och redovisa kostnadsutveckling och i vilken grad dessa åtgärder har genomförts i förhållande till vad som planerats.

7.3.2 Trimnings- och miljöåtgärder

Regeringens bedömning: 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 förslaget ovan om höjd beloppsgräns för namngivna objekt i nationell plan bör även gränsen för trimnings- och miljöåtgärder att höjas.

Trafikverkets inriktningsunderlag: Överensstämmer i stort med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: De remissinstanser som yttrat sig specifikt över trimnings- och miljöåtgärder delar Trafikverkets bedömning att denna typ av åtgärder är viktiga. Flera anser också att beloppsgränsen för trimningsåtgärder bör höjas.

Svensk Kollektivtrafik, Region Västmanland m.fl. anser att anslaget för trimningsåtgärder bör höjas. Bl.a. lyfter *Mälardalsrådet* att trimningsåtgärder kan ge effekt på kort sikt och *Region Västmanland* anser att trimningsåtgärder är mycket värdefulla för att inom en kortare tidshorisont skapa stora nyttor med hög kostnadseffektivitet. Andra skäl som anförs är bl.a. att det finns stor potential i trimning och mindre åtgärder i befintligt system enligt fyrstegsprincipens steg 1 och 2, vilket har lyfts av *Länsstyrelsen i Värmlands län*. Även *Naturvårdsverket*

bedömer att det är motiverat att trimnings- och miljöåtgärder får en större del av utvecklingsramen, detta eftersom det kan minska investeringarnas negativa miljö- och omgivningspåverkan och bidra till en mer hållbar transportinfrastruktur.

Flera remissinstanser, exempelvis *Mälardalsrådet* och *Hitachi Energy*, lyfter fram att taket för trimningsåtgärder på 100 miljoner kronor efter de generella prisökningarna diskvalificerar många effektiva åtgärder som tangerar den nuvarande kostnadsgränsen. De föreslår därför att regeringen utreder en höjning av, eller ökad flexibilitet i, kostnadsgränsen som ett led i arbetet för effektivisering av infrastrukturplaneringen.

Skälen för regeringens bedömning: Trimnings- och miljöåtgärder är i gällande plan sådana åtgärder som kostar mindre än 100 miljoner kronor. De delas in i tre övergripande åtgärdsområden: tillgänglighet, trafiksäkerhet samt miljö och hälsa. 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. Åtgärderna är ofta kostnadseffektiva och det är åtgärder som ligger i linje med fyrstegsprincipen där de i allmänhet utgör steg 2- eller steg 3-åtgärder. I likhet med flera remissinstanser bedömer regeringen 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. Särskilt när det gäller järnväg kan byggnation av ny järnväg ha långa ledtider medan trimningsåtgärder på befintliga banor kan ge viktiga kapacitetsökningar på förhållandevis kort tid.

Regeringen anser att trimningsåtgärder fortsatt ska vara ett viktigt verktyg för kostnadseffektiva kapacitetsförbättringar för person- och godstrafik i det svenska transportsystemet. Trimningsåtgärder är ett begrepp som spänner över en stor grupp av olika typer av åtgärder i transportinfrastrukturen. De har en bred räckvidd som når både person- och godstransporter, på vägar, järnvägar och i farleder och såväl i gles- och landsbygder som i tätorter och städer.

Trimningsåtgärder för bättre tillgänglighet syftar till att förbättra tillgängligheten, kapaciteten och robustheten i befintliga vägar, järnvägar och farleder. Ett exempel är den näringslivspott som finns i den gällande nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 som syftar till att bidra till effektiva intermodala transportlösningar. Det handlar om att tillsammans med näringslivet identifiera åtgärder i den statliga järnvägsinfrastrukturen som är motiverade av näringslivets behov, exempelvis effektivisering av anslutningar till terminaler för omlastning av gods. Trimningsåtgärder kan också ta sikte på persontransporter och kan vara av olika storlek och karaktär. Även tillgänglighetsanpassning eller belysningsåtgärder och andra åtgärder som kan göra att miljöer i anslutning till resor upplevs som tryggare eller mer tillgängliga för olika grupper av människor, exempelvis barn eller personer med funktionsnedsättning, kan vara trimningsåtgärder.

Trimningsåtgärder för bättre trafiksäkerhet syftar till att minska antalet dödade och svårt skadade i transportsystemet och bidrar därmed till att det transportpolitiska hänsynsmålet ska kunna nås. Mötteseparering av vägar med låg säkerhetsstandard bedöms ge stor trafiksäkerhetsnytta och innebär att trafikanternas tillgänglighet kan bibehållas eller förbättras, vilket förkortar restider och underlättar pendling. Åtgärder på det regionala vägnätet som förbättrar både tillgänglighet och trafiksäkerhet såväl för person- och godstransporter på vägen som för oskyddade trafikanter behöver vidtas även framöver. Det kan handla om ombyggnad till s.k. 2+1-vägar, men även andra åtgärder kan komma i fråga där möjligheten att tillämpa innovativa tekniska lösningar bör övervägas. Regeringen avser i nuläget inte att gå vidare med förslag om sträckbaserade trafiksäkerhetskameror, s.k. sträck-ATK. Åtgärder för bättre hastighetsefterlevnad på väg bidrar bl.a. till minskade koldioxidutsläpp, mindre buller och jämnare trafikflöden. Flera trafiksäkerhetsåtgärder på järnväg bidrar även till ökad robusthet och punktlighet både vad gäller person- och godstrafiken genom att risken för olyckor och incidenter minskar.

Olika typer av miljöåtgärder bidrar till att det transportpolitiska hänsynsmålet ska kunna nås. Det kan bl.a. handla om bullerskyddsåtgärder som syftar till att åstadkomma en bättre livsmiljö för de boende längs den befintliga statliga infrastrukturen som är mest påverkade av buller och vibrationer, landskapsskyddsåtgärder för bl.a. natur- och kulturvården och biologisk mångfald, vattenskyddsåtgärder och åtgärder för att förhindra spridning av vissa invasiva främmande arter, åtgärder som syftar till att avhjälpa skador eller olägenheter i miljön som har orsakats av järnvägs-, väg- och flygplatsverksamhet, eller åtgärder som handlar om att förhindra viltpåkörningar. Genom att t.ex. bygga stängsel längs med vägar och järnvägar hanteras avvägningen mellan barriäreffekten som infrastrukturen utgör och risken för viltolyckor.

Som en följd av bedömningen ovan om höjd beloppsgräns för namngivna objekt i nationell plan bör även beloppsgränsen för trimningsåtgärder ändras från dagens 100 miljoner kronor till 150 miljoner kronor. Detta ger Trafikverket ökad flexibilitet för att löpande, snabbt och effektivt kunna planera och genomföra sådana åtgärder när och där de behövs, vilket också innebär att medlen i gällande plan kan användas mer effektivt. Trafikverket ska dock även fortsättningsvis ta fram samlade effektbedömningar och välunderbyggda kostnads kalkyler för åtgärder över 75 miljoner kronor. I detta ligger också att utvärdera och redovisa kostnadsutveckling och i vilken grad trimnings- och miljöåtgärder har genomförts i förhållande till vad som planerats.

7.3.3 Länsplaner för regional transportinfrastruktur

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att efter åtgärdsplaneringen slutligt besluta om fördelningen av medel mellan nationell plan och länsplaner.

Regeringens bedömning: I kommande arbete bör beloppsgränsen för namngivna objekt i länsplanerna höjas från 50 miljoner kronor till 75 miljoner kronor.

Trafikverkets inriktningsunderlag: Överensstämmer med regeringens bedömning. I inriktningsunderlaget lämnas inget förslag om riksdagens bemyndigande.

Remissinstanserna: I stort sett alla regioner liksom *Sveriges Kommuner och Regioner* men också andra remissinstanser, såsom *AB Volvo*, *Riksförbundet M Sverige* och *Skogsindustrierna*, anser att ramarna för länsplanerna bör öka för att möta behoven som finns på regional nivå. Argumenten handlar bl.a. om att remissinstanserna anser att inriktningsunderlaget i praktiken innebär en förskjutning av ökat ansvar till länsplanerna, inte minst på grund av ett ökat behov av trafiksäkerhets-höjande åtgärder såsom mötesseparering. *Naturvårdsverket* bedömer att länsplanerna fyller en viktig roll för att nå de transportpolitiska målen, inte minst genom att möjliggöra en utveckling mot ett mer hållbart tätortsnära resande genom satsningar på gång, cykel- och kollektivtrafik.

