



Gröna Mobilister  
Kornellgatan 18  
256 68 Helsingborg  
info@gronamobilister.se

Remissvar  
Dnr LI2025/01587  
30 december 2025

Landsbygds- och  
infrastrukturdepartementet

Skickat till:  
[li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se)  
[li.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

## *Remissvar från Gröna Mobilister gällande* **Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037**

### **Om Gröna Mobilister**

Gröna Mobilister är en ideell förening som verkar för en mobilitet som är anpassad till planetens gränser och global rättvisa. Vi vill stärka människors livskvalitet i städer och på landsbygd. Gröna Mobilister företräder inget särintresse när det gäller fordon, drivmedel eller val av mobilitetslösningar.

Föreningen Gröna Mobilister är tacksam för möjligheten att lämna synpunkter på denna remiss, och vi bistår gärna Landsbygds- och infrastrukturdepartementet och Trafikverket i det fortsatta arbetet för att uppnå ett hållbart transportsystem.

### **Synpunkter i korthet**

#### **Generellt**

Gröna Mobilister är kritiska till hur den nationella infrastrukturplanen är uppbyggd; det är alltför uppenbart att föreningens motto *hållbar mobilitet för alla, i hela landet* inte är vägledande. Transparensen kring samhällsekonomiska beräkningar är positiv, men blottar stora svagheter i metoderna för att främja ett hållbart, jämlikt och jämställt transportsystem. Genomgående verkar koppling saknas mellan de transportpolitiska målen och de arbetsmetoder som tillämpas inom Trafikverket.

### **Positiva delar**

- Omfattande investeringar i järnvägen på 309 miljarder kr görs under planperioden, att jämföra med 62 miljarder kr i väginvesteringar.
- Skulden för eftersatt vägunderhåll återbetalas under planperioden tack vare en stor ökning av anslaget på 55 procent jämfört med innevarande planperiod.
- Regionerna ges större handlingsutrymme genom att anslagen till länsplaner ökar 25 procent jämfört med innevarande planperiod.
- Planen innefattar ett gediget underlag med transparent analys av samhällsekonomiska nyttor för föreslagna investeringar, vilket möjliggör konstruktiv diskussion och kritik.

### **Negativa delar**

- Planen styr ej mot klimatmålet. Trots sin enorma ekonomiska ram på 1 171 miljarder kr beräknas förslaget endast minska de ackumulerade växthusgasutsläppen till 2045 med 0,5 procent.
- I stället för att styra mot alla transportpolitiska mål bygger planen på prognoser. Denna strategi utgår från det illa underbyggda antagandet att infrastruktursatsningar endast marginellt kan förändra resvanor och därmed inte nämnvärt kan bidra till minskad klimatpåverkan.
- Enligt de prognoser som planen bygger på kommer bilresandet att öka 26 procent till år 2045, vilket troligen är en stor överskattning givet aktuella trender och möjligheten att påverka efterfrågan på bilresor.
- Planen bidrar endast till att minska vägtrafikarbetet med 0,3 procent, genom en blygsam överflyttning till järnväg. Andelarna resor med olika färdslag väntas förbli ungefär desamma som idag, vilket innebär att målet att på sikt fördubbla andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik inte nås.
- Skulden för eftersatt underhåll av järnvägen återbetalas inte under planperioden, på grund av en otillräcklig ökning på 19 procent av anslaget jämfört med innevarande planperiod.
- Planen innehåller inga genomgripande satsningar på att förbättra infrastrukturen för gång och cykel. Dessa färdslag får inte ens en egen rubrik i huvudrapporten. Trafikverket medger att förbättringarna blir blygsamma.

- Regeringen gav Trafikverket direktiv att utgå från fyrstegsprincipen i sitt arbete med planen, men denna princip tillämpas trots detta på ett icke-transparent och troligen mycket bristfälligt sätt.

