

Motion till riksdagen 2025/26:4164

av **Ulrika Heie m.fl. (C)**

med anledning av skr. 2025/26:259 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2026–2037

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen behöver återkomma till riksdagen med fler förslag på projekt som kan genomföras med alternativ finansiering och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen behöver presentera en plan för de större stråk som behöver färdigställas för att öka kapaciteten på svensk järnväg och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen behöver presentera en plan för när underhållsskulden i järnvägsnätet ska vara hanterat och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en infrastrukturberedning och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återupprätta förtroendet för transportpolitiken och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att när planer som denna tas fram ska det också genomföras en gedigen konsekvensanalys som bland annat tar upp hur hänsyn tas till hela landets behov och som tydligt belyser landsbygdperspektivet och tillkännager detta för regeringen.

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om långsiktiga lösningar för rimliga priser när det gäller trafiken till Gotland och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa nattågstrafiken till Norrland och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av intermodalitet och att alla delar av transportsystemet samverkar och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en hamnstrategi och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska nå klimatmålet för transporter och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om strategier för flygets och sjöfartens omställning och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om långsiktiga förutsättningar för att öka resandet inom den upphandlade flygtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om klimatåtgärder och hur staten kan bistå exempelvis vägföreningar som drabbas av kraftiga skyfall och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att cykeln behöver få en mer framträdande roll i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att forskningen bör ges högre prioritet i kommande planer och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Den nationella planen för transportinfrastrukturen är ett viktigt dokument. Planen lägger grunden för hur vi rustar, bygger och planerar för framtiden. De satsningar som görs på infrastrukturen behöver avspegla det Sverige vi vill se framåt. För Centerpartiet är det en självklarhet att infrastrukturen ska bidra till att utsläppen går ner, att jobben bli fler och att hela Sverige fungerar.

Centerpartiet har länge drivit på för ett Sverigelyft, med massiva satsningar på infrastruktur de kommande decennierna. Dessa satsningar borde redan ha påbörjats, och mycket av det som regeringen inte mäktar med att hantera i den nationella plan man nu lagt fram hade vi redan kunnat vara på gång att göra om det funnits ett större fokus på framtiden och de investeringar som Sverige behöver. I stället har regeringen under mandatperioden hållit emot och bland annat stoppat planerna på nya stambanor. Delar av dessa stambanor lyfts nu återigen in i planeringen. Men man tar inte tag i helheten, varför den påtagliga kapacitetsbristen på svensk järnväg kvarstår. Förr eller senare kommer nya stambanor behöva byggas. Tyvärr kommer det då troligen bli dyrare än vad det hade behövt vara eftersom regeringen avvisat den medfinansiering från EU som hade varit möjlig.

På samma sätt hade regeringen också kunnat få fler investeringar gjorda om man varit mer aktiv med att driva på för alternativ finansiering av större projekt. För vissa insatser aviserar man nu i planen att alternativ finansiering ska till, men det är inte tillräckligt. Det råder ingen tvekan om att det finns viktiga projekt där intresset redan är stort att bygga inte minst järnväg i samverkan med näringslivet. Tyvärr har alldeles lite skett i den frågan. Besked behöver komma kring den utredning som genomförts, inspiration kan hämtas från våra grannländer. Tempot behöver öka. Regeringen behöver skyndsamt göra ett omtag och återkomma till riksdagen med fler förslag på projekt som kan genomföras med alternativ finansiering.

Totalförsvarets behov är mot bakgrund av omvärldsläget och Sveriges Natomedlemskap av största vikt. Vi noterar och välkomnar att regeringen i vissa delar gått fram med förslag om investeringar i transportinfrastruktur som är prioriterade för det militära försvaret. Av de 50 miljarder som till följd av den blocköverskridande överenskommelsen om försvarets finansiering beräknas cirka 30 gå till infrastrukturen. Dock läggs mycket av satsningarna på vägar och befintlig infrastruktur, och det behov av bland annat fler fasta väst-östliga förbindelser som pekats ut som nödvändiga för försvaret tar man inte fullt ut hänsyn till.