Flera regioner anser att fördelningen mellan länen bör ses över och göras mer transparent. *Riksorganisationen Hela Sverige ska leva* och *Svensk Turism AB* anser bl.a. att fördelningsmodellen bör ta hänsyn till att flera län ökar sitt invånarantal kraftigt under högsäsong.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: 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 och har därmed en central roll i arbetet med transportsystemet. Länsplanerna domineras av åtgärder på statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet men kan även innehålla samfinansiering av åtgärder i nationell plan, exempelvis på järnväg, liksom medfinansiering av regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Från länsplanerna kan statlig medfinansiering av kommunala åtgärder ske, t.ex. trafiksäkerhets- och miljöåtgärder samt kommunala gång- och cykelvägar. En god samordning mellan länsplaner och den nationella planen är i många fall avgörande för att den samlade nyttan av åtgärderna ska bli så stor som möjligt.

För att länsplaneupprättarna ska kunna slutligt fastställa de regionala planerna behöver regeringen kunna fördela medel till dessa planer. Regeringen bör därför få ett bemyndigande att slutligt besluta om fördelningen av medel mellan nationell plan och länsplaner.

Trafikverket anger i inriktningsunderlaget att länsplanerna fyller flera viktiga funktioner för att nå de transportpolitiska målen, exempelvis tätortsnära resande med gång-, cykel- och kollektivtrafik samt trafiksäkerhet. Vad gäller trafiksäkerhet lyfter Trafikverket fram att större satsningar krävs på mittseparering av främst regionala vägar om etappmålen för trafiksäkerhet till 2030 ska kunna nås. Trafikverket påpekar också att länsplaneramen ökade i den senaste planrevideringen,

men att andelen av den totala utvecklingsramen har tenderat minska och att regionernas bedömning är att anslagen är otillräckliga.

Regeringen delar Trafikverkets och remissinstansernas bild att satsningar på länsplaner är angelägna. Ett viktigt skäl är ökad trafiksäkerhet, men också att satsningarna sprids i hela landet, både i städer och på landsbygder, och att det regionala statliga vägnätet är omfattande. Samtidigt har den typ av åtgärder som ryms i länsplaner blivit dyrare under senare år vilket gjort att handlingsutrymmet krympt för regionerna.

Regeringen föreslår ovan en ökad beloppsgräns för namngivna investeringar i nationell plan till 150 miljoner kronor. Ökas beloppsgränsen i nationell plan bör den även ökas för länsplaner. En höjning av beloppsgränsen för namngivna åtgärder i länsplanerna ger regionerna handlingsfrihet och flexibilitet, och underlättar för dem att planera och genomföra olika typer av åtgärder på ett kostnadseffektivt sätt. Regeringen bedömer därför att den kommande åtgärdsplaneringen vad gäller länsplanerna bör utgå från en höjning av beloppsgränsen för namngivna objekt från 50 miljoner kronor till 75 miljoner kronor.

7.3.4 Forskning och innovation

Regeringens bedömning: Forskning och innovation inom samtliga trafikslag är viktig för att nå de transportpolitiska målen.

Trafikverkets inriktningsunderlag: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Några remissinstanser poängterar vikten av satsningar på forskning och innovation, däribland *Vetenskapsrådet*, *Naturvårdsverket* och *Svensk kollektivtrafik*. *Statens geotekniska institut* ser det som väsentligt för utveckling och effektivisering av infrastruktur-systemet och omställningen till ett klimatresilient samhälle. *Verket för innovationssystem* lyfter vikten av att utveckla prognoser, standarder och förutsättningar för digitalisering, medan *Riksidrottsförbundet* vill betona vikten av forskning för att förändra människors resvanor, inte minst för fritidsresor.

Skälen för regeringens bedömning: Regeringen anser att forsknings 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.

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 dvs., forskningsdata hanterade i linje med FAIR-principerna (findable, accessible, interoperable, och reusable) en viktig förutsättning. Tillgängliggörandet och interoperabilitet av data är viktigt för att främja innovation och utvecklingen av digitala tjänster inom transportsystemet såsom exempelvis trafikinformation, navigations-system, avancerade förarstödssystem och uppkopplade fordon.

Forskning kan bidra till att hantera hållbarhetsutmaningar såsom behovet att minska de klimatpåverkande utsläppen från transportsystemet.

Transportsystemet ska vara hållbart med en god tillgänglighet i alla delar av landet. En annan aspekt på hållbarhet är de ökade krav på redundans och resiliens som yttre och inre hot mot transportsystemet medför.

Svenska forskare, myndigheter, institutioner och företag är engagerade inom EU:s ramprogram för forskning och innovation Horisont Europa. Exempelvis är Trafikverket aktivt inom bl.a. partnerskapsprogrammet Europe's Rail (EU Rail) samt inom partnerskapsprogrammet Connected Cooperative Automated Mobility (CCAM) och andra initiativ kopplade till vägtransportsystemet. Ytterligare exempel är att Luftfartsverket medverkar i partnerskapet SESAR 3 (Single European Sky ATM Research 3) samt att Sjöfartsverket och Trafikverket medverkar i teknikplattformen Waterborne som är en del av partnerskapet Zero-Emission Waterborne Transport.

Sverige ligger långt fram inom många delar av den forskning som rör transporter och infrastruktur, och regeringen anser att denna position behöver försvaras och vidareutvecklas. Forskning och innovation som bl.a. den som beskrivits ovan 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.

7.3.5 Övriga utvecklingsmedel

Från utvecklingsmedlen finansieras även räntor och återbetalningar. Vidare finansieras driftstöd till icke-statliga flygplatser samt avgiften till Öresundsbrokonsortiet för utnyttjandet av järnvägsförbindelsen över Öresund. Den sistnämnda regleras genom avtal mellan staten som företräds av regeringen och Öresundsbro Konsortiet. Från utvecklingsmedlen finansieras även vissa informationsinsatser och kunskaphöjande insatser där Trafikverket har pågående regeringsuppdrag inom bl.a. godstransportområdet och trafiksäkerhetsområdet. Därutöver finansieras även stadsmiljöavtalen från utvecklingsmedlen, fram till dess att de fasas ut.

7.3.6 Planeringsram för vissa vägar och järnvägar

Regeringens förslag: 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.

Trafikverkets inriktningsunderlag: Överensstämmer i stort med regeringens förslag. För att möjliggöra för Trafikverket att ta upp lån i Riksgäldskontoret för avgiftsfinansierade projekt behövs ett bemyndigande om en planeringsram för dessa projekt. Den gäller från 2010 när de första avtalen tecknades till planperiodens slut. I inriktningsunderlaget berörs inte uttryckligen planeringsramens storlek för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter. Däremot görs en beräkning av alla kända tillkommande medel utöver den ordinarie planeringsramen. Det gäller förutom trängselskatter och infrastrukturavgifter även banavgifter och

olika former av medfinansiering. Sammanlagt, dvs. inte bara för avgiftsintäkter respektive lånedel för trängselskatteobjekt utan även för banavgifter och medfinansiering, beräknar Trafikverket beloppet till 83,7 miljarder kronor under planperioden 2026–2037 (i 2023 års prisnivå). Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Planeringsramens storlek för tillkommande medel under perioden berörs inte av remissinstanserna.

Skälen för regeringens förslag: 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. 2008/2009:35) 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, 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 ovan nämnda 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 denna proposition.

8 Finansiering

8.1 Principer för finansiering av transportinfrastruktur

Anslagsfinansiering är huvudregeln för investeringar i transportinfrastrukturen enligt budgetlagen (2011:203). 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.

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 återbetalning sker när det finns utrymme inom de anslag som Trafikverket disponerar.

Även bidrag ur EU-budgeten kan medfinansiera vissa infrastrukturinvesteringar. Fonden för ett sammanlänkat Europa är ett finansieringsinstrument som bl.a. ska ge ekonomiskt stöd för genomförandet av det transeuropeiska transportnätverket, TEN-T. Projekt i medlemsstaterna kan efter ansökan beviljas medfinansiering från EU om projektet syftar till att genomföra färdigställandet av nätverket. Trafikverket anger i inriktningsunderlaget att denna medfinansiering under de tre senaste åren har uppgått till ca 300–800 miljoner kronor per år. Dessa projekt kan vara såväl statliga som andra projekt. Tidigare har

bidragen betraktats som tillkommande medel i förhållande till den beslutade ekonomiska ramen för planperioden. Från och med kommande planperiod kommer eventuella EU-bidrag till statlig transportinfrastruktur inom nationell plan inte att utöka den ekonomiska ramen, se vidare avsnitt 8.3. Medlen rörande statlig transportinfrastruktur hanteras numera enligt principer för budgetering, redovisning och revision av de medel som Sverige betalar till respektive mottar från EU och hanteras i linje med de principer om neutralitet för statens budget som riksdagen har beslutat om (prop. 1994/95:40, bet. 1914/95:FiU5, rskr.1994/95:67).