## **Förslag**

- Bredda Trafikverkets uppdrag från planering och byggande av infrastruktur till ett övergripande ansvar för skapandet av ett långsiktigt hållbart transportsystem i enlighet med de transportpolitiska målen.
- Ge Trafikverket specifikt i uppdrag verka för ett transporteffektivt samhälle där trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikes flyg minskar, och klargör att den nationella planeringen av infrastrukturen ska bidra till detta mål, allt i enlighet med förslagen i Klimaträtsutredningen (SOU 2022:21).
- Tillämpa målstyrning i högre grad än prognosstyrning.
- Trafikverket bör presentera ett flertal trafikscenarier betingade av politiska vägval som underlag för målstyrd mobilitetsplanering, snarare än en enda trafikprognos med fixa antaganden.
- Tydliggör hur alla transportpolitiska mål är vägledande i de prioriteringar som görs.
- Analysera varför Trafikverkets tidigare prognoser grovt överskattat biltrafikens tillväxt och underskattat tågtrafikens utveckling. Justera nuvarande modeller utifrån slutsatserna av analysen, om nödvändigt, och kommunicera resultaten offentligt.
- Det finns många tecken på att biltrafiken kan minska genom satsningar på alternativa resesätt i mycket högre grad än Trafikverket antar i sina modeller. Initiera oberoende forskning med empirisk grund och innovativa metoder för att bringa större vetenskaplig klarhet i denna potential, som är avgörande för vägvalen i en målstyrd mobilitetsplanering.
- Staten bör ges explicit mandat att medfinansiera kommunala steg 1- och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen.
- Prioritera om medel så att järnvägens underhållsskuld betalas av under planperioden.
- Förbättra underlag och metoder för de samhällsekonomiska beräkningar som ligger till grund för cykelåtgärder.

- Andelen av de statliga anslagen till transportinfrastruktur som går till cykling räknas i promille i föreliggande förslag. Dessa anslag bör öka dramatiskt.
- Befordra cykling till ett eget transportslag med en egen utgiftskategori, och klargör rättsligt med denna status i ryggen att friliggande statliga cykelvägar kan byggas.
- Finn orsaken till att anslagen till cykelåtgärder i länsplanerna inte används fullt ut, för att undvika samma utfall kommande planperiod.

## **Fördjupande synpunkter**

### **Alla transportpolitiska mål bör vara vägledande**

Det finns bred uppslutning bakom de nationella transportpolitiska målen. Trafikverket bör i hög utsträckning ha dessa som kompass vid sin infrastrukturplanering.

Gröna Mobilister anser att Trafikverket i alltför hög grad förlitar sig till samhällsekonomiska beräkningar, vilket tränger undan andra viktiga avvägningar. Detta vägval bottnar i regeringens direktiv att *”samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen.”*

Gröna Mobilisters intryck är dock att infrastrukturplanen alltför ensidigt utgår från det övergripande målet om samhällsekonomisk effektivitet. De övriga transportpolitiska målen förefaller inte ges betydande vikt när medel ska prioriteras, utan nämns mest som en informationspunkt.

Självklart vill Gröna Mobilister se samhällsekonomiskt effektiv infrastrukturplanering, men vi vill också se prioriteringar utifrån funktionsmålet, hänsynsmålet och etappmålet under hänsynsmålet. Gröna Mobilister uppmanar därför Trafikverket att i infrastrukturplanen tydliggöra hur alla de transportpolitiska målen är vägledande för dess prioriteringar.

### **Mycket större satsningar på cykelvägar behövs**

Gröna Mobilister välkomnar Trafikverkets transparens kring de samhällsekonomiska beräkningarna. I detta gedigna underlag har Gröna Mobilister valt att fördjupa sig i hur cykelåtgärder hanteras. Det har resulterat i ett längre blogginlägg där Gröna Mobilisters styrelseledamot Victor Barring är starkt kritisk

till de metoder som tillämpats.<sup>1</sup> Stora delar av underlaget är gammalt och behöver aktualitetsprövas.

Utöver bristerna i de samhällsekonomiska beräkningarna identifierar Gröna Mobilister ett stort problem i Trafikverkets tolkning av väglagen som innebär att staten bara får bygga cykelväg i anslutning till statlig bilväg.

Gröna Mobilister instämmer dessutom i Riksrevisionens analys av den låga prioritet som cykelåtgärder förefaller att ges (sid. 48):<sup>2</sup>

*”Den tydligaste iakttagelsen på att staten prioriterar cykelåtgärder lågt ligger i genomförandefasen. Trafikverket ansvarar för att genomföra de statliga åtgärderna i nationell plan och länsplanerna, men har under de senaste åren inte lyckats göra detta i den planerade takten. Endast ungefär hälften av de avsatta medlen för cykelåtgärderna i cykelpotten och länsplanerna har använts.”*

I föreliggande förslag till nationell plan tilldelas ”åtgärder för ökad och säker cykling” endast två promille av de statliga anslagen. I absoluta tal minskar dessa anslag från 3,3 till 2,5 miljarder kronor jämfört med innevarande planperiod. Dessa åtgärder göms i utgiftskategorin ”Trimningsåtgärder för bättre tillgänglighet”.

