

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

Regeringen föreslår i infrastrukturpropositionen, *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera*, prop. 2024/25:28, inriktning och ekonomiska ramar för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Propositionen bygger på en överenskommelse mellan regeringen och Sverigedemokraterna.

## Historisk satsning på transportinfrastrukturen

Den ekonomiska ramen för transportinfrastruktur föreslås uppgå till 1 171 miljarder kronor för planperioden 2026–2037 – en ökning på 203 miljarder kronor i fasta priser (2025 års prisnivå) jämfört med perioden 2022–2033, vilket motsvarar en ökning med 21 procent i fasta priser.

För att förbättra kostnadskontrollen är det viktigt med en ändamålsenlig finansiell styrning och budgetdisciplin. För en ökad transparens och budgetdisciplin omfördelas medel för Trafikverkets förvaltningskostnader från berörda sakanslag till myndighetens förvaltningsanslag. Förslaget innebär att 59 miljarder kronor som i tidigare infrastrukturpropositioner har ingått i den totala ekonomiska ramen fortsättningsvis kommer att hanteras Trafikverkets förvaltningsanslag i enlighet med den budgetdisciplin som råder för statsförvaltningen som helhet. Vid en jämförelse mellan den gamla

ekonomiska ramen för planperioden 2022–2033, där dessa förvaltningsmedel ingick, och den nya ramen för planperioden 2026–2037 tillsammans med de nu utflyttade medlen, blir den totala ökningen 262 miljarder kronor, eller 27 procent.

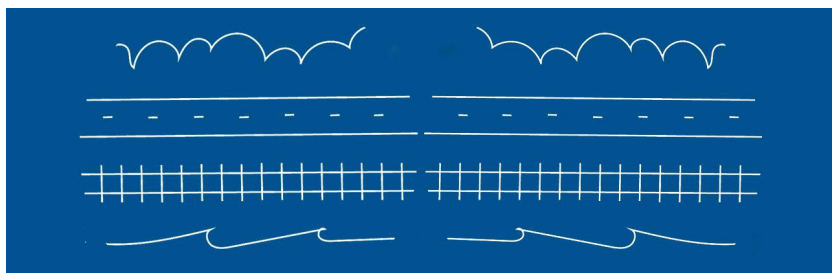
Utöver anslagsmedel tillkommer medel i form av till exempel intäkter från banavgifter och trängselskatter, vilka beräknas uppgå till 85 miljarder kronor. Det ger sammantaget en ram på 1 315 miljarder kronor.

Därutöver avser regeringen att under den kommande planperioden 2026–2037 aktivt pröva möjligheten till finansiering utöver anslag och avgifter. En förutsättning för alternativa finansie-

ringsformer är att de kan leda till ett snabbare och mer kostnadseffektivt genomförande, eller till att fler projekt än vad som annars hade varit fallet kan genomföras inom en viss tidsram.

## De transportpolitiska målen är utgångspunkten

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.



## Ökade satsningar på underhåll

Drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar och järnvägar är en grundläggande förutsättning för att säkra transportinfrastrukturens funktion och tillförlitlighet. Det bidrar till att transportbehoven för såväl medborgare som näringsliv i hela landet kan tillgodoses. Resurserna till underhåll har under lång tid inte varit tillräckliga, underhållet har släpat efter och en underhållsskuld har skapats och har tillåtits växa.

Regeringen anser att drift och underhåll av det svenska väg- och järnvägsnätet bör ges de medel som krävs och att ramarna för vidmakthållande därmed ska öka påtagligt i kommande planperiod. De nya åtgärder 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 eftersatt underhåll inom järnvägsinfrastrukturen som Trafikverket bedömer är möjligt att återta under planperioden.

– Av den ekonomiska ramen föreslås 354 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive reinvesteringar, bärighet och tjälsäkring av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar. Det motsvarar en ökning i fasta priser med 116 miljarder kronor, 48 procent, jämfört med innevarande planperiod (53 procent med hänsyn tagit till utflyttade förvaltningsmedel).

– Av den ekonomiska ramen föreslås 210 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar. Det motsvarar en ökning i fasta priser med 10 miljarder kronor, 5 procent, jämfört med innevarande planperiod (18 procent med hänsyn tagit till utflyttade förvaltningsmedel).

### Investeringar i ny infrastruktur där det behövs

Samtidigt som ett utökat underhåll är prioriterat krävs det investeringar i ny och samhällsekonomiskt effektiv infrastruktur, inte minst trimningsåtgärder som på ett kostnadseffektivt sätt förbättrar och utvecklar funktionen i befintlig infrastruktur inom

landet, men också investeringar i nya projekt. Alla trafikslag är viktiga och behöver fungera både var för sig och tillsammans. Genom att förbättra tillgängligheten och pålitligheten i transportsystemet förbättras pendlingsmöjligheter, godsflödet effektiviseras och det skapas en bättre vardag för människor och företag i hela landet.

– Av den ekonomiska ramen föreslås 607 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet. Detta motsvarar en ökning i fasta priser med 77 miljarder kronor, 15 procent, jämfört med innevarande planperiod (19 procent med hänsyn tagit till utflyttade förvaltningsmedel).

### Ramnivåer i befintlig plan respektive förslag till ny ram – miljarder kronor

	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 uppräknings till 2025 års pris, vilket gör att summan av delposterna i tabellen skiljer sig något från den angivna totala ramen

#### Fakta

Den nuvarande nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen gäller för perioden 2022–2033. Regeringen har nu lagt fram en proposition med förslag om ekonomiska rammar och inriktning för nästa planperiod 2026–2037. Inför detta har regeringen inhämtat ett inriktningsunderlag från Trafikverket. Efter riksdagens beslut om propositionen fortsätter arbetet med åtgärdsplanering, som handlar om att identifiera vilka åtgärder som bör prioriteras in i planen. Beslut om den nya nationella planen planeras till 2026.

Läs mer om infrastrukturplaneringen på regeringens webbplats:  
<https://www.regeringen.se/regeringens-politik/nationell-infrastrukturplan/>

Illustration: Maria Nilsson/Regeringskansliet  
Produktion:  
Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet  
[www.regeringen.se](http://www.regeringen.se)  
Artikelnr: LI2024.02