8.2 Nya möjligheter till alternativ finansiering ska prövas

Regeringens bedömning: 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.

Under kommande planperiod bör test genomföras med investeringsobjekt som projekteras och byggs av annan aktör än Trafikverket. Vidare bör förutsättningarna för en utbyggnad av Malmbanan med medverkan från privata aktörer och att utreda förutsättningarna för genomförande och finansiering av Östlig förbindelse prövas.

Trafikverkets inriktningsunderlag: Överensstämmer i stort med regeringens bedömning. I inriktningsunderlaget skriver Trafikverket att tillkommande finansiering kan användas i fler fall än i dag, men totalt sett bedöms möjligheterna till ytterligare finansiering som kan tillföras på detta sätt vara relativt begränsad. Tillkommande medel utöver den ekonomiska planeringsramen gäller i huvudsak trängselskatter, infrastrukturavgifter, banavgifter och olika former av medfinansiering. Tänkbara syften kan vara att fler projekt kan genomföras tidigare än med enbart statlig finansiering, ökad effektivitet i genomförandet och ökad effektivitet i förvaltning genom tydligare ansvar och bättre kostnadsstyrning.

Remissinstanserna: Alternativa finansieringsmodeller är något som många remissinstanser tar upp och är positiva till, men några uttrycker också oro och motstånd. *Oslo–Stockholm 2.55 AB* lyfter att det finns flera stora aktörer som gärna vill investera i infrastrukturen, men att det saknas redskap för att möjliggöra det. *Stockholms Handelskammare* menar att anslagsfinansiering inte klarar av att hantera det investeringsbehov som finns och att andra sätt att finansiera transportinfrastruktur måste utredas och övervägas. Även *Sveriges Kommuner och Regioner* anser att anslagsfinansieringen behöver kompletteras med andra finansieringslösningar för att möta framtidens behov inom transportsystemet. *Tåg företagen* anser att alternativa finansieringsformer måste bejakas och genomförandet av de stora infrastrukturprojekten bör ske i separata organisationer med säkrad finansiering för respektive projekt. Tåg företagen fortsätter med att finansieringen då sker fristående, och utan koppling till statens årliga budget, för att säkra projektframdrift. Även

Nya Ostkustbanan anser att möjligheterna att skapa särskilda genomförandeorganisationer för att bygga större infrastrukturprojekt borde ha nämnts i inriktningsunderlaget. Samarbetet *Botniska korridoren* vill se att regeringen fattar beslut om att använda alternativa finansierings- och utförandemodeller. *Region Jönköpings län*, *Sundsvalls kommun*, *H2 Green Steel AB* och *Norrbotniabanan AB* är positivt inställda till lånefinansiering. *Luossavara-Kiirunavaara AB (LKAB)* ser att ökade banavgifter kan vara en accepterad finansieringsform under vissa förutsättningar, men påpekar att för att säkerställa rättvisan i systemet, är det avgörande att dessa avgifter investeras i de sträckor där de genereras.

Skälen för regeringens bedömning: Regeringen anser att alternativa finansieringsformer ska prövas. En förutsättning är att de kan leda till snabbare och ett mer kostnadseffektivt genomförande eller att fler projekt kan genomföras inom en viss tidsram än vad som annars hade varit fallet.

Regeringen anser att möjligheten till finansiering utöver anslag och avgifter i det fortsatta arbetet ska prövas aktivt för objekt som kan anses lämpliga för särskild eller tillkommande finansiering. Sådan finansiering kan komma från avgifter, t.ex. infrastrukturavgifter på väg, trängselskatter och banavgifter, medfinansiering eller förskotteringar från regioner, kommuner eller företag samt bidrag från EU eller Nato. En grundläggande förutsättning för uttag av trängselskatt är att det kan motiveras utifrån förekomst av trängsel.

Regeringen ser att frivillig medfinansiering från kommuner, regioner eller företag kan vara ett sätt att åstadkomma effektiva lösningar i transportsystemet. Det är alltjämt 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. 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. De transportpolitiska målen bör vara utgångspunkt för prioritering av objekt oberoende av om det förekommer medfinansiering eller inte. Även för objekt med alternativ finansiering ska samhällsekonomisk lönsamhet vara vägledande och skattebetalarnas långsiktiga intresse värnas.

Regeringen avser vidare att arbeta med alternativa finansieringsformer bl. a. genom att

- arbeta vidare med en finansieringslösning via höjda banavgifter för en eventuell utbyggnad av dubbelspår på sträckan Luleå–Boden,
- rikta framtida intäkter till staten från Öresundsförbindelsen till satsningar på transportinfrastruktur i Öresundsregionen,
- under kommande planperiod testa investeringsobjekt som projekteras och byggs av annan aktör än Trafikverket och samtidigt tillsätta en utredare som ska föreslå en modell för organisering av sådana objekt,
- pröva förutsättningarna för en utbyggnad av Malmbanan med medverkan från privata aktörer, samt
- utreda förutsättningarna för genomförande och finansiering av Östlig förbindelse.

Finansiering genom avgifter är en form av tillkommande finansiering som regeringen avser arbeta vidare med i kommande planperiod. 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 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 från och med 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 ske t.ex. genom upphandling genom offentlig-privat samverkan (OPS) eller genomförande i bolagsform. Detta 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 annan aktör än Trafikverket avser regeringen ge Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag på investeringsobjekt, företrädesvis på vägområdet, som kan vara aktuella för OPS-upplägg. Samtidigt avser regeringen tillsätta en utredare som ska föreslå en modell för organisering av sådana objekt.

Regeringen avser även undersöka förutsättningarna för utbyggnad av Malmbanan med medverkan av privata aktörer och att utreda förutsättningarna för genomförande och finansiering av Östlig förbindelse.

8.3 Medfinansiering från EU

Regeringens bedömning: Sverige bör fortsatt arbeta aktivt för att söka medfinansiering från EU för infrastrukturprojekt. Det strategiska arbete som pågår ska utvecklas och de ansökningar som skickas in bör hålla hög kvalitet samt bedömas ha god sannolikhet att bli beviljade medel.

Trafikverkets inriktningsunderlag: Överensstämmer i stort med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Flera remissinstanser anser att Trafikverket bör öka mobiliseringen av medel från EU, bland dem *Jernkontoret* och *Region Jämtland Härjedalen*. De anser också tillsammans med *AB Volvo*, *Innovationsföretagen*, *Näringslivets Transportråd*, *Tillväxtberedningen i Norrbotten*, *Tågföretagen*, *Östsvenska Handelskammaren* med flera att en uttalad strategi bör tas fram för att säkra EU-finansiering för svenska infrastrukturprojekt

Skälen för regeringens bedömning: Sverige har haft ett positivt utfall med en ökande trend när det gäller bidrag för infrastrukturprojekt ur EU-budgeten. Under tidsperioden 2021–2023 hamnade Sverige på plats 4 av

12 bland de länder som kan söka från relevanta delar ur Fonden för ett sammanlänkat Europa. I Trafikverkets inriktningsunderlag anges att medfinansieringen från EU under de senaste tre åren uppgått till ca 300–800 miljoner kronor per år.

Trafikverket bedömer i inriktningsunderlaget att det fortsatt kommer finnas goda möjligheter till finansiering via Fonden för ett sammanlänkat Europa, motsvarande dagens nivåer under perioden 2026–2027.

EU:s nästa långtidsbudget gäller för 2027 och framåt. I samband med den kan strukturen för Fonden för ett sammanlänkat Europa komma att ändras. Hur sådana förändringar ser ut är ännu okänt men regeringen anser att Sverige fortsatt ska arbeta aktivt för att söka medfinansiering för infrastrukturprojekt även efter 2027, när så är möjligt.

Principer för budgetering, redovisning och revision av de medel som Sverige betalar till respektive tar emot från EU hanteras i linje med de principer om neutralitet för statens budget som riksdagen har beslutat om (prop. 1994/95:40, bet. 1994/95:FiU5, rskr.1994/95:67). EU-medel utgör statliga medel och ska därför konkurrera med övriga utgifter inom statsbudgeten och ska kunna utsättas för en samlad prövning mot andra anslag inom respektive utgiftsområde. Från och med kommande planperiod kommer eventuella EU-bidrag till statlig transportinfrastruktur inte utöka den ekonomiska ramen utan hanteras i enlighet med de budgeteringsprinciper som finns.

Regeringen ser positivt på Trafikverkets arbete för medfinansiering från EU för infrastrukturprojekt och tydliggör vikten av att det fortsätter utvecklas strategiskt framöver. Sverige ska fortsatt arbeta aktivt för att söka medfinansiering från EU för infrastrukturprojekt. I utvecklingsarbetet bör hänsyn tas till hur EU:s nästa långtidsbudget, från 2027 och framåt, kan komma att utformas.