Regeringens huvudsakliga prioritering är vägarna. Det är bra att man i den nationella planen slår fast att den stora underhållsskulden i vägnätet ska byggas bort. Det kommer att öka såväl framkomligheten som trafiksäkerheten i stora delar av landet. Följden av regeringens stora satsningar på att underhålla främst vägnätet får följden att de nya investeringarna får stå tillbaka. Givetvis är inte statens tillgångar oändliga, och ska mer göras så kommer det också att kosta mer. Men som vi redan tidigare framhållit från

Centerpartiets sida, när vi presenterat våra förslag om ett Sverigelyft, så behöver satsningarna öka och infrastrukturen prioriteras. Ökade investeringar skulle dessutom kunna leda till att vi kan färdigställa hela stråk i stället för att som regeringen fortsätta ”snuttifiera” investeringarna. Det säger sig själv att det är när hela Ostkustbanan moderniserats, när hela Norrbotniabanan byggs, när hela Västkustbanan åtgärdats, när hela den nya järnvägen mellan Stockholm och Oslo är på plats – det är då den sortens järnvägar fullt ut levererar i form av samhällsekonomisk nytta. De korta sträckor längs vissa av dessa och andra järnvägar som regeringen har med i planen kommer inte bli lika lönsamma som om man hade sett till att ta ett helhetsgrepp. Självklart behöver prioriteringar göras, och det är ett digert arbete att planera för framtidens transportinfrastruktur, men vi hade väntat oss en mer framåtsyftande produkt från regeringen än den plan man nu redovisat. Vi är heller inte helt övertygade om att regeringen i sina redovisade satsningar i planen i alla delar gjort rätt prioriteringar. Vi menar framför allt att regeringen behöver presentera en plan för de större stråk som behöver färdigställas för att bygga ihop Sverige och öka kapaciteten på svensk järnväg. På samma sätt bör man också, liksom man tagit sig an vägarna, presentera en plan för när underhållsskulden i järnvägsnätet ska vara hanterat. För att klara allt detta är det, som nämnts, nödvändigt att där det är lämpligt också överväga alternativ finansiering av investeringarna. Vi menar därtill att regeringen bör hörsamma Centerpartiets förslag och tillsätta en infrastrukturberedning som liksom försvarsberedningen kan arbeta för en långsiktig och sammanhållen planering av de totala behoven av transportinfrastruktur.

En viktig uppgift för politiken måste vara att återupprätta förtroendet för transportpolitiken. Den Sverigeförhandling som genomfördes och låg till grund för den av regeringen slojade satsningen på nya stambanor blev i slutändan ett gigantiskt svek från statens sida. I flera kommuner följde man sina åtaganden och har bland annat byggt bostäder vars värde inte kan väntas vara detsamma som om den järnväg de skulle ligga i anslutning till hade byggts. Också i denna nationella plan är det tydligt att regeringen varit mer frikostig med sina löften om vad som ska åstadkommas än vad man nu avser genomföra. Det påverkar givetvis kommunsektorns och medborgarnas förtroende för staten. Det är nödvändigt att regeringen för dialog med de kommuner som på olika sätt drabbats av statens svikna löften.

Av regeringens skrivelse framgår att man gör omprioriteringar som innebär att tio projekt får stå tillbaka till förmån för 27 nya. Noteras kan att endast ett av dessa 27 nya projekt som regeringen fogat till planen återfinns norr om Stockholm. Det understryker

hur regeringen återigen misslyckas med att se till hela landets behov. Därtill kan man ifrågasätta prioriteringen mot bakgrund av totalförsvarets behov då norra Sverige på många sätt är i stort behov av infrastruktur för försvarets och det civila försvarets behov. Till denna fråga hör också länsplanerna. Under den senaste tioårsperioden kan det konstateras att dessa minskat som andel av de totala satsningarna på infrastrukturen. Det behövs i dialogen med kommuner och regioner skickas tydliga signaler om att det finns en helhetssyn. Vi menar att när planer som denna tas fram ska det också genomföras en gedigen konsekvensanalys som bland annat tar upp hur hänsyn tas till hela landets behov och som tydligt belyser landsbygdsperspektivet i planeringen. Långsiktiga lösningar för rimliga priser när det gäller trafiken till Gotland måste på plats. På samma sätt är det viktigt att säkerställa nattågstrafiken till Norrland.

Sammantaget måste alla delar av transportsystemet samverka. Det behövs intermodalitet i systemet som gör att mer gods kan transporteras till hamn med järnväg. Sjöfarten spelar en oerhört viktig roll för helheten, också för totalförsvaret. Det behövs redundans i hamnkapaciteten, bland annat för att Sverige ska klara vår försörjning vid höjd beredskap eller krig. Därför behövs en uttalad hamnstrategi inom ramen för den långsiktiga infrastrukturplanering som måste till. Också flyget behöver bli en integrerad del i ett framtida transportsystem med minskande utsläpp.

Ytterligare en brist i regeringens skrivelse, och ett exempel på ovanstående är att man inte i tillräcklig utsträckning tar höjd för de effekter som en färdig tunnelförbindelse under Fehmarn bält kan väntas få. Vissa satsningar i södra Sverige görs, men det är väl känt att det behövs fler insatser än de som här planeras. Ett omtalat exempel är förbindelsen Helsingborg–Maria. Överlag är det svårt att se att den ökade trafik, inte minst när det gäller gods, som Fehmarn bält-förbindelsen antas generera kommer ”få plats” i det svenska transportsystemet. Konstateras kan att man genom stora investeringar på kort tid kraftigt förstärkt det danska transportsystemet och det gör att det är i Sverige som kapacitetsbristerna riskerar få de största konsekvenserna. Det är inte önskvärt att alla dessa ökande godsmängder och andra transporter som är att vänta ska vältras över på vägnätet.

Den grundläggande uppgiften för planeringen av transportinfrastrukturen är att se till så att människor och gods kan transporteras från punkt A till punkt B så effektivt som möjligt. Men transportsystemet är samtidigt en av nycklarna för att sänka utsläppen och klara den gröna omställningen. Det behövs högre ambitioner om vi ska klara detta.

Utgångspunkten måste vara att Sverige ska nå klimatmålet för transporter. Regeringen måste förtydliga hur man avser lösa den uppgiften.

På klimatområdet efterfrågar Centerpartiet alltjämt tydliga strategier för flygets och sjöfartens omställning. Det handlar om att öka tillgången till svenskt och fossilfritt bränsle, men även för flyget och sjöfarten behöver vi öka takten i elektrifieringen. Beroendet av importerat fossilt drivmedel är allt annat än riskfritt, den senaste tidens händelser har med all önskvärd tydlighet visat just detta. Sverige kan mer, och vi måste göra mer. För flygets del behövs också långsiktiga förutsättningar för att öka resandet inom den upphandlade flygtrafiken. Av Trafikverkets 12 upphandlade linjer i inrikestrafiken är fem nu nedläggningshotade. Nedläggning skulle riskera att slå hårt mot bygder som redan har bristande kommunikationer. Elflyg på kortare sträckor kan fylla en viktig funktion och är ett bra exempel på hur vi kan utveckla förutsättningarna i hela landet.

För att återvända till vägnätet så är det positivt att anslagen till enskilda vägar ökat över tid. Vi kan dock konstatera att ytterligare behov finns. Klimatförändringarna riskerar att få allvarliga konsekvenser inte minst för det enskilda vägnätet. Vi har redan sett exempel på det, bland annat till följd av de allvarliga skyfallen i bland annat Västernorrland härom året. Detta understryker behovet av att den nationella planen behöver lägga större fokus på klimatåtgärder och hur staten kan bistå exempelvis vägföreningar som drabbas av kraftiga skyfall och liknande naturkatastrofer.

Såväl enskilda som statliga och kommunala vägar är flitigt använda av cyklister, och cykeln behöver få en mer framträdande roll i infrastrukturplaneringen. Behovet av fler lokala och regionala cykelbanor. Ökat gynnar klimatet, miljön och hälsan samt minskar trängseln i våra städer. En stor del av de beslut som rör cykeltrafik sker lokalt eller regionalt men den nationella nivån måste aktivt föra dialog och skapa förutsättningar för regionalt och kommunalt samarbete. Staten behöver dock vara aktiv också i byggandet av cykelinfrastruktur och det behövs lagändringar så att friliggande cykelvägar kan byggas utan samband med en anslutande bilväg.

I den nationella planen är det tydligt att regeringen nedprioriterat forskningen. Enskilda företrädare för regeringssidan har till och med ifrågasatt om forskningen på området är nödvändig eller ens önskvärd. Detta är naturligtvis allvarligt och det förstärker bilden av en regering som saknar visioner och som inte bygger och investerar för framtiden. En annan del av samma problematik är givetvis också att regeringen under mandatperioden valt att öka vårt beroende av fossila drivmedel. Något som i sin

tur också får säkerhetspolitiska konsekvenser för Sverige. I kommande nationella planer behöver forskningen få en högre prioritering.

Sverige kan mer. Vi behöver ett sammanhållet transportsystem för framtiden. Väg, järnväg, sjöfart och luftfart med sänkta utsläpp behöver komplettera varandra och skapa goda transportmöjligheter för såväl människor som gods i hela landet. På så sätt kan transportsystemet bidra till växande och stärkta arbetsmarknadsregioner, fler jobb, sänkta utsläpp och ökad tillväxt i svensk ekonomi. För att minska behoven av flygresor behövs också ett arbete för att bygga samman Sverige med våra grannländer. Det skulle dessutom vara mycket viktigt för tillväxten i våra gränsregioner. Därtill skulle det på allvar bidra till de behov som finns ur ett totalförsvarsperspektiv. På det här området menar vi att regeringen har en läxa att göra. Samarbetet om infrastruktur inom Norden behöver bli starkare.

Ulrika Heie (C)

Anders Karlsson (C)

Daniel Bäckström (C)

Madeleine Atlas (C)