Cykling bör befordras till ett eget transportslag med en egen utgiftskategori, och med denna status i ryggen bör det klargöras rättsligt att friliggande statliga cykelvägar kan byggas. En mycket större andel av de statliga anslagen för infrastruktur än idag bör vikas åt cykelåtgärder. Som inspiration kan nämnas att Irland och Österrike öronmärker 10 procent av anslagen för cykelåtgärder.

### **Möjligheten att minska biltrafiken genom att satsa på alternativen underskattas**

Det finns en utbredd föreställning att det inte är möjligt att i väsentlig mån minska biltrafiken genom att göra alternativa färdssätt mer attraktiva. Denna hypotes förs till exempel fram i en nyligen publicerad vetenskaplig översiktsartikel skriven av professor Maria Börjesson på VTI tillsammans med Trafikverkets måldirektör Jonas Eliasson.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Victor Bärning, Gröna Mobilister: *Trafikverket och cykelinfrastruktur*. Blogginlägg, den 16 november 2025. <https://gronamobilister.se/blogg/2025/trafikverket-och-cykelinfrastruktur/>

<sup>2</sup> Riksrevisionen: *Statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken*. RiR 2025:11, april 2025. <https://www.riksrevisionen.se/download/18.424f8401196b388bb95492c/1746944311371/RiR-2025-11-rapport.pdf>

<sup>3</sup> Maria Börjesson och Jonas Eliasson: *Reducing traffic with “carrots”: A review of the evidence*. Transportation

Denna föreställning präglar Trafikverkets förslag till nationell plan och leder till dess pessimistiska slutsats att transportplaneringen inte i nämnvärd mån kan bidra till klimatmålet. På sida 16 i huvudrapporten läser vi exempelvis att *”infrastrukturåtgärder i sig ger mycket begränsade bidrag till minskade utsläpp”*. På sida 61 i miljökonsekvensbeskrivningen står: *”Det nationella målet om nettonoll 2045 [...] förutsätts nås genom en kombination av elektrifiering och fossilfria drivmedel.”* Ökande transporteffektivitet antas alltså inte bidra till att uppfylla klimatmålet.

Gröna Mobilister menar att det empiriska stödet för detta synsätt är svagt. Det finns belegg för att det går att minska biltrafiken påtagligt, inte bara lokalt utan också på nationell nivå. Detta motiverar en annan typ av infrastrukturplanering än den Trafikverket föreslår, en trafikplanering som leder oss närmare klimatmålet.

Till att börja med noterar vi att trafikarbetet i personbil per capita *minskade* fyra procent från år 2000 till år 2024. Under samma period steg Sveriges BNP per capita 30 procent i fasta priser. Körsträckan per person kan alltså minska när välståndet ökar.

Denna historiska utveckling går stick i stäv mot Trafikverkets senaste basprognos, som förutspår en *ökning* av körsträckan per capita med 12 procent från år 2019 till år 2045. Det är denna basprognos som ligger till grund för föreliggande förslag till infrastrukturplan.

Trafikverkets modeller och prognoser har tidigare överskattat biltrafikens utveckling och underskattat tillväxten hos alternativen. Det sammanlagda resandet med bil förutsågs öka 46 procent från år 1997 till år 2020.<sup>4</sup> Den verkliga ökningen blev 17 procent. Persontågstrafiken förutsågs öka 29 procent under samma tidsperiod. Den verkliga ökningen blev 108 procent.

Den stora ökningen av resandet med tåg är särskilt tydlig i den regionala spårtrafiken: resesträckan per capita i den spårburna länstrafiken ökade hela 67 procent från år 2006 till år 2019, innan kollektivtrafikresandet sjönk drastiskt år 2020 som en följd av covid-pandemin. Den stora tillväxten i regional spårtrafik under 2000-talet kan sättas i samband med omfattande investeringar. Det är rimligt att anta att dessa satsningar i förlängningen också bidragit till de

---

Research Part A: Policy and Practice, Volym 203, januari 2026, 104735.