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

9 Genomförande av satsningarna på vidmakthållande och utveckling

9.1 Kostnadskontroll och finansiell styrning

Regeringens bedömning: En bättre kostnadskontroll behöver uppnås. Det är 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.

Trafikverkets inriktningsunderlag: Överensstämmer med regeringens bedömning. Trafikverket skriver att problemet med kostnadsökningar har funnits länge och uppmärksammats i flera

utredningar och forskningsstudier, både i Sverige och i många andra länder. Kostnaderna ökar framför allt i tidiga skeden – från första planbeslut till byggstart. Från byggstart till slutkostnad förekommer också kostnadsökningar, men de är i genomsnitt betydligt mindre. Kostnadsökningar handlar inte om att alla projekt blir generellt dyrare. Att kostnaderna ökar i genomsnitt beror framförallt på att en mindre andel av projekten blir mycket dyrare än vad man först beräknat.

Remissinstanserna: *Arlandaregionen, Swedtrain, Jernhusen AB, Stambanan.com, Skogsindustrierna, Östsvenska Handelskammaren* och *Handelskammaren i Värmland* anser alla att Trafikverket bör stärka sitt arbete inom kostnadskontroll. *Stockholms kommun* stödjer generell Trafikverkets föreslagna åtgärder för att förbättra kostnadsstyrning och kostnadskontroll. *Trafikanalys* noterar att delar av det som Trafikverket lyfter som angeläget kopplat till kostnadsstyrning och kostnadskontroll är sådant som verket redan har rådighet över och ett tydligt uppdrag att åtgärda.

Sveriges kommuner och regioner anser att det inför kommande planperiod behövs en ordentlig genomlysning av hur olika krav och regleringar påverkar planering och utförande av infrastrukturåtgärder med syfte att förenkla och hålla nere kostnader. *Trafikanalys* anser att det är otydligt vilka krav som Trafikverket menar bör konsekvens- och kostnadsbedömas och därför även vilken aktör denna uppmaning är riktad mot.

Skälen för regeringens bedömning: Systematiska kostnadsökningar i infrastrukturplaneringen är ett väldokumenterat problem. Enligt Trafikanalys gäller problembilden 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. Trafikanalys anser vidare att det för drift- och underhållsverksamheten inte är lika tydligt vilka nyckelmått som är mest relevanta att analysera för att bedöma Trafikverkets arbete med kostnadskontroll, samt att det i investeringsverksamheten förefaller vara problem med de kalkylmetoder som används, alternativt, hur kalkylmetoderna tillämpas i planeringsprocessen.

Det är viktigt att så tidigt som möjligt ha en realistisk bild av ett projekts kostnader. Om investeringar genomförs trots att de kostar mer än förutsett ger det flera typer av problem:

- Det snedvrider urval och utformning av investeringar: om de verkliga kostnaderna hade varit kända vid beslutstillfället hade kanske andra investeringar eller utformningar valts.
- Det kan vara en indikation på att projekten inte genomförs effektivt och därför blir dyrare än nödvändigt, t.ex. på grund av bristfälliga underlag, ändringar i sena skeden eller omotiverade tillkommande tillägg eller krav.
- Det förskjuter övriga projekts tidsplaner, eftersom de årliga anslagen inte räcker som planerat.

Kostnadsförändringarna under planeringsskedet beror på många olika faktorer. En faktor är innehållsförändringar, dvs. att investeringens utformning och omfattning förändras under planeringen. En annan faktor är 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 har tagit ett antal initiativ för att öka kostnadskontrollen, se avsnitt 5, men bedömer att det krävs ytterligare åtgärder av olika typer för att komma till rätta med att kostnader underskattas och för att motverka att projektens kostnader blir högre än nödvändigt. Effektivare projektgenomförande och säkrare kostnadsbedömningar är nödvändiga delar, men kommer ensamma inte vara tillräckliga.

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. Hur kriterierna ser ut och hur urvalet i praktiken går till har enligt regeringen inte dokumenterats tillräckligt tydligt i tidigare planer. Trafikverket bör därför tydligare motivera varför en namngiven investering liksom en större trimnings- eller miljöåtgärd valts framför en annan, eller ett alternativ framför ett annat. I synnerhet gäller detta när större avvikelser görs från hur en prioritering utifrån beräknad samhällsekonomisk lönsamhet skulle se ut. Regeringen avser att ta frågorna vidare i samband med kommande uppdrag om att ta fram ett förslag till ny trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen. Det är därför även angeläget att det löpande sker en utveckling av de verktyg som används för att ta fram underlag för sådana prioriteringar så att de svarar mot aktuella analysbehov.

Metoderna för kostnadsbedömningar behöver samtidigt löpande förbättras. Det förutsätter bl.a. att Trafikverket systematiskt följer upp och använder erfarenheter från tidigare genomförda projekt. Regeringen anser att det för närvarande inte görs i tillräcklig omfattning eller tillräckligt systematiskt. Ett sätt att göra detta som Trafikverket pekar på är genom s.k. referensklassprognoser, där kostnadsutfall för olika klasser av projekt systematiskt sammanställs och jämförs med det aktuella projektets kostnadsbedömningar.

Regeringen anser vidare att standardhöjande åtgärder som går utöver vad som kan betraktas som grundläggande krav utifrån gällande författningar ska bedömas utifrån samhällsekonomisk effektivitet. Sådana åtgärder behöver därför konsekvens- och kostnadsbedömas så långt möjligt. Det krävs också en god återkoppling från berörda verksamheter till dem som utfärdar nya krav. Eftersom det är svårt att överblicka alla konsekvenser när kraven utfärdas måste oönskade effekter återkopplas så att kraven eventuellt kan revideras.

Produktivitetskommissionen bedömer i delbetänkande Goda möjligheter till ökat välbefinnande (SOU 2024:29) att brister i uppföljning och utvärdering begränsar möjligheterna att förbättra verksamheten. Trafikanalys har i en delredovisning (Trafikanalys publikation 2024:5) av sin granskning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll lyft att transparensen behöver öka. Svårigheter att följa kostnadsutvecklingen i verksamheten försvårar enligt Trafikanalys sökandet efter underliggande problem och identifierandet av relevanta förbättringsförslag.

När systemet med byggstartsrapportering infördes angav regeringen att syftet bl.a. var att skapa bättre möjligheter för att successivt ompröva enskilda åtgärders prioritet baserat på ändamål och kvalitet, i takt med att kunskaper om åtgärdernas faktiska förutsättningar och konsekvenser utvecklas och tiden för genomförande närmar sig (prop. 2011/12:118).

Regeringen 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 kostnads kontroll och även följa Trafikanalys arbete med att följa och utvärdera detta. Arbetet hos de två myndigheterna har ett särskilt fokus på investeringar i tidiga planeringsskedet och på att underhåll av infrastrukturen sker effektivt. Likaså avser regeringen att fortsatt använda sig av processen med byggstartsbeslut mer aktivt för att motverka stora kostnadsökningar i projekt.

9.1.1 Riskreserv för hantering av fördyringar

Regeringens bedömning: En central riskreserv bör inrättas för hantering av fördyringar som uppstår i utvecklingen av transportinfrastrukturen. En del av riskreserven ska hanteras av regeringen och en del av riskreserven ska hanteras hos Trafikverket centralt.

Trafikverkets inriktningsunderlag: Överensstämmer med regeringens bedömning. I inriktningsunderlaget lämnas inget förslag om hur en riskreserv bör hanteras.

Remissinstanserna: *Trafikanalys* tillstyrker förslaget om en riskreserv på portföljnivå med medskicket att det behöver säkerställas att reserven inte används i onödan.

Skälen för regeringens bedömning: Det kommer alltid att finnas faktorer som kan orsaka kostnadsökningar i projekt. Det får inte stoppa eller hindra utvecklingen av den svenska transportinfrastrukturen. Samtidigt måste utvecklingen med stora kostnadsökningar stävjas och 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 större incitament för projekten att hålla kostnaderna nere och bättre möjlighet att hantera eventuella kostnadsökningar och få insyn i vilka fördyringar som kan tillåtas. En del av riskreserven bör hanteras av regeringen. Detta kan bl.a. kopplas till den ordinarie planeringsprocessen där regeringen i samband med byggstartsbeslut granskar större projekt och får information om kostnadsförändringar m.m. Ett sådant förfarande bidrar till att planeringsprocessen tillämpas mer som den är tänkt, dvs. så att definitiva beslut fattas först när investeringars kostnader och nyttor är väl utredda (prop. 2011/12:118). Investeringar som ligger i planens år 7–12 ska ha en välgrundad bedömning av åtgärds kostnaden, men bör enligt regeringen ses som objekt för fortsatt utredning, medan definitiva beslut fattas först i samband med regeringens beslut om att förbereda för byggstart (år 4–6) respektive regeringens beslut om byggstart (år 1–3).

