

Motion till riksdagen 2025/26:4162

av **Aylin Nouri m.fl. (S)**

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 vikten av en tydlig klimatinriktning för trafikpolitiken, där klimatmålet för transportsektorn ska ligga fast, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av ny järnvägskapacitet, också i form av nya stambanor, och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av höjda ambitioner och ökade insatser för järnvägsunderhållet och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en tydlig plan för när järnvägens eftersatta underhåll ska vara åtgärdat, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten ska vara en långsiktig och pålitlig aktör även när det gäller infrastruktursatsningar och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de olika trafikslagen ska komplettera, knyta samman och förstärka varandra – där knutpunkter, noder och intermodalitet ska vara vägledande – och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att stärka den gränsöverskridande järnvägstrafiken och den nordiska infrastrukturplaneringen i ljuset av det förändrade säkerhetspolitiska läget och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av bred och högkvalitativ forskning och innovation inom transport- och trafikområdet och tillkännager detta för regeringen.

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en stark infrastruktur för Sveriges förmåga att upprätthålla försörjningen av kritiska varor och tjänster för såväl det civila samhället som totalförsvaret och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att en större del av järnvägsunderhållet ska utföras i Trafikverkets egen regi, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av stärkt kostnadskontroll inom infrastrukturområdet och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av Arlandas utveckling och därmed behovet av att koncentrera flygtrafiken till Arlanda samt avveckla Bromma flygplats och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att modellerna för samhällsekonomiska lönsamhetsbedömningar ska ses över och utvecklas för att bättre spegla verkliga samhällsekonomiska värden och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det systematiska borttagandet av belysningsstolpar på den svenska landsbygden måste upphöra, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

Infrastrukturen utgör grunden för ett fungerande samhälle – för sammanhållning, klimat, tillväxt, jobb och konkurrenskraft. Förnödenheter, varor och tjänster måste kunna nå hela landet. Människor måste kunna ta sig till och från arbete, utbildning, samhällsservice och fritidsaktiviteter. En väl fungerande och utbyggd infrastruktur är därför avgörande för att Sverige ska hålla ihop. Den är också en förutsättning för näringslivets utveckling och för tillväxten – och därmed för jobb, skatteintäkter, jämlikhet och välfärd. Infrastrukturpolitiken har stor betydelse för kollektivtrafik, arbetspendling och regional utveckling i hela landet.

När regeringen nu har presenterat den nationella transportinfrastrukturplanen för 2026–2037 är det tydligt att järnvägen har fått stå tillbaka. Flera viktiga satsningar har tagits bort eller saknas helt. Nödvändig ny kapacitet uteblir och flaskhalsar består. Även ambitionerna för att åtgärda det eftersatta järnvägsunderhållet är anmärkningsvärt låga. Under de kommande tolv åren avser regeringen endast att åtgärda mindre än en sjättedel av underhållsskulden på järnvägen. Det innebär att regeringen medvetet planerar för fortsatta tågförseningar långt in i framtiden. Tidöregeringen inledde mandatperioden med att tvärstoppa utbyggnaden av ny järnvägskapacitet. Därefter drogs 750 miljoner kronor bort från järnvägsunderhållet. Nu fortsätter denna närmast järnvägsfientliga politik genom den nationella infrastrukturplanen.

Infrastruktursatsningarna, och särskilt järnvägssatsningarna, behöver i högre grad utgå från behovet av tillväxt och industriell utveckling, där behovet av bättre kapacitet för godsflöden är stort. Sverige är ett geografiskt stort och handelsberoende land och behöver därför kommunikationer och infrastruktur av hög kvalitet. De olika trafikslagen måste komplettera, knyta samman och förstärka varandra – där knutpunkter, noder

och intermodalitet ska vara vägledande principer. Samordningen mellan lokal, regional och nationell nivå behöver stärkas.

Kapacitet är beredskap. Sverige befinner sig i ett allvarligt säkerhetspolitiskt läge. Sverige behöver därför bygga ut järnvägens kapacitet, öka takten i underhållet och säkerställa ett transportsystem som fungerar i hela landet. Sveriges förmåga att upprätthålla försörjningen av kritiska varor och tjänster är avgörande för både det civila samhället och totalförsvaret.

