SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:1447

av Linnéa Wickman m.fl. (S)

Stärkt hänsyn till industrins och godstransporternas behov i infrastrukturplaneringen

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör komplettera Trafikverkets pågående uppdrag om utveckling av samhällsekonomiska analysmetoder så att industrins och exportnäringarnas transportbehov, framtida produktions- och investeringsmöjligheter samt infrastrukturens betydelse för svensk konkurrenskraft och regional utveckling tydligare beaktas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

Sveriges välstånd bygger till stor del på exportindustrin runtom i hela landet. Inom skogs- och pappersmassaindustrin, stålindustrin, verkstadsindustrin och andra delar av basindustrin skapas jobb, exportinkomster och ekonomiska värden som är avgörande för vår gemensamma välfärd.

Många av dessa företag finns i kommuner och regioner långt från landets storstadsområden och är beroende av en fungerande transportinfrastruktur för att kunna exportera sina produkter, lösa sin kompetensförsörjning och bidra till Sveriges konkurrenskraft. Trots detta så präglas flera av Sveriges viktigaste industri- och

exportregioner av stora och långvariga brister i infrastrukturen. Enkelspåriga järnvägar, kapacitetsbrister och eftersatt underhåll begränsar både godstransporter och arbetspendling i en tid när industrin utvecklas, den globala konkurrensen hårdnar, klimatomställningen ska genomföras och kraven på svensk beredskap ökar i takt med ett allt allvarligare omvärldsläge.

Detta ställer högre krav på de samhällsekonomiska modeller som ligger till grund för statens nationella plan för infrastrukturen och dess investeringar. Modellerna är viktiga verktyg för att det offentligas resurser ska användas så effektivt som möjligt och där det ger störst samhällsnytta. Men ska dessa modeller fylla sin funktion och ge ett rättvisande beslutsunderlag så behöver de också kunna fånga de samhällsekonomiska nyttor som skapas i olika delar av landet.

I mer befolkningstäta områden kan nyttan av infrastrukturinvesteringar i hög grad räknas genom tidsvinster för ett stort antal resenärer. Men i regioner med en mindre befolkning men med en omfattande industriproduktion kan däremot betydande delar av samhällsnyttan vara kopplat till godstransporternas tillförlitlighet, industrins konkurrenskraft och framtidsutsikterna för fortsatt produktion och utveckling. Idag får dessa effekter inte tillräckligt genomslag i de samhällsekonomiska kalkylerna och därmed de underlag som lägger grunden för den nationella infrastrukturplanen.

En särskilt viktig fråga är att säkerställa att modellerna fångar framtida möjligheter till industriell utveckling så att infrastrukturen inte blir ett tillväxthinder. När kapaciteten är otillräcklig riskerar prognoser att underskatta den produktion, de etableringar och de transportflöden som skulle kunna möjliggöras om flaskhalsar åtgärdades. Risken finns att brister i den befintliga infrastrukturen som hämmar utvecklingen i sig gör att nya investeringar framstår som mindre angelägna. På så sätt kan underinvesteringar bli självförstärkande och regionala skillnader fördjupas. Genom att använda samhällsekonomiska analyser utifrån alternativa utvecklingsscenarier och att belysa konsekvenser av uteblivna investeringar kan den nationella infrastrukturplaneringen bättre bidra till att säkra svenska industrijobb och stärka framväxten av fler jobb runtom i landet.

Gävleborg är ett tydligt exempel. Länets omfattande basindustri bidrar till svensk export och sysselsättning, samtidigt som regionen är en viktig transportnod som knyter samman landet både från norr till söder och i öst-västlig riktning genom Ostkustbanan, Norra stambanan, Bergslagsbanan, Gävle Hamn och två europavägar. Kapacitetsbristerna, inte minst på Ostkustbanan som är landets längsta flaskhals,

påverkar både person- och godstrafik och skapar tillväxt- och utvecklingshinder, försvårar för effektiva transportkedjor och en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Konsekvenserna sträcker sig långt utanför länets gränser och en snabbare utbyggnad av dubbelspår längs hela sträckan bör prioriteras.

Regeringen har under 2026 gett Trafikverket i uppdrag att utveckla de samhällsekonomiska metoder som används inför beslut om åtgärder i transportsystemet. I uppdraget prioriteras särskilt metoder för att bedöma underhållsåtgärder samt gång- och cykelåtgärder. Det är angelägna områden, men metodutvecklingen behöver också tydligare beakta industrins och exportnäringarnas betydelse för samhällsekonomin och de särskilda förutsättningar som finns i Sveriges industri- och exportregioner.

Inom ramen för det pågående uppdraget bör Trafikverket därför särskilt beakta hur de samhällsekonomiska metoderna bättre kan fånga godstransporternas betydelse, framtida produktions- och investeringsmöjligheter samt konsekvenserna av bristande transportkapacitet. Genom alternativa utvecklingsscenarier kan även nyttan av investeringar som möjliggör nya arbetstillfällen och industriell utveckling synliggöras. På så sätt kan arbetet bidra till mer rättvisande samhällsekonomiska bedömningar och en infrastrukturplanering som tar tillvara hela landets produktionskraft och stärker Sveriges konkurrenskraft och långsiktiga utveckling.

Linnéa Wickman (S)

Sanna Backeskog (S) *Jim Svensk Larm (S)*