Riksrevisionen lyfte i rapporten Nationell plan för transportinfrastrukturen – lovar mer än den kan hålla (RiR 2023:25) fram att Trafikverkets bristande kostnadskontroll för namngivna investeringar sätter den långsiktiga infrastrukturplaneringen ur spel. Riksrevisionen anger att de beräknade kostnaderna sammanlagt ökade med totalt 112 miljarder kronor mellan 2018 och 2022 i fasta priser. Att siffran anges i fasta priser innebär att ökningen är utöver den kostnadsökning som skett på grund av vanlig inflation. Dessa 112 miljarder kronor är mer än vad staten totalt spenderat på utveckling av transportinfrastrukturen under samma tidsspann, och med andra ord ökade kostnaderna i snabbare takt än vad staten har kunnat beta av.

Trafikverket har inlett ett arbete med att förbättra sin kostnadskontroll. Men mer behöver göras. Infrastrukturplanering handlar ytterst om att inom en begränsad budget välja vilka åtgärder som ska genomföras. Byggstartsprocessen behöver fungera som den är avsedd, dvs. som en kontrollstation där förändrade förutsättningarna ska hanteras och projekten omprövas. Fördyringar som har uppstått i planeringsskedet behöver finansieras.

Regeringen bedömer av dessa skäl att en riskreserv i den nationella planen skulle innebära att planen inte övertecknas på samma sätt som nu, då fördyringar innebär att alla projekt i planen inte kan genomföras enligt tilldelad budget. Fördyringar i ett projekt kommer då inte att påverka genomförandet av andra projekt i lika hög grad som i dag. Olika varianter av sådana reserver finns i bl.a. Danmark och Norge. Riskreserven delas upp så att en del av ansvaret för dess tillämpning återfinns inom Trafikverket och en del återfinns hos regeringen. Regeringen avser att i samband med fastställelse av nationell plan närmare beskriva hur processen för riskreservens användande kommer att se ut i praktiken.

9.1.2 Omfördelning av förvaltningsutgifter

Regeringens bedömning: Förvaltningskostnader ska budgeteras på förvaltningsanslag och inte sakanslag.

Trafikverkets inriktningsunderlag: Berör inte denna fråga.

Remissinstanserna: Berör inte denna fråga.

Skälen för regeringens bedömning: För att förbättra kostnadskontrollen är det 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 cirka 17 procent 2011 till cirka 21 procent 2022, i fasta priser. Myndigheten nämner att förvaltningsutgifter ökat i förhållande till verksamhetsvolymen över tid kan tyda på att Trafikverket har blivit mindre effektiva i genomförandet av uppgifterna.

I januari 2020 fick Ekonomistyrningsverket i uppdrag att göra en översyn av den finansiella styrningen av Trafikverket. I redovisningen av uppdraget konstaterar Ekonomistyrningsverket att det finns ett antal avvikelser mellan principer och praxis i övriga staten och hur bl.a. förvaltningsutgifter sorterar på Trafikverkets anslag. Ekonomistyrningsverket 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 istället hanteras inom ramen för myndighetens sakanslag. Ekonomistyrningsverket 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 Ekonomistyrningsverkets 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 Ekonomistyrningsverket 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. 2024/2025:1) 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. 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.

Då Trafikverket ännu inte har slutredovisat uppdraget att analysera och bedöma konsekvenserna av förslag för den finansiella styrningen av Trafikverket kan vissa ytterligare justeringar behöva göras framöver.

I framtiden behöver förändrade behov som kan uppstå gällande de förvaltningsmedel som flyttats, t.ex. på grund av förändrade investeringsnivåer eller andra krav på verksamheten inte hanteras inom denna ram utan i kommande års budgetpropositioner.

9.2 Produktivitet i anläggningsbranschen

Regeringens bedömning: Det är av stor vikt att de medel 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 mer effektiva och ändamålsenliga. Åtgärder bör vidtas för att möjliggöra ett effektivare väg- och järnvägsunderhåll.

Trafikverkets inriktningsunderlag: Överensstämmer med regeringens bedömning. Trafikverket beskriver att man har inlett ett intensivt arbete för att minska kostnaderna för att bygga och underhålla infrastruktur. Ambitionen är att vända en trend där kostnadsindex för infrastruktur sedan lång tid tillbaka har ökat snabbare än inflationen. Målet är att få ut mer samhällsnytta per satsad krona, och kunna underhålla infrastrukturen och genomföra investeringar till lägre kostnad.

Remissinstanserna: Många remissinstanser pekar på att det för ökad produktivitet är viktigt med teknikutveckling, innovation och god samverkan. *LO* anser att det produktivitetsarbete som Trafikverket nu gör är mycket viktigt och behöver stärkas ytterligare. *Svensk Kollektivtrafik* anser bl.a. att Trafikverket bör utveckla sina upphandlingar, öka beställarkompetensen, se över planeringen av åtgärder m.m. *Trafikanalys* saknar en analys av eventuella hinder för att förverkliga potentialer för ökad produktivitet. *Swedtrain* och *Tågföretagen* föreslår att information om järnvägsanläggningens skick bör tas fram med hjälp av digitalisering. *Vy tåg AB* anser dessutom att underhållet kan ske mer effektivt med moderna anläggnings- och underhållsmaskiner. *Sveriges Åkeriföretag* anser att Trafikverket bör upphandla vinterväghållning med ökat digitalt arbetssätt med rapportering och vägkvalitetsanalys. Flera remissinstanser, exempelvis *Verket för innovationssystem* och *Innovationsföretagen*, anser att det behöver skapas drivkrafter för innovation.

Vad gäller upphandling trycker *Föreningen Sveriges järnvägsentreprenörer* och *Byggföretagen* på vikten av att ha en konkurrensutsatt marknad för järnvägsunderhållet, med långsiktighet och stabil planering. *Swedtrain* och *Föreningen Sveriges järnvägsentreprenörer* anser att upphandlingar i större utsträckning behöver baseras på funktionella krav, vilket kan ge ökade möjligheter för innovativa lösningar. *Samhällsbyggarna* menar att innovationsupphandling är ett av de viktigaste områdena att fortsätta utveckla. *Maskinentreprenörerna* föreslår att projekt bryts ned i mindre upphandlingar då det är ett effektivt sätt att öka konkurrensen på leverantörsmarknaden.

Skälen för regeringens bedömning: Stora delar av Trafikverkets verksamhet utförs av upphandlade leverantörer. Att upphandlingsverksamheten bidrar till ökad produktivitet i anläggningsbranschen är därför av stor vikt. Produktivitetskommissionen konstaterar i sitt delbetänkande *Goda möjligheter till ökat välstånd* (SOU 2024:29) att det finns flera problem med 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 identifierats genom åren.

Det är av stor vikt att de medel staten tilldelar infrastrukturområdet används effektivt och på bästa sätt. 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, likväl som på investeringssidan. Beställarkompetens handlar om att i grunden förstå och vara väl förtrogen med hur den aktuella entreprenadmarknaden fungerar och vilka möjligheter den har, och baserat på detta kunna genomföra bästa möjliga upphandlingar. En starkt beställarkompetens ska bidra till att utveckla marknaden och samverka tätare med underhållsföretag, transportföretag och transportköpare för att minimera störningar av underhållsarbete.

Många diskussioner kring att höja produktiviteten i upphandling och verksamhet faller i dag på att det saknas tillförlitliga data för att dra tydliga slutsatser. Detta har varit ett känt problem under lång tid och påtalats av forskare och granskande myndigheter vid upprepade tillfällen. Det är något som bl.a. Produktivitetskommissionen och Trafikanalys lyft fram. Produktivitetskommissionen har i det nämnda delbetänkandet bl.a. föreslagit att sektorsansvariga myndigheter bör få i uppdrag att tillsammans med Trafikverket ta fram och implementera en struktur för vilken data som ska samlas in och göras tillgänglig för att kunna följa upp och utvärdera upphandlingar inom transportområdet. För att förbättra lärandet i sektorn bör de data som tas fram i möjligaste mån göras offentligt tillgängliga. 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 ske. Data ska vara öppen och tillgänglig för både entreprenörer och beställare liksom för externa utvecklare, för att öka transparensen.