<https://doi.org/10.1016/j.tra.2025.104735>

<sup>4</sup> Jonas Fröberg: *Grava felbedömningar har hindrat järnvägssatsningar*. Dagens Nyheter, den 3 maj 2024.

<https://www.dn.se/ekonomi/grava-felbedomningar-har-hindrat-jarnvagssatsningar/>

minskande körsträckor i bil per person som nämndes ovan, det vill säga lett till en överflyttning av resandet från väg till järnväg.

Vetenskaplig analys av effekterna av den så kallade Tysklandsbiljetten ger stöd för hypotesen att en betydande överflyttning från väg till järnväg är möjlig.<sup>5</sup>

Införandet av Tysklandsbiljetten medförde att antalet tågresor i Tyskland över 30 km ökade 34 procent. Antalet bilresor över 30 km minskade 6,5 procent. Med hänsyn tagen till att bilresor har en högre marknadsandel än tågresor drar forskarna slutsatsen att ökningen av antalet tågresor var ungefär lika stort som minskningen av antalet bilresor. Med andra ord tycks inte Tysklandsbiljetten ha ökat det sammanlagda antalet resor på ett signifikant sätt. Av de resor som genomförs med Tysklandsbiljetten är 12–16 procent resor som annars hade gjorts med bil.

Överflyttningen från väg till järnväg och frånvaron av inducerad trafik medförde att Tysklands utsläpp av växthusgaser minskade 4–6,5 miljoner ton per år som en följd av Tysklandsbiljetten, motsvarande nästan 5 procent av den tyska transportsektorns samlade utsläpp.

Det ökande tågresandet har lett till att tyska tåg ibland blivit överfulla och att förseningarna blivit fler. En stor satsning på att göra kollektivtrafiken billigare måste kompletteras med ökad turtäthet och investeringar i infrastrukturen. Tysklandsbiljetten har främst gynnat höginkomsttagare i urbana områden. Gröna Mobilister har tillsammans med Lunds universitet sonderat förutsättningarna för en Sverigebiljett som kommer alla till del och ger nöjda tågresenärer.<sup>6</sup>

Det går att hitta stöd även i svenska data för möjligheten att minska biltrafiken genom att satsa på alternativen. Med hjälp av kommunal statistik har Gröna Mobilister studerat sambandet mellan resvanorna och medborgarnas nöjdhet med kollektivtrafiken, samt med gång- och cykelvägarna.<sup>7</sup>

---

<sup>5</sup> Nicolas Koch et al.: *Ariadne-Report: Faktencheck Deutschlandticket: Eine Bestandsaufnahme der empirischen Evidenz*. Potsdam: Potsdam Institute for Climate Impact Research, april 2025.  
<https://doi.org/10.48485/pik.2025.005>

<sup>6</sup> Johannes Hagemann och Michael Johansson: *The Sweden Ticket: An overview of the "German Ticket" and possibilities for a similar ticket in Sweden*. Lunds universitet och Gröna Mobilister, oktober 2025.  
<https://portal.research.lu.se/en/publications/the-sweden-ticket-an-overview-of-the-german-ticket-and-possibilit/>

<sup>7</sup> Gröna Mobilister: *Bilberoendet minskar i många kommuner: satsningar på alternativen ger resultat*. Artikel, den 15 juli 2024. <https://gronamobilister.se/artiklar/2024/bilberoendet-minskar-i-manga-kommuner-satsningar-pa-alternativen-ger-resultat-2/>; 2030-sekretariatet, Gröna Mobilister och Klimatkommunerna: *Nöjda*

Mer precist har vi korrelerat andelen invånare i kommunerna som var nöjda med tillgången till kollektivtrafik för vardagsresor åren 2021–2023, enligt SCB:s medborgarundersökning, med den genomsnittliga körsträckan per capita i personbilar registrerade i kommunen.<sup>8</sup> Körsträckan i bil per capita minskar i snitt 35 mil per år då andelen invånare som tycker att tillgången till kollektivtrafik är bra ökar 10 procentenheter.

För gång- och cykelvägar finns ett liknande samband: körsträckan i bil per capita minskar i snitt 34 mil per år då andelen invånare som tycker att utbudet av gång- och cykelvägar är bra ökar 10 procentenheter.

Mycket signifikanta korrelationer av detta slag finns inte bara i Sverige som helhet, utan också inom de flesta typer av kommuner sedda separat, enligt SKR:s kommungruppsindelning.

Det tydligaste sambandet mellan bättre kollektivtrafik och kortare körsträckor finns i pendlingskommuner, medan sambandet är svagare i små och mellanstora städer. Det tydligaste sambandet mellan bättre gång- och cykelvägar och kortare körsträckor finns i större städer, medan det är svagare i glesbygden. Allt detta är rimligt med tanke på var dessa alternativa färdmedel har potential att fylla en stor del av transportbehovet och tyder på att korrelationerna har sin rot i genuina orsakssamband.

Med tanke på att vi svenskar kör drygt 600 mil i snitt per år pekar dessa data på att körsträckan skulle minska över fem procent om andelen invånare som är nöjda med kollektivtrafiken förmås att öka 10 procentenheter. Samma effekt skulle uppnås om nöjdheten med gång- och cykelvägar ökar 10 procentenheter.

Nöjdheten med alternativen varierar mycket mer än så ute i kommunerna. Om alternativens standard i de bästa kommunerna av varje typ sprids till alla kommuner av samma typ bör det gå att minska biltrafiken i Sverige mellan fem och 10 procent.

---

*cyklister och tågresenärer ratar bilen.* Debattartikel i Miljö & Utveckling, den 7 februari 2025. <https://miljo-utveckling.se/debatt-nojda-cyklister-och-tagresenarer-ratar-bilen/>

<sup>8</sup> 2030-sekretariatet, Gröna Mobilister och Miljöbarometern: *Indikatorer för fossiloberoende transporter år 2030.* <https://2030.miljobarometern.se/>, Medborgarnöjdhet med lokal och regional kollektivtrafik: <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/beteendet/tillgang-till-kollektivtrafik-b3k/medborgarnojdhet-scb>, Medborgarnöjdhet med gång- och cykelvägar: <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/beteendet/tillgang-till-gang-och-cykelvagar-b3j/medborgarnojdhet>, Genomsnittlig körsträcka i personbil: <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/beteendet/resestrackor-i-olika-transportslag-b3a/genomsnittlig-korstracka-i-personbil/>

Görs en generell uppräckning av alternativens standard blir potentialen att minska bilismen ännu större. Idag är 67 procent av svenskarna nöjda med kollektivtrafiken och 82 procent är nöjda med gång- och cykelvägarna. Om alla blir nöjda med dessa alternativ tyder våra data på att körsträckan skulle minska uppåt 20 procent som en följd av förbättrad kollektivtrafik och 10 procent som en följd av bättre gång- och cykelbanor. Den kombinerade effekten bör överstiga 20 procent med råge. Det skulle innebära att klimatpåverkan från inrikes transporter minskar uppåt 15 procent.

### **Scenarier för ett transporteffektivt och välfungerande samhälle**

Om transportplaneringen utgår från målet att biltrafiken inte ska öka, och att körsträckan per capita ska minska, så kommer flera av de väginvesteringar som nu planeras att bli samhällsekonomiskt olönsamma. Om dessa investeringar därmed väljs bort frigörs ekonomiska resurser för att göra alternativen till bilen mer attraktiva, vilket kan minska biltrafiken påtagligt att döma av analysen i föregående avsnitt. På så vis kan det vara möjligt att uppnå målet om en begränsad biltrafik med bibehållen tillgänglighet och balanserad budget.

Vi kan ta en hypotetisk svensk motsvarighet till Tysklandsbiljetten som exempel. En så omfattande subvention av kollektivtrafiken som en Sverigebiljett skulle belasta statskassan, och den ökande efterfrågan på kollektiva resor som blir följden skulle skapa behov av ytterligare investeringar i kollektivtrafiken. Att döma av de lärdomar från Tyskland som beskrivs ovan skulle å andra sidan biltrafiken minska, vilket minskar behovet av investeringar i vägnätet. I bästa fall kan nettokostnaden för staten bli nära noll. För att bedöma åtgärder av detta slag krävs väl underbyggda trafikscenarier och samhällsekonomiska balansräkningar betingade av olika politiska vägval.