Tidöregeringens nationella infrastrukturplan är en fragmenterad produkt som saknar ett förankrat helhets- och systemperspektiv. Kortsiktiga nedprioriteringar och besparingar riskerar att långsiktigt skada samhällsekonomiskt lönsamma projekt. Sverige behöver hålla ihop från norr till söder, och vi behöver tänka i sammanhängande stråk för att stärka vår motståndskraft i linje med våra Natoåtaganden. Inte minst mot bakgrund av det förändrade säkerhetspolitiska läget finns stora behov av att stärka den gränsöverskridande järnvägstrafiken och den nordiska infrastrukturplaneringen.

En tredjedel av Sveriges samlade utsläpp kommer från inrikes transporter, där vägtrafiken står för huvuddelen. Planen saknar en tydlig klimatinriktning och bygger på kraftigt ökad biltrafik. Styrmedel för omställningen och för att nå klimatmålen lyser med sin frånvaro. Stadsmiljöavtalen fasas nu slutgiltigt ut, till stor skada för klimatarbetet och kollektivtrafiken. Det finns en bred politisk ambition om att flytta över mer transporter till järnväg och sjöfart. Trots detta presenteras nu s.k. historiska besked som i praktiken innebär att gammal politik paketeras om. I spåren av krigen i Ukraina och Mellanöstern är det uppenbart att ytterligare steg behöver tas för att bryta Sveriges olje- och fossilberoende så snabbt som möjligt. Att regeringen gör alldeles för lite på detta område är uppenbart.

Den SD-ledda regeringen bryter tidigare ingångna överenskommelser med kommuner, vilket riskerar att allvarligt undergräva tilliten till staten som långsiktig samarbetspartner. Linköping och Jönköping står svikna, efter att ha investerat hundratals miljoner kronor i kommunala satsningar som nu riskerar att ha gjorts förgäves.

Sammantaget skapar denna otillräckliga och ryckiga politik osäkerhet och oförutsägbarhet. Kommuner tvekar inför långsiktig planering. Företag tvekar inför investeringar. Löntagare ser hur jobb och möjligheter påverkas. I ett läge där både näringsliv och fackliga organisationer efterfrågar bättre kapacitet, fungerande transporter och långsiktiga spelregler levererar regeringen det motsatta. Detta är inte bara dålig infrastrukturpolitik. Det är också dålig ekonomisk politik. Resultatet ser vi redan i form av låg tillväxt, hög arbetslöshet och ett transportsystem som inte förmår hålla ihop landet.

Större långsiktighet behövs för arbetet med kommande nationella planer

Sverige behöver större långsiktighet i infrastrukturpolitiken. Därför vill Socialdemokraterna inrätta en blocköverskridande infrastrukturarbetsgrupp för långsiktiga och partiövergripande handslag kring infrastrukturen.

Det är problematiskt när regeringar river upp stora planer efter varje val. Kommuner, regioner och företag måste kunna lita på statens långsiktighet. Sverige behöver blocköverskridande stabilitet och ett större fokus på nationell nytta i stället för kortsiktiga politiska markeringar.

Järnvägsunderhållet måste prioriteras upp

Tidöregeringens ambition är att återta endast 10–15 procent av underhållsskulden på järnvägen under de kommande tolv åren. Detta är inte tillräckligt. Vi socialdemokrater har därför föreslagit en ökning av järnvägsunderhållet med 45 miljarder kronor.

Tidöregeringen inledde mandatperioden med att tvärstoppa utbyggnaden av ny järnvägskapacitet. Därefter drogs omedelbart 750 miljoner kronor bort från järnvägsunderhållet.

Järnvägskapaciteten måste byggas ut

Kapacitetsbristen märks varje dag: en överbelastad järnväg, kapacitetsbrist som drabbar både resenärer och företag och ett system där små störningar får stora konsekvenser. Det är mycket allvarligt att SD-regeringen ignorerar centrala flaskhalsar som Maria–Helsingborg, Västkustbanans sista enkelspårssträcka och banans största flaskhals.

Än mer allvarligt är att SD-regeringen omedelbart stoppade nya stambanor när den tillträdde. Utbyggnaden av nya stambanor måste återupptas. Därutöver krävs ytterligare insatser för att möta de kapacitetsutmaningar som järnvägsnätet står inför, inte minst när Fehmarn Bält-förbindelsen tas i bruk.

Infrastruktursatsningarna, och särskilt järnvägssatsningarna, behöver utgå från behovet av tillväxt och industriell utveckling, där behovet av bättre kapacitet för godsflöden är stort. Inte minst visar den industriella utvecklingen i norra Sverige behovet av kommunikationer och infrastruktur av högsta kvalitet. Det handlar om Norrbottenbanan, Malmaban, vägar, hamnar och fungerande godstransporter. Företag investerar hundratals miljarder kronor i Sverige – då måste staten också kunna leverera fungerande infrastruktur.

Den upphandlade trafiken måste säkerställas inom nationell plan

Under SD-regeringens mandatperiod har Trafikverket slutfört köp av nya nattågsvagnar, samtidigt som nattågstrafiken har skurits ned. Regeringen vill rusta upp Inlandsbanan men skär samtidigt ned på den befintliga trafiken även där.

Trafikverket begärde redan i vårändringsbudgeten ytterligare 200 miljoner kronor till trafikavtalen för att kollektiv- och flygtrafik inte skulle behöva skäras ned. Myndigheten fick dock inget gehör från regeringen. Detta följer ett återkommande mönster där viktig trafik successivt monteras ned.

Underhåll behöver utföras i Trafikverkets egen regi

Kostnadskontrollen måste stärkas. Underhållet av järnvägen behöver bli mer kostnadseffektivt. Därför vill vi att en större del av underhållet ska utföras i Trafikverkets egen regi. Detta är viktigt för att stärka beredskapen och få bättre kontroll över kostnader och genomförande.

Vi vill bryta den upphandlingsmodell som i dag driver upp kostnaderna och splittrar ansvaret. Trafikverket behöver en stark egen kapacitet, med banarbetare och maskiner i egen regi, för att säkerställa kvalitet, kompetensförsörjning och kontinuitet i underhållet.

Med längre upphandlingstider, större geografiska områden i upphandlingarna och minskad detaljstyrning kan konkurrensen förbättras, innovation främjas och effektiviteten öka.

Organisering av statliga infrastrukturprojekt

Flera svenska infrastrukturprojekt präglas av stora och oplanerade kostnadsökningar. Detta kan inte tillåtas fortsätta. Det är möjligt att bygga i tid och inom beslutad ekonomisk ram. Öresundsbron visar att detta är möjligt.

Vi behöver därför se över hur stora projekt organiseras. Fler statliga infrastrukturprojekt bör drivas i sammanhållna projektorganisationer med tydligt ansvar. Öresundsbron och Botniabanan är exempel på projekt som genomfördes mer samlat och med bättre kontroll över både tid och kostnader.

Norrbotniabanan

Regeringen går vidare med Norrbotniabanan, vilket är positivt. Men beslutet präglas samtidigt av kortsiktig sparpolitik. I ett projekt som omfattar 62 miljarder kronor väljer regeringen att spara 150 miljoner kronor genom att stryka planerna på dubbelspår och i stället enbart bygga enkelspår.

Detta är kortsiktigt och riskerar att leda till betydande framtida kostnader när behovet av dubbelspår på sträckan blir uppenbart.

Tomteboda bangård

Att regeringen har beslutat att skrinlägga planerna på en ny bangård i Tomteboda är ett hårt slag mot järnvägstrafiken i och omkring Stockholm.

En moderniserad bangård i Tomteboda behövs för att avlasta Stockholms central när det gäller servicefunktioner såsom städning, påfyllning av mat och dryck samt annan driftservice. För att öka kapaciteten på Stockholms central behöver stationens funktioner i högre grad renodlas till av- och påstigning.

Ombyggnaden av Tomteboda bangård har bedömts vara en av de mest samhälls-ekonomiskt lönsamma investeringarna under de kommande åren.

Denna kortsiktiga Tidöbesparing urholkar värdet av andra infrastruktursatsningar, såsom Ostlänken och utbyggnaden av fyrspår till Uppsala. Besparingen riskerar dessutom att skapa flaskhalsar i järnvägssystemet i hela landet.

Södra stambanan genom Skåne

I den tidigare nationella infrastrukturplanen för 2022–2033 ingick en investering på 16 miljarder kronor. Denna stoppades av SD-regeringen. Nu återkommer satsningen – men senarelagd och nedskuren till 6,6 miljarder kronor.

Trots detta presenteras satsningen av infrastrukturminister Andreas Carlson som en fördubblad statlig investering. Detta följer ett återkommande mönster där ministern presenterar ”nya investeringar” och ”nyheter” om projekt och sträckningar som sedan länge funnits med i tidigare nationella planer.

Östlig förbindelse i Stockholm

Regeringen har i sitt beslut om nationell plan lagt in 1 miljard kronor för att ”sätta igång planeringsarbetet” för Östlig förbindelse under kommande planperiod. Som regeringen skriver i sitt beslut är syftet att ”objektet ska vara så väl utrett att en bedömning av Östlig förbindelse kan göras inför nästa planperiod”. Östlig förbindelse har av Trafikverket bedömts kosta ca 34 miljarder kronor (plus minus 10 miljarder kronor). I den samlade effektbedömning (SEB) som gjorts med utgångspunkt från den investeringskostnaden bedöms projektet vara ”robust olönsamt” utifrån samhällsekonomisk nytta. Samtidigt som regeringen säger sig ha prioriterat projekt utifrån samhällsekonomisk nytta och många viktiga objekt fått stå tillbaka har regeringen alltså lagt 1 miljard på att utreda just Östlig förbindelse. Vi socialdemokrater konstaterar att regeringens argumentation för detta inte hänger ihop.

Sjöfarten

Sverige är ett handelsberoende land och starkt beroende av en fungerande sjöfart. Med fler än 50 hamnar, stora sjöar och en lång kuststräcka finns goda möjligheter att avlasta både väg- och järnvägsnätet genom ökad sjöfart.

Sjöfarten måste därför ges bättre möjligheter att utvecklas. Regeringen lyfter fram flera investeringar för sjöfarten som är positiva, men samtliga har redan funnits med i tidigare nationella planer.

Flyget

Sverige är ett geografiskt stort land, och därför är flyget viktigt. För att staten ska kunna upphandla samhällsviktiga förbindelser har Socialdemokraterna föreslagit en förstärkning av Trafikverkets anslag för trafikavtal med 300 miljoner kronor.

För att stärka de långsiktiga planeringsförutsättningarna för kommuner och regioner vill Socialdemokraterna att trafikavtalen förs in i den nationella infrastrukturplanen.

Arlandas utveckling och konkurrenskraft är viktig för Sverige. För att stärka Arlanda vill vi bl.a. koncentrera flygtrafiken från Bromma till Arlanda samt förbättra och göra kommunikationerna till och från Arlanda mer prisvärda och tillgängliga.

Kraftiga nedskärningar på Trafikverkets anslag för forskning och innovation

Sverige är, som geografiskt stort och transportberoende land med höga ambitioner inom trafikplanering, trafiksäkerhet och klimatpolitik, beroende av bred och högkvalitativ forskning och innovation inom transport- och trafikområdet.

Det är därför ett mycket allvarligt beslut att regeringen i den nationella planen skär ned Trafikverkets anslag för forskning och innovation från 7,4 miljarder kronor till 4 miljarder kronor. Detta är ett beslut som direkt skadar svensk trafikforskning.

Återigen ser vi hur SD-regeringen genomför kortsiktiga besparingar som riskerar att få allvarliga negativa konsekvenser på lång sikt.

Samhällsekonomiska lönsamhetsbedömningar

Modellerna för samhällsekonomiska lönsamhetsbedömningar utgör ett viktigt underlag i transportinfrastrukturplaneringen. Samtidigt är det uppenbart att modellerna innehåller systematiska snedvridningar.

Vi vet att viktiga investeringar, såsom Malmbanan, ofta bedöms som samhällsekonomiskt olönsamma och att järnvägsprojekt generellt missgynnas i förhållande till vägprojekt. Vi vet också att stora systeminvesteringar och långsiktiga samhällsekonomiska vinster värderas för lågt.

Det finns därför en betydande risk att modellernas begränsningar leder till felaktiga prioriteringar och beslut. Det är uppenbart att modellerna behöver ses över och utvecklas.

Sverige behöver en infrastrukturpolitik som håller ihop landet, stärker konkurrenskraften och driver klimatomställningen framåt. Människor och företag ska kunna lita på att transporter fungerar – i vardagen, i kris och i ett försämrat säkerhetspolitiskt läge. För detta krävs långsiktighet, samhällsansvar och politiska prioriteringar som sätter Sveriges utveckling före kortsiktiga besparingar. Socialdemokraterna vill bygga ett starkare, mer sammanhållet och mer hållbart transportsystem för hela landet.

I skarp kontrast till detta står Tidöregeringens planer på att avveckla 25 000 belysningsstolpar runt om i landet, vilket riskerar att släcka ned delar av landsbygden och öka otryggheten. Sverige behöver en infrastrukturpolitik som bygger ihop landet – inte monterar ned den gemensamma infrastrukturen bit för bit.

Aylin Nouri (S)

Åsa Karlsson (S)

Mattias Ottosson (S)

Zara Leghissa (S)

Kadir Kasirga (S)

Carina Ödebrink (S)

Inga-Lill Sjöblom (S)