Upphandlingar inom infrastrukturområdet behöver bli mer effektiva och 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 slipers. Regeringen följer och driver på detta arbete, ett exempel är det uppdrag som nämns i avsnitt 5 om att ta fram en handlingsplan för effektivare vinterväghållning. Ett annat exempel som nämns i avsnitt 5 är uppdraget till Trafikverket om åtgärder för att stärka järnvägsunderhållets genomförande och järnvägstrafikens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet.

Under planeringsskedet är det viktigt med ett ökat fokus på att välja kostnadseffektiva utformningar och avgränsningar av projekten. Ett medel för detta är ökad standardisering, där Trafikverkets projekt kallat funktionell gestaltning är ett bra exempel. Här 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. För att förbättra styrningen av omfattningsförändringar är systemet med byggstartsrapportering och Trafikverkets arbete med revisionsmöten viktiga inslag. För att undvika att standardhöjande åtgärder går utöver vad som kan betraktas som grundläggande krav utifrån gällande författningar anser regeringen att sådana krav måste bedömas utifrån samhällsekonomisk effektivitet.

Slutligen bedömer regeringen att Trafikverket och andra offentliga organisationer bör kunna förbättra förutsättningarna för leverantörsmarknaden och bättre ta tillvara sektorns förmåga till effektivisering genom innovation. Det kan bl.a. göras genom ett proaktivt samarbete med marknadsdialog i tidiga planeringsskedet 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 angeläget att kunna nyttja resurser för innovation för tester av nya metoder eller för att implementera innovationer som annars riskerar att fastna i idéstadiet.

9.3 Kompetensförsörjning

Regeringens bedömning: Kompetensförsörjningen är en stor utmaning inom infrastrukturen och rätt kompetens är en förutsättning för att kunna genomföra den nationella planen. Branschens arbete med kompetensförsörjning bör därför stärkas.

Trafikverkets inriktningsunderlag: Överensstämmer med regeringens bedömning. Trafikverket lyfter fram att det råder kompetensbrist inom hela infrastrukturen och att det för att hantera detta behövs ett statligt engagemang tillsammans med branschen.

Remissinstanserna: Flera remissinstanser, bl.a. *Region Jönköpings län*, *Region Skåne*, *Handelskammaren Jönköpings län* och *Swedtrain* delar bilden att kompetensförsörjningen i infrastrukturen måste stärkas. Det finns också instanser som pekar på att Trafikverkets förslag är otillräckliga. Det gäller exempelvis *LO* och *Svensk kollektivtrafik*. *Svenska Transportarbetareförbundet* håller med Trafikverket om att det behövs ett statligt engagemang tillsammans med branschen för att säkra kompetensförsörjningen. Flera aktörer såsom *Föreningen Sveriges järnvägsentreprenörer*, *Swedtrain* och *Byggföretagen* lyfter fram att det behövs minst en till järnvägsteknisk övningsanläggning i Sverige och att satsningen på järnvägsskola bör fortsätta. *Sjöfartsverket* menar att behovet av arbetskraft inom sjöfartssektorn är stort samtidigt som trenden för t.ex. antalet utexaminerade sjöbefäl minskar över tid.

Skälen för regeringens bedömning: Kompetensförsörjningen är ett problem inom infrastrukturen, vilket många företag och aktörer vittnar om. Ifall infrastrukturen inte kan lösa kompetensförsörjningsutmaningarna riskerar det bli svårt att hantera, underhålla och bygga en komplex anläggning med en ökad volym. De senaste årens säkerhetspolitiska utveckling visar också på vikten av att ha en bred kompetensbas inom infrastrukturområdet. För att kunna genomföra den nationella planen behöver arbetet med kompetensförsörjning stärkas. 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, till exempel genom arbetet med Järnvägsskola.

10 Förväntade effekter och konsekvenser

Regeringens politik bidrar till att nå det övergripande transportpolitiska målet; att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet, och till att nå funktions- och hänsynsmålen. Hela Sverige ska fungera, och en förutsättning för det är ett robust och effektivt transportinfrastrukturssystem. Den inriktning som pekas ut och de ramar som föreslås i denna proposition är en viktig del av regeringens politik inom transportområdet.

Förväntade effekter och konsekvenser av regeringens förslag

De omfattande satsningarna på *vidmakthållande* bidrar till ökad tillgänglighet och en hållbar och mer konkurrenskraftig transportförsörjning i hela landet och en effektivare användning av det befintliga transportsystemet. Satsningarna förväntas bidra på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt redan i ett kortare perspektiv. Av Trafikverkets inriktningsunderlag framgår att det samhällsekonomiskt sett har hög lönsamhet att bibehålla dagens funktionalitet och återta eftersatt underhåll i väg- och järnvägsnätet. Även åtgärder för längre och tyngre lastbilar genom att tillåta bärighetsklass BK4 uppvisar hög lönsamhet. Vidmakthållande ger dessutom ett positivt bidrag till trafiksäkerhetsmålet. Enligt Trafikverket finns även potential att rädda fler liv genom att eliminera underhållsbrister som har betydelse för trafiksäkerheten i vägtransportssystemet. Även trafiksäkerhet inom järnvägssystemet kan öka genom att brister i befintlig anläggning åtgärdas. Artrika vägrenar, trummor, viltpassager, bullerplank och andra skyddsåtgärder m.m. behöver underhållas för att värden och funktion ska bibehållas. Ökade satsningar på vidmakthållande har därför även positiva effekter på miljön.

Satsningar på *utveckling* genom förbättrad och ny transportinfrastruktur bidrar till ökad tillgänglighet, kapacitet och redundans. Generellt gäller att inkomster och produktivitet tenderar att öka i områden som får förbättrad tillgänglighet till transportinfrastruktur. Det kan också öka rörligheten på arbetsmarknaden. Genom förbättrad tillgänglighet blir områden mer attraktiva för utveckling av nya bostäder.

Samtidigt kan ny transportinfrastruktur bl.a. ge ökat buller, intrång i landskap, och negativ påverkan under byggtiden. Såväl miljöpåverkan som inkomst- och fördelningseffekter är svåra att bedöma i detta skede då det beror på vilka åtgärder som väljs i nästa skede av planeringsprocessen och på hur de utformas. För trafiksäkerheten kan satsningar på ny transportinfrastruktur ha en stor positiv påverkan, men det beror även här till stor del på vilka åtgärder som väljs. Effekter och konsekvenser väntas framför allt komma när en ny trafikslagsövergripande nationell plan samt länsplaner har fastställts och börjat genomföras. En annan effekt av ökade satsningar på ny infrastruktur är att drift- och underhållskostnaderna ökar. Exempelvis beräknar Trafikverket i inriktningsunderlaget att enbart

Förbifart Stockholm ökar dessa kostnader med drygt 300 miljoner kronor per år från och med år 2030.

I inriktningsunderlaget pekar Trafikverket på att det är samhälls-ekonomiskt lönsamt att bibehålla dagens funktionalitet och återta eftersatt underhåll i väg och järnvägsnätet samt att det finns många investerings-åtgärder som visar hög samhälls-ekonomisk lönsamhet. Trafikverket anger att de beräknade nyttorna vid högre ramnivåer ökar betydligt mer än kostnaderna om samhälls-ekonomiskt lönsamma åtgärder väljs. Ökade ramar medför ökade nyttor främst inom tillgänglighet för resenärer och godstransporter samt trafiksäkerhet men också att den genomsnittliga lönsamheten avtar successivt vid ökade ramnivåer.

Trimnings- och miljöåtgärder brukar av Trafikverket övergripande indelas i tre kategorier med olika syften; tillgänglighet, trafiksäkerhet samt miljö och hälsa. De olika typerna av åtgärder får olika effekter, men har typiskt sett positiv påverkan på de transportpolitiska målen. Åtgärder som särskilt syftar på att förbättra trafiksäkerhet kan bidra väsentligt till hänsynsmålet om trafiksäkerhet, exempelvis genom säkra sidoområden, korsningsåtgärder och stängsling vid spår. Miljöåtgärderna kan både vara åtgärder som direkt åtgärdar olika problem eller vara utformade som skyddsåtgärder. Hur stor effekten blir är svårt att säga, men miljöåtgärderna ska bidra till att åtgärda brister i eller i anslutning till befintlig infrastruktur. Det handlar om brister som är ett resultat av transportsystemets negativa påverkan på miljö och människors hälsa. Exempelvis kan åtgärderna hålla tillbaka ökningen av invasiva arter eller minska negativa hälsoeffekter på grund av buller. Miljöåtgärder skapar även positiva värden som höjer kvaliteten i landskapet och den omgivande miljön.