I linje med dessa resonemang föreslog den så kallade Klimaträttsutredningen<sup>9</sup> år 2022 att Trafikverket i förordning (2010:185) ges uppdrag att verka för ett transporteffektivt samhälle där trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikes flyg minskar, och att det i förordning (2009:236) om nationell plan för transportinfrastrukturen klargörs att infrastrukturplaneringen ska bidra till att detta mål uppnås. Klimaträttsutredningen föreslog också att Trafikverket ska utgå från scenarier i stället för prognoser, för att möjliggöra kostnadseffektiva prioriteringar som styr mot de transportpolitiska målen.

---

<sup>9</sup> Slutbetänkande av Klimaträttsutredningen: *Rätt för klimatet*. SOU 2022:21, maj 2022.

[https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/statens-offentliga-utredningar/ratt-for-klimatet\\_hab321/](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/statens-offentliga-utredningar/ratt-for-klimatet_hab321/)

Gröna Mobilister stöder Klimaträtsutredningens förslag.

### **Fyrstegsprincipen måste bli fyrstegspraktik**

Liksom flera andra aktörer har Gröna Mobilister i många år påtalat att fyrstegsprincipen<sup>10</sup> måste komma till mer systematisk användning än den hittills har gjort. Regeringen förefaller att ha samma inställning och gav Trafikverket direktiv att utgå från fyrstegsprincipen i sitt arbete med föreliggande plan.

Ett grundläggande syfte med fyrstegsprincipen är att säkerställa att statens ekonomiska resurser används effektivt, att stora investeringar i ny infrastruktur bara görs när möjligheterna att tillgodose det identifierade behovet på annat vis tömts ut. I samband med presentationen av den nu gällande infrastrukturplanen i slutet av år 2021 skrev Gröna Mobilister följande, som är lika aktuellt idag:<sup>11</sup>

*”i en märklig mix av Regeringens otydliga styrning och Trafikverkets oförmåga att förstå intentionerna väljer man dyra lösningar på problem som kanske inte finns. Hur många mil väg som därmed inte blir mötteseparerade och hur många cykelvägnät värda namnet som därmed inte blir byggda – det är det ingen som vet.”*

Fyrstegsprincipen tas upp till diskussion i det remitterade förslaget till nationell plan, men det framgår inte hur den konkret har tillämpats när det gäller val av åtgärder och hur detta har påverkat de ekonomiska prioriteringarna (sid. 70):

*”Fyrstegsprincipen har tillämpats redan i de åtgärdsvalsstudier som har föregått de åtgärder vi redovisar. Den tillämpas också i planeringsskeden som följer när den nationella planen är beslutad. Vi kan till exempel informera om en ny cykelväg när den har öppnats för trafik. Vi arbetar också med så kallad ”mobility management” under byggskeden, för att informera om alternativa färdvägar eller avstängningar.”*

Exemplen på Trafikverkets egen användning av steg 1- och 2-åtgärder framstår som futtiga i ett större perspektiv. Trafikverket beskriver å andra sidan i den föreslagna infrastrukturplanen hur framgångsrika stadsmiljöavtalen var för att få till stånd ett samspel mellan Trafikverket och kommunerna som gav upphov till flera lokala steg 1- och 2-åtgärder.

År 2021 publicerade Gröna Mobilister en promemoria med konkreta förslag på de förändringar av regelverket som behövs för att fyrstegsprincipen ska bli

---

<sup>10</sup> Trafikverket: Fyrstegsprincipen. <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/>

<sup>11</sup> Gröna Mobilister: Så kan Sverige investera både billigt och grönt. Debattartikel i Dagens ETC, den 30 december 2021. <https://www.etc.se/debatt/saa-kan-sverige-investera-baade-billigt-och-groent>

fyrstegspraktik.<sup>12</sup>

1. Vi föreslår att Trafikverket inte bara ges ansvar för planering och byggande av infrastruktur, utan får ett bredare uppdrag att ansvara för skapandet av ett långsiktigt hållbart transportsystem i enlighet med de transportpolitiska målen. Staten bör också få explicit mandat att medfinansiera kommunala steg 1- och 2-åtgärder som ett led i detta arbete. Allt detta klargörs genom justeringar i myndighetsinstruktion och andra förordningar.
2. Vi lägger förslag på hur Trafikverket, regioner och kommuner kan skaffa sig de kunskaper som behövs för att arbeta utmed fyrstegsprincipens hela skala.
3. Vi föreslår principer för funktionella och högkvalitativa effektkrav på alla sorters åtgärder som främjar en hållbar mobilitet.

Liknande förslag fördes fram i den så kallade Klimaträttsutredningen år 2022.<sup>13</sup>

Regeringen har identifierat samma behov som vi och gav i juli 2024 Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag på hur villkoren för statlig medfinansiering av steg 1- och 2-åtgärder kan förtydligas.<sup>14</sup> I uppdraget ingick att ta fram förslag på åtgärder inom kommuners och regioners ansvarsområden som är kostnadseffektiva och samhällsekonomiskt lönsamma. Uppdraget redovisades av Trafikverket i februari 2025.<sup>15</sup>

Gröna Mobilister anser att Trafikverkets svar på de frågor regeringen ställde i sitt uppdrag kan liknas vid *Goddag, Yxskaft*.<sup>16</sup> Man vidhåller sin tidigare tolkning av regelverket med innebörden att staten inte kan medfinansiera steg 1- och 2-

---

<sup>12</sup> Gröna Mobilister: *Gör fyrstegsprincipen till fyrstegspraktik*. Promemoria, december 2021.

<https://gronamobilister.se/rapporter/2021/gor-fyrstegsprincipen-till-fyrstegspraktik-2/>

<sup>13</sup> Slutbetänkande av Klimaträttsutredningen: *Rätt för klimatet*. SOU 2022:21, maj 2022.

[https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/statens-offentliga-utredningar/ratt-for-klimatet\\_hab321/](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/statens-offentliga-utredningar/ratt-for-klimatet_hab321/)

<sup>14</sup> Landsbygds- och infrastrukturdepartementet: *Uppdrag till Trafikverket att föreslå hur villkoren för statlig medfinansiering av samhällsekonomiskt lönsamma och kostnadseffektiva åtgärder i steg 1 och steg 2 av fyrstegsprincipen kan förtydligas*. Regeringsuppdrag LI2024/01376, juli 2024.

<https://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2024/07/uppdrag-till-trafikverket-att-foresla-hur-villkoren-for-statlig-medfinansiering-av-samhallsekonomiskt-lonsamma-och-kostnadseffektiva-atgarder-i-steg-1-och-steg-2-av-fyrstegsprincipen-kan-fortydligas/>

<sup>15</sup> Trafikverket: *Rapport – Regeringsuppdrag statlig medfinansiering steg 1 och 2*, februari 2025.

<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1937711&dswid=-5570>

<sup>16</sup> Gröna Mobilister: *Trafikverket om fyrstegsprincipen: ett grandioöst Goddag, Yxskaft*. Debattartikel, den 20 februari 2025. <https://gronamobilister.se/debattartiklar/2025/trafikverket-om-fyrstegsprincipen-ett-grandioest-goddag-yxskaft/>

åtgärder. Liksom tidigare ger man inte några argument för sin hållning. Man föreslår inte heller några ändringar i regelverket som skulle göra sådan medfinansiering möjlig.

### **Mer medel till länsplaner, men blir det mer verkstad?**

Gröna Mobilister ser positivt på att länsplaner ges högre anslag; det är en bra grundtanke att regioner får mer handlingsutrymme. Framför allt är det bra att nya direktiv getts så att planeringsprocessen kring länsplaner uppdaterats till ett enklare format.

Gröna Mobilister är dock oroliga att mer medel till länsplaner inte nödvändigtvis behöver betyda mer utbyggd infrastruktur. Som nämnts ovan noterar Riksrevisionen att endast hälften av anslagen till cykelåtgärder i länsplanerna faktiskt använts, vilket till stor del kan förklaras med att Trafikverket inte prioriterar dessa åtaganden.<sup>17</sup>

Med detta i åtanke hade Gröna Mobilister önskat ett mer öppet resonerande i infrastrukturplanen kring denna fråga. Det är uppenbart att det inte är anslagets storlek som varit det största problemet. Att finna orsaken till att anslagen till länsplanerna inte används fullt ut är nödvändigt för att kunna undvika samma utfall under kommande planperiod.

*För Gröna Mobilister*

*Jesper Johansson, ordförande*

*Per Östborn, tf generalsekreterare*

---

<sup>17</sup> Riksrevisionen: *Statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken*. RiR 2025:11, april 2025. <https://www.riksrevisionen.se/download/18.424f8401196b388bb95492c/1746944311371/RiR-2025-11-rapport.pdf>