

Motion till riksdagen 2024/25:1124

av **Lars Püss (M)**

Långsiktig finansiering av infrastruktur

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en reformering av den långsiktiga finansieringen av infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Näringslivets beräkningar visar att det eftersatta underhållet av befintliga vägar och järnvägar, det vill säga underhållsskulden, kommer att fördubblas mellan 2015 och 2033, från 59 till 113 miljarder kronor. Bristande underhåll påverkar redan idag företagens verksamhet och utvecklingsmöjligheter negativt. Eftersläpande underhåll är dessutom uppskattningsvis ungefär fyra gånger dyrare än förebyggande underhåll.

Det bristande underhållet av vägar och järnvägar försämrar industrins konkurrenskraft och har utöver godstransporter en negativ effekt på till exempel möjligheten till kompetensförsörjning genom arbetspendling.

Den gällande nationella underhållsplanen för vägnätet för 2022–2033 innebär att underhållsskulden på järnväg endast minskar något från 46 till 37 miljarder kronor. Den gällande nationella planen för järnvägsnätet 2022–2033 innebär att underhållsskulden på järnväg endast minskar något från 46 till 37 miljarder kronor.

Detta är i sig otillräckligt. Än allvarligare, är att det saknas en plan för finansieringen av infrastrukturen på lång sikt. Detta medför en risk för att infrastrukturen används som en regulator då statens budget skiftar över tid och konjunkturer. Därmed riskeras grundläggande investeringar i infrastrukturen.

För att infrastrukturen ska få en hållbar och långsiktig finansiering bör följande reformer övervägas:

- Underhållsplanen som Trafikverket tar fram bör sträcka sig 20 år fram i tiden, i stället för som idag endast fyra år. Avsikten är att ta igen det eftersläpande underhållet, så att Trafikverket på sikt bara utför förebyggande underhåll.

- Ur konkurrenssynpunkt behöver de järnvägsbanor som är viktiga för industrin underhållas så att kvaliteten motsvarar vad banorna en gång byggdes för. Trafikverket bör utforma en praxis för vad som kan anses som lägsta acceptabla nivå på underhåll. Denna praxis utgör därefter ”bottenplattan” i det fortsatta underhållsarbetet.
- För att skapa möjligheter till industriutveckling i hela landet, bör bärighetsanslaget, det vill säga den del av underhållsanslaget som avser vägar med sämst bärighet, höjas i den nationella planen.

Regeringen bör prioritera drift och underhåll och tillse att anslagen per kilometer väg ligger på en nivå som innebär att underhållsskulden för vägar och järnvägar på sikt kan byggas bort.

Lars Püß (M)