Åtgärder för klimatanpassning har störst effekt och betydelse för möjligheterna att uppnå det transportpolitiska funktionsmålet, t.ex. förebyggande åtgärder för att säkra funktionen vid skred och översvämningar, men de kan även ha effekter på möjligheterna att nå hänsynsmålet.

För att nå Sveriges klimatmål och åtaganden inom EU behöver klimatomställningen påskyndas. Transportsektorn behöver utvecklas på ett sätt som bidrar till denna omställning. Det bör i huvudsak ske genom en elektrifiering av transportsektorn, men även genom ökad användning av fossilfria drivmedel och ökad transporteffektivitet. Regeringens politik och åtgärder på dessa områden finns utvecklade i andra sammanhang, bl.a. regeringens skrivelse Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll (skr. 2023/24:59).

Satsningar på BK4-vägnät bedöms kunna leda till effektivare lastbilstransporter och därmed minskade utsläpp. Även vissa andra åtgärder, t.ex. de som bidrar till transporteffektivitet, bedöms kunna bidra till minskade utsläpp. En bättre underhållen eller utbyggd järnväg kan på sikt också leda till viss överflyttning till järnväg från vägtrafik. Hur stor påverkan det i sin tur får för klimatet beror till stor del på hur snabbt elektrifieringen av vägtrafiken utvecklas. Det är svårt att i detta skede bedöma hur förslagen i denna proposition påverkar klimatet i övrigt då det beror på vilka åtgärder som väljs i nästa skede av planeringsprocessen och hur de utformas.

Samlat väntas förslagen i denna proposition bidra till ett väl fungerande, långsiktigt hållbart, mer konkurrenskraftigt och tillförlitligt transport-

system där alla trafikslag utvecklas och bidrar till de transportpolitiska målen. Förutsättningar skapas för att ett länge eftersatt underhåll av våra vägar och järnvägar kan börja återtas. Det bidrar till en mer robust transportinfrastruktur som bättre kan stå emot påfrestningar av olika slag och göra transportsystemet bättre rustat för extremväder eller externa hot och förslagen är därför viktiga även för vår beredskap.

Förväntade effekter och konsekvenser av regeringens bedömningar och aviserad politik

Utöver de förslag som riksdagen har att ta ställning till innehåller denna proposition viktiga ställningstaganden från regeringen om inriktningen politiken på transportinfrastrukturområdet.

En tydlig prioritering är att hela Sverige ska fungera. Regeringens förslag om ökade medel, framför allt till vidmakthållande, men också på utveckling, tillsammans med den inriktning som ges gällande en effektivare kostnadskontroll m.m. som beskrivs i denna proposition bedöms leda till att infrastrukturen stärks, och därmed bidra till att hela Sverige ska fungera.

Genom att tydligt satsa på och vårda det befintliga transportsystemet och prioritera underhåll kommer tilliten till transportsystemet och dess faktiska funktion att kunna öka vilket underlättar för företag och i människors vardag samt ha positiva effekter för miljön.

Transportsystemet behöver utvecklas för att öka tillgängligheten där den i dag brister. Att pröva olika typer av finansiering och genomförande i samband med nybyggnation kan, genomfört på rätt sätt, leda till ett snabbare och mer kostnadseffektivt genomförande. En positiv effekt som kan komma av detta är att fler projekt kan genomföras inom en viss tidsram än vad som annars hade varit fallet.

Ett större fokus på samhällsekonomisk effektivitet, ett effektivare genomförande med en god kostnadskontroll och tydliga prioriteringar, ger effekter i form av mer tillgänglighet för de satsade medlen.

Totalt sett väntas regeringens inriktning inom transportinfrastrukturpolitiken ge positiva effekter på bl.a. tillgänglighet och tillväxt, göra samhällsviktig infrastruktur mer robust och ge ett effektivt, tillgängligt och driftsäkert transportsystem.

11 Den fortsatta planeringsprocessen

Efter riksdagens beslut med anledning av denna proposition fortsätter arbetet med åtgärdsplaneringen. Den innebär att de åtgärder som bör prioriteras in i den nationella planen identifieras. Utifrån föreslagen inriktning och riksdagens beslut om ekonomiska ramar med anledning av denna proposition avser regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag till en ny nationell plan för nationell statlig transportinfrastruktur samt ge regionerna och Gotlands kommun förutsättningar för arbetet med att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Genom sitt ansvar för regional utveckling i länen utarbetar och fastställer regionerna även sektorsövergripande regionala utvecklingsstrategier för länets utveckling. Dessutom samordnar de insatser för genomförandet av dessa strategier och beslutar om användningen av vissa statliga medel för regionalt utvecklingsarbete. De regionala utvecklingsstrategierna är samtidigt ett underlag i arbetet med den nationella planen.

I planförslaget kommer Trafikverket att redovisa förslag till fördelning av de ekonomiska ramarna på olika typer av åtgärder och namngivna objekt enligt regeringens direktiv. Därefter skickas förslaget ut på en bred remiss. Det är regeringen som slutligen fastställer den nationella planen och de definitiva ekonomiska ramarna för länsplanerna. Det beräknas ske under 2026. Därefter fastställer regionerna länsplaner för den regionala transportinfrastrukturen. Regeringen avser att vidta ytterligare åtgärder kring frågor där regeringen i denna proposition aviserat en inriktning, antingen inom ramen för den kommande åtgärdsplaneringen eller separat.

12 Tillkännagivanden från riksdagen

Nedan redogörs för hur vissa av riksdagens tillkännagivanden har omhändertagits av regeringen.

12.1 Automatiserade och 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).

Regeringen beslutade den 12 november 2015 att ge en särskild utredare i uppdrag att analysera vilka regelförändringar som behövs för en introduktion av förarstödjande teknik och helt eller delvis självkörande fordon på väg (dir. 2015:114). I mars 2018 överlämnade utredaren slutbetänkandet Vägen till självkörande fordon – introduktion (SOU 2018:16). Betänkandet har remissbehandlats.

När det gäller de strategiska övervägandena rörande införandet av automatiserad körning pågår intensiva internationella processer inom UNECE och i EU. Bl.a. har EU-kommissionen inom ramen för det tredje mobilitetspaketet i maj 2018 antagit en strategi för automatiserad och uppkopplad rörlighet. EU-kommissionen har vidare i december 2020 antagit en gemensam strategi för smart och hållbar mobilitet. I strategin aviserades det förslag EU-kommissionen lämnade i december 2021 (COM [2021] 813) som ändrar Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 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

exempelvis en legal bas för framtagandet av gemensamma system och standarder vad 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. Den 30 november 2023 publicerades beslutet om det reviderade ITS-direktivet i Europeiska unionens officiella tidning.

Regeringen beslutade den 22 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 avseende dels ansvarsfördelning vid automatiserad körning av vägfordon, dels främjandet av ökad användning av geostaket (I 2020:B). Bokstavsutredaren 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 av den 5 augusti 2022 om tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 vad gäller enhetliga förfaranden och tekniska specifikationer för tygodkännande av automatiska körsystem i helt automatiserade 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 tygodkänts i Sverige.

Den 6 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 vägghållaren får mandat att föreskriva var tygodkända och helt automatiserade fordon får föras i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1426.

Infrastruktur- och bostadsministern höll i augusti 2024 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 ovan redovisade strategiska överväganden och vidtagna åtgärder ligger till grund för regeringens fortsatta arbete på området. Mot bakgrund av ovanstående anser regeringen att riksdagens tillkännagivande är slutbehandlat.

12.2 Kostnads kontroll i infrastrukturinvesteringar

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

Regeringen gav den 25 augusti 2022 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 Ekonomistyrningsverket. Trafikanalys redovisade den 23 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 av regeringen beslutad nationell plan. Trafikanalys redovisade den 26 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 innan 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.

Riksrevisionen har i ett antal granskningar 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 betydande kostnadsökningar sker. 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, se vidare avsnitt 5.

I avsnitt 9.1.2 har regeringen redogjort för den omfördelning av förvaltningsuppgifter från Trafikverkets sakanslag som regeringen föreslog i budgetpropositionen för 2025. Ekonomistyrningsverket 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 den 24 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 12 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 både på kort och lång sikt. Trafikverket ska lämna en uppföljande rapportering om genomförandet av åtgärder senast den 21 oktober 2024.

Trafikverket genomförde under hösten 2023 en omfattande genomlysning av verksamheten. Ett antal förbättringsområden pekades ut för att bli mer effektiva, skapa bättre värde för dem Trafikverket är till för och för att 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 ska en effektivisering om minst 600 miljoner kronor ha skett. Regeringen följer noga Trafikverkets arbete på området. Mot bakgrund av ovanstående anser regeringen att riksdagens tillkännagivande är slutbehandlat.

12.3 Nya stambanor för höghastighetståg

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om att säga nej till att bygga höghastighetsjärnväg (bet. 2022/23:TU4 punkt 13, rskr. 2022/23:137). Regeringen gav den 22 december 2022 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) samt uppdrag att utreda kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne (I2022/02419).

Trafikverket redovisade den 26 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 fastställdes 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 anser regeringen att riksdagens tillkännagivande är slutbehandlat.

Förteckning över remissinstanserna

Följande remissinstanser har inkommit med yttranden över Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2026–2037.

2030-sekretariatet, Affärsverket svenska kraftnät, Arbetsgivarverket, Boverket, Byggföretagen, Cykelfrämjandet, Drivkraft Sverige, Elsäkerhetsverket, Statens energimyndighet, Fackförbundet ST, Folkhälsomyndigheten, Fotgängarnas förening, Föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet, Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer, Företagarna, Försvarsmakten, Greater Copenhagen, Gröna mobilister, Handelskammaren Jönköpings län, Handelskammaren Mittsverige, Handelskammaren Mälardalen, Handelskammaren Värmland, Innovationsföretagen, ITS Sweden, Jernhusen AB, Järnvägshistoriska riksförbundet, Kommerskollegium, Konjunkturinstitutet, Konkurrensverket, Kungliga Automobil Klubben (KAK), Landsorganisationen i Sverige, Lantbrukarnas Riksförbund, Livsmedelsverket, Luftfartsverket, Länsstyrelsen i Gotlands län, Länsstyrelsen i Blekinge län, Länsstyrelsen i Dalarnas län, Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Länsstyrelsen i Hallands län, Länsstyrelsen i Jämtlands län, Länsstyrelsen i Jönköpings län, Länsstyrelsen i Kalmar län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Södermanlands län, Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Örebro län, Länsstyrelsen i Kronobergs län, Länsstyrelsen i Uppsala län, Länsstyrelsen i Värmlands län, Länsstyrelsen i Västerbottens län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Länsstyrelsen i Östergötlands län, Mellansvenska Handelskammaren, MHF Motormännens Helnykterhetsförbund Mobility, MRF Motorbranschens Riksförbund, Myndigheten för delaktighet, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Mälardalsrådet, Naturskyddsföreningen, Naturvårdsverket, Norrbotniabanegruppen, Norrbottens handelskammare, Nya Ostkustbanan, Nyköping-Östgötälänken AB, Näringslivets transportråd, Oslo-Stockholm 2.55 AB, Polismyndigheten, Post- och telestyrelsen, Region Blekinge, Region Dalarna, Gotlands kommun, Region Gävleborg, Region Halland, Region Jämtland Härjedalen, Region Jönköpings län, Region Kalmar län, Region Kronoberg, Region Norrbotten, Region Skåne, Region Stockholm, Region Sörmland, Region Uppsala, Region Värmland, Region Västerbotten, Region Västernorrland, Region Västmanland, Region Örebro län, Region Östergötland, Resenärerna, Riksförbundet Enskilda Vägar, Riksförbundet M Sverige, Riksorganisationen Hela Sverige ska leva, RISE Research Institutes of Sweden, Samarbetet Botniska korridorerna, Sametinget, Samhällsbyggarna, SEKO, Service- och kommunikationsfacket, Sjöfartsverket, Skogsindustrierna, Skogsstyrelsen, Skärgårdarnas riksförbund, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, Statens geotekniska institut, Stockholms handelskammare, STRING, Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB, Svemin, Svensk Cykling, Svensk handel, Svensk Kollektivtrafik, Svensk Sjöfart, Svensk Turism AB, Svenska cykelstäder, Svenska Regionala Flygplatser, Svenska Samernas Riksförbund, Svenska

transportarbetareförbundet, Svenska Turistföreningen, Svenskt Näringsliv, Sveriges geologiska undersökning, Sveriges Kommuner och Regioner, Sveriges MotorCyklister (SMC), Sveriges Riksidrottsförbund, Sveriges Åkeriföretag, Swedavia AB, Swedtrain, Sydsvenska Industri- och handelskammaren, Tillväxtverket, Trafikanalys, Transportföretagen, Transportstyrelsen, Tåg företagen, Vetenskapsrådet, Vinnova, Visita, VTI, Världsnaturfonden WWF, Västerbottens handelskammare, Västra Götalandsregionen, Västsvenska handelskammaren, Östsvenska handelskammaren

Business Sweden, DHR: Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder, FMCK Frivilliga motorcykelkåren, Fossilfritt Sverige, Fotgängarnas förening, Friluftsförbundet, Funktionsrätt Sverige, Fältbiologerna, Handelskammaren i Uppsala län, Havs- och vattenmyndigheten, Hörselskadades riksförbund (HRF), IATA, InfraSweden (KTH), Institutet för framtidsstudier, IQ Samhällsbyggnad, Kemikalieinspektionen, Kungliga Svenska Aeroklubben, Kustbevakningen, Lantmäteriet, Maritimt Forum, Mobility Sweden, Museibanornas Riksorganisation, NTF Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Riksantikvarieämbetet, Riksförbundet för Rörelsehindrade Barn och Ungdomar (RBU), SACO, Samtrafiken, Statens jordbruksverk, Statskontoret, Svenska Bilsportförbundet, Svenska Handelskammarförbundet, Svenska Jägareförbundet, Svenska Motorvagnsklubben, Svenska Privatvagnföreningen, Svenska Taxiförbundet, Svenska Teknik & Designföretagen, Svenskt Flyg, Sveriges Hamnar, Sveriges Jordägareförbund, Sveriges Skeppsmäklareförening, Synskadades Riksförbund, TCO, Tillväxtanalys, Tullverket har beretts tillfälle men inte inkommit med något yttrande.

Därutöver har AB Volvo, ABB Sverige, Arbetsgruppen för Bohusbanan, Arlandaregionen, Baltic-Link Association, Bodens kommun, Bollnäs, Ljusdals, Ovanåkers och Ockelbos kommuner, Copenhagen Malmö Port, Danderyd kommun, Danderyd Villaägareförening, E22 AB, Enköpings kommun, Europakorridoren, Falköpings kommun, Föreningen blå vägen, Green Cargo AB, Greenpeace, Gävle kommun, Göteborgs hamn AB, H2 Green Steel AB, Hitachi Energy, Håbo kommun, IKEA i Älmhult AB, Infram, Inlandsbanan AB, IVL Svenska miljöinstitutet, Jernkontoret, Järfälla kommun, Karlstads kommun, Klimatkommunerna, Klimatsvaret CCL Sverige, Kristinehamns kommun, Landskrona kommun, Lerums kommun, Liquid Wind, Ljungby kommun, Luleå kommun, Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, Maskinentreprenörerna, Moderaterna och Kristdemokraterna i Värmdö, Nacka kommun, Norra skog, Norrbotniabanan AB, Northvolt AB, Nybro kommun, Nynäshamns kommun, Pajala kommun, Pappers, Partnerskap Mittstråket, Personskadeförbundet RTP, Regionsamverkan Sydsverige, SCA AB, Scania CV AB, Siemens Energy AB, Sigtuna kommun, SJ AB, Sjöbo kommun, Skellefteå kommun, Skogforsk, Sollentuna kommun, Solna kommun, SSAB, stambanan.com, Stockholm Nordost, Stockholms kommun, Stora Enso, Storsthlm, Sundsvall kommun, Svea kanals vänner, Svensk Pilotförening, Sveriges ingenjörer, Sydöstra Skånes samarbetskommitté, Söderköpings kommun, Södertörns kommunerna, Södra Skogsägarförening, Tillväxtberedningen i Norrbotten, Transportindustriförbundet, Trelleborgs hamn AB, Tyresö kommun, Täby

Prop. 2024/25:28
Bilaga

kommun, Uddevalla Hamnterminal AB, Umeåregionen och Umeå kommun, Uppsala kommun, Valdemarsviks kommun, Vallentuna kommun, Volvo Car Group, Vy Tåg AB, Vänersamarbetet, Värmdö Kommun, Västerviks kommun, Västerås kommun, Västra stambanegruppen, Åre kommun, Örebro kommun, Örnköldsvik kommun, Östersunds kommun, Österåkers kommun samt två privatpersoner inkommit med synpunkter.

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 3 oktober 2024

Närvarande: statsminister Kristersson, ordförande, och statsråden Busch, Svantesson, Ankarberg Johansson, Edholm, J Pehrson, Waltersson Grönvall, Jonson, Strömmer, Forssmed, Forssell, Slottner, M Persson, Wykman, Malmer Stenergard, Kullgren, Liljestränd, Brandberg, Carlson, Rosencrantz, Dousa

Föredragande: statsrådet Carlson

Regeringen beslutar proposition Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera