

Motion till riksdagen 2024/25:3239

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

med anledning av prop. 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en ökad ram till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar på en nivå för att kunna återta hela det eftersatta underhållet på järnväg och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den ekonomiska ramen för planperioden bör utökas i syfte att inrymma ökade resurser för att återta underhållet av järnväg och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att offentligfinansiellt utrymme som frigörs i samband med att finanspolitiken styrs efter ett balansmål bör öronmärkas till underhåll och investeringar i infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för genomförande och alternativ finansiering av åtgärder för en direkt järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Oslo och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att länsplanernas andel av budget bör räknas upp med minst ett liknande procenttal som det som gäller för hela ramen för infrastrukturpropositionen och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en partiöverskridande infrastrukturberedning och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning av den svenska beredskapen utifrån ett infrastrukturperspektiv för att klara av den militära och civila rörligheten och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur ny teknik skulle kunna bidra i arbetet med att beta av underhållsskulden på järnvägen och tillkännager detta för regeringen.

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en nationell strategi för elektrifiering av de tunga godstransporterna och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram strukturer och beslutsprocesser för att snabbare få till stånd lösningar för alternativ finansiering av infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det behövs starkare incitament för en omställning av alla transporter för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att se it som det femte transportslaget jämte väg, järnväg samt sjö- och luftfart och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom ramen för Trafikverkets resurser säkerställa att de enskilda vägarnas 43 000 km ska ha en bra standard, rätt sträckning och god bärighet och tillkännager detta för regeringen.

1 Inledning

Centerpartiet välkomnar regeringens förslag till infrastrukturproposition och ser många delar av propositionen som är positiva för rörligheten och mobiliteten i landet. Regeringen själv menar att den med sin proposition och ekonomiska ram kommer att kunna beta av hela underhållsskulden på väg under perioden, vilket är en inriktning som vi själva föreslagit och som vi är mycket positiva till. Tyvärr sker detta på järnvägens bekostnad, och propositionen lär få stora konsekvenser för järnvägens utveckling då visioner för satsningar och underhåll båda saknas. Detta motsätter vi oss. Järnvägen fyller en viktig funktion i framtidens infrastruktur för resenärer men även för företag och tillväxt.

2 Förslag till ekonomiska ramar

Den ekonomiska ramen för perioden 2026–2037 uppgår till 1 171 miljarder kronor, vilket är en ökning med drygt 20 procent i fasta priser och den högsta av de nivåer som Trafikverket tagit fram i sitt inriktningsunderlag. 1 171 miljarder kronor är den högsta ekonomiska ram för infrastruktur som någonsin lagts i en proposition, men för att sätta det i perspektiv har varje propositions ekonomiska ramar ökat rejält för kommande period sedan nuvarande planeringsprocess infördes, dels på grund av ökade behov men också med anledning av inflationstakten. I ett längre perspektiv ligger svenska investeringar i transportinfrastrukturen fortsatt på en låg nivå, drygt 1 procent av BNP, jämfört med under de två tre decennierna t.o.m. 1970-talet, då nivån var på drygt 2 procent av BNP per år.

2.1 Vidmakthållande av väg och järnväg

En stor del av de ekonomiska ramarna i propositionen går till drift och underhåll av väg och järnväg, närmare bestämt 354 miljarder till drift och underhåll av statliga och

enskilda vägar och 210 miljarder till drift och underhåll av statliga järnvägar. Detta är en procentuell höjning med 48 procent till vidmakthållande av väg och 5 procent till vidmakthållande av järnväg. Räknat med vissa justeringar av Trafikverkets redovisning av utgifter menar regeringen att de totala medlen till vidmakthållande är något större än så. Regeringen argumenterar att det som propositionen föreslår är den maximala nivån av budget som ansvarig myndighet Trafikverket skulle klara av för att mäta med underhållet under kommande planperiod. Enligt propositionen skulle tillskottet till vidmakthållande för väg kunna beta av hela underhållsskulden på våra vägar men endast en del av underhållet på järnväg. Enligt uppgifter på Trafikverket räcker de 210 miljarderna endast till 10–15 procent av det eftersatta underhållet, och eftersom även nya satsningar tillkommer kommer behovet för underhåll med det också att öka.

Centerpartiet är mycket kritiskt till den skeva fördelningen av underhållet. Vi tycker att det är bra att ordentligt med resurser skjuts till för underhåll av vägar och ser med tillförsikt på det bidrag till enskilda vägar som nämns i budgeten. Fler än en miljon människor börjar sin dag vid enskilda vägar och är beroende av dessa för att ta sig till jobb, skola eller fritidsaktiviteter. Centerpartiet har sedan länge arbetat för att stödet till de enskilda vägarna ska höjas, och reformer behövs för att förenkla vägföreningarnas arbete.

Däremot är vi mycket oroliga över det svaga tillskottet för underhåll av järnväg, speciellt med tanke på den prognos som Trafikverket gör – att tåg är det färdmedel som ökar mest procentuellt under kommande år. I fråga om den årliga utvecklingen för resande med olika färdmedel beräknas personbil ha en årlig utveckling på 0,9 procent jämfört med 1,5 procent för tåg i Trafikverkets egna beräkningar. Vi vet också sedan tidigare prognoser att tågen ofta underskattas och ökar mer än väntat, vilket gör den hårda prioriteringen av väg och bilar oförståelig. Ur ett klimatperspektiv och för att nå klimatmålet om att minska utsläppen från transportsystemet med 70 procent till 2030 bör det vara av stor prioritet att färdmedel som används har så låga utsläpp som möjligt, och därför spelar tågen en särskilt viktig roll. Däremot har regeringen gång på gång visat att tågtrafiken prioriteras ned, vilket får stora konsekvenser. Redan i dag har svenska tåg en dålig punktlighet och enligt statistik från 2023 var det ett bottenår för punktligheten, det sämsta året sedan 2010 där endast 87,7 procent av tågen kom fram på utsatt tid. Detta är ytterligare ett tecken på den enorma underhållsskuld som järnvägen har och som hade kunnat betats av med tydligare prioriteringar och större budgetanslag i ramen från regeringen.

Stora delar av det statliga järnvägsnätet byggdes för över hundra år sedan och har ett stort behov av underhåll och upprustning. De 210 miljarder som avsätts för järnvägen kommer inte att räcka långt, då dessa miljarder förutom till underhållsåtgärder även ska fördelas till införandet av ERTMS, det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg, något som är av stor vikt men som tyvärr kommer att innebära stora kostnader. Vi ser därför en risk med den föreslagna ramen att införandet av ERTMS kommer att ta upp mycket av kostnaderna för underhållet och att de nödvändiga underhållsåtgärderna för spår, växlar och annat kommer att få stå tillbaka till förmån för införandet av det nya systemet.

Underhåll av järnväg är svårt att jämföra med underhåll av väg, då det oftast går att leda om vägar på ett annat sätt och det finns flera alternativ. Så är inte fallet på många tågsträckor som behöver underhållas, och detta är även ett argument som regeringen använder för att motivera sin stora satsning på underhåll av väg till förmån för järnväg. Centerpartiet menar att det är fel tänkt och snarare kommer att skapa ännu större

problem för framtidens järnväg. Branschen pekar även på att med ny teknik och innovativa metoder skulle underhållet av järnväg kunna betas av i en högre takt. Det finns svenska ”trådbyttåg” som är moderna och effektiva för att kunna byta kontaktledningar, men Trafikverket måste ta ansvar för att upphandla dem för att de ska kunna användas i Sverige.

Precis som Trafikverket aviserat är de kommande 2–3 årens underhållsarbete redan planerat och det är svårt att göra något mer medan det de efterkommande åren borde finnas större kapacitet att skala upp underhållet så att skulden betas av i större utsträckning än regeringen föreslagit.

2.2 Utveckling av transportsystemet

607 miljarder går till utvecklingen av transportsystemen; det är en ökning med 15 procent. Utvecklingen av transportsystemet prioriteras bort till förmån för att beta av underhållsskulden på vägar, men det är viktigt att kunna hålla två tankar i huvudet samtidigt. Sverige har stort behov av nysatsningar på transportsystemet, inte minst på tåg för att klara av företagens behov av godstransporter på järnväg. Ur ett säkerhetspolitiskt perspektiv kommer infrastrukturen att belastas ännu hårdare kommande år då Sveriges försvar rustas upp. Detta måste vi som nation ta höjd för och hörsamma vilka förväntningar Försvarsmakten har på transportsystemet. Ur detta perspektiv är vägar och spår till våra nordiska grannländer centrala, och det kan komma att kräva nya infrastruktursatsningar på både längden och tvären.

2.3 Länsplanerna och regional transportinfrastruktur

Länsplanerna är av stor vikt för den regionala och lokala infrastrukturen, och vi ser med oro på den minskande andel av budgeten som länsplanerna tar upp. Tendensen är att länsplanernas medel tas i anspråk som medfinansiering av objekt i en nationell plan. Det innebär att länsplanernas möjlighet att finansiera vissa projekt som bidrar till regional utveckling urholkas. Centerpartiet vill därför att länsplanernas andel av budget räknas upp med liknande procenttal som hela ramen för infrastrukturpropositionen.

3 Finansiering

Sverige har sedan 1990-talet haft ett överskottsmål. Det har tjänat sitt syfte väl, och nu är statsskulden på en nivå som möjliggör en övergång till balansmål och samtidigt en stabilisering av skuldnivån. I den parlamentariska kommitté som precis har sett över det finansiella ramverket missades tyvärr chansen att säkra finansiering för de investeringar som krävs för att åtgärda bristerna i svensk infrastruktur. Centerpartiet menar att offentligfinansiellt utrymme som frigörs i samband med att finanspolitiken styrs efter ett balansmål borde ha öronmärkts till underhåll av och investeringar i infrastruktur. På detta vis skulle staten i större utsträckning ha kunnat få bort underhållsskulden och finansierat samhällsviktiga infrastruktursatsningar. En låg och hållbar statsskuld är inte värd namnet om det parallellt byggs upp en ohållbar och växande skuld i statens reala tillgångar, särskilt i fråga om transportinfrastrukturen.

3.1 Nya möjligheter till alternativ finansiering ska prövas

Centerpartiet ser med tillförsikt på skrivningarna i propositionen som berör alternativ finansiering och att man tydligt tar ställning för att alternativ finansiering ska prövas i större utsträckning. Centerpartiet har länge drivit på för att se över möjligheterna till alternativ finansiering för infrastrukturprojekt. Vi vet att infrastrukturprojekt ofta blir kostsamma och tar lång tid, och att hitta alternativa finansieringssätt skulle kunna vara ett sätt att göra dessa mer kostnadseffektiva och att kunna genomföra dem snabbare. Regeringen pekar även ut tre infrastrukturprojekt som den ser skulle kunna utvecklas med hjälp av alternativ finansiering. Det tycker vi i grunden också är bra, men däremot saknar vi orsakerna till att just dessa projekt pekas ut. Är dessa projekt särskilt väl lämpade för alternativ finansiering? Det framgår inte heller hur det ska gå till, och vi ser en risk att det snarare försenar ett sådant viktigt projekt som att exempelvis bygga dubbelspår på Malmbanan. Centerpartiet tycker att Malmbanan är för viktig för att vänta på någon form av alternativ finansiering. Malmbanan är Sveriges Suezkanal och vital för den gröna industriomställningen i norra Sverige. Centerpartiet vill att finansiering för upprustning av Malmbanan ska ske inom ordinarie ramar men när utbyggnaden av spåren är gjord bör det finnas möjlighet att se över spåravgifter för att på så sätt kunna hämta in delar av kostnaden för investeringen.

Med det sagt är alternativ finansiering ett sätt att kunna delfinansiera viktiga bilvägar och tågsträckor på. Centerpartiet tycker därför att regeringen bör ge ansvarig myndighet i uppdrag att upprätta tydligare strukturer kring hur projekt med alternativ finansiering ska gå till. Projekt som ska kunna finansieras med s.k. offentlig-privat samverkan är delvis nytt ur ett svenskt perspektiv när det kommer till stora infrastrukturprojekt, och därför behövs ramar och villkor för hur staten ska arbeta i dessa projekt och ta fram strukturer för att kunna upphandla privata aktörer i delprojekt eller hela infrastrukturprojekt. Vi bedömer att inriktningen i propositionen är positiv, men vägen framåt är alltför otydlig. Med anledning av detta ser vi en risk att det kommer att ta tid innan formerna för OPS-projekt kommer att stå klara, även om det är brådskande.

Medfinansiering av exempelvis EU nämns även det som en möjlighet till alternativ finansiering. Här finns stor potential för Sverige att se över hur vi genom Trafikverket ansöker om medel inom exempelvis TEN-T-projektet. Detta skulle kunna göras mer effektivt för att Sverige likt andra europeiska länder skulle kunna säkra mer finansiering till våra nationella projekt. Genom att prioritera de svenska delarna av de långa handelsstråken i Europa, som t.ex. Scanmed-korridoren från Skandinavien till Medelhavet, finns stor potential att få dessa investeringar medfinansierade av EU.

4 Centerpartiets synpunkter på propositionen

4.1 Tillsätt en partiöverskridande infrastrukturberedning

Det behövs ett bredare grepp och samarbete över partigränser för att få bukt med underhållsskulden och de stora investeringar som svensk infrastruktur behöver. Centerpartiet uppmanar därför till samarbete över partigränserna för att vi tillsammans ska kunna skapa långsiktiga förutsättningar för människor och företag. Infrastrukturberedningen ska kunna fungera likt Försvarsberedningen och skulle kunna bidra till

reformer och investeringar som är nödvändiga för att vända trenden för den svenska infrastrukturen.

4.2 Klimatomställningen

Att regeringen i all politik arbetar för att nå EU:s klimatmål borde givetvis vara en självklarhet, och i propositionen fanns chansen att peka ut en inriktning för att nå Sveriges ESR-mål. Däremot har regeringen själv meddelat i sin budgetproposition att Sverige inte kommer att nå sitt ESR-mål till 2030. Regeringens egen handlingsplan för att nå klimatmålen lever inte upp till klimatlagens krav och brister i konkretion för hur Sverige ska nå klimatmålen. Därför fanns förhoppningar att det i propositionen skulle finnas vissa delmål eller åtminstone en inriktning för hur omställningen i transportsektorn ska gå till. Inrikes transporter svarar för nästan en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser och domineras av utsläpp från vägtrafiken. Därför hade det varit rimligt att ansvarigt statsråd tog ansvar för hur omställningen ska fortsätta inom transportsektorn och hur denna proposition kan fungera som en inriktning med delmål för att nå dit. Detta är något som även branschen uppskattar som nu har svårt att få långsiktiga spelregler när politiken regelbundet läggs om och det saknas långsiktighet för hur hela samhället ska lyckas ställa om.

Centerpartiet vill se en snabbare övergång till fossilfria transportmedel och efterfrågar bl.a. en strategi för att elektrifiera vägar och de tunga godstransporterna, och detta är något som även branschen efterfrågar. Centerpartiet vill även göra det enklare att välja de klimatneutrala färdssätten såsom exempelvis tåget och vill därför se en ökad satsning på upprustning av tågspåren och i större utsträckning beta av underhållsskulden.

4.3 Prioritera utbyggnaden av järnvägsstråk och bygg bort flaskhalsarna

Regeringen saknar visioner för svensk järnväg, vilket tog sig uttryck i att ett av regeringens första beslut var att stoppa utbyggnaden av nya stambanor i södra Sverige. Det lyser även igenom i regeringens proposition för framtidens transportsystem där järnvägen borde vara ryggraden i trafiksystemet.

Centerpartiet ser fortsatt ett behov av en kapacitetsökning på järnväg i hela Sverige. Det innebär mer underhåll på järnvägen än vad regeringen aviserat och mer nybyggnation. Vi har tidigare i denna följdmotion pekat ut några tågsträckor som är av extra stor prioritet för att hela Sverige ska funka. Det finns vissa flaskhalsar i järnvägssystemet i dag och det skulle ge stora samhällsvinster om vi kunde bygga ut dessa. Först och främst vill vi lyfta fram den korta men ack så viktiga sträckan på Västra stambanan mellan Göteborg och Alingsås, som är hårt belastad och där kapacitet måste fördubblas. Sträckan är central för svensk industri då det på denna sträcka kommer gods till och från Göteborgs hamn. Vi hade förväntningar på att denna sträcka skulle ha nämnts i regeringens proposition och att planeringsarbetet därmed hade kunnat sättas igång omedelbart.

En annan flaskhals är tågspåret på Södra stambanan mellan Hässleholm och Lund som det rapporterats mycket om i medier för att sträckan trafikeras av arbetspendlare och gods. Ikea har denna vecka meddelat att de tvingas sätta in bussar för sina

medarbetare som bor i Skåne för att de ska kunna ta sig till och från kontoret i Älmhult. Detta för att den förväntade förbättringen av tågen på sträckan inte kommit på plats, vilket nu hotar Ikeas verksamhet i Älmhult. Denna sträcka kommer förmodligen att få ännu större belastning när tunneln mellan Danmark och Tyskland beräknas vara klar 2029, den s.k. Fehmarn Bält-tunneln. Inte heller detta enorma infrastrukturprojekt mellan Danmark och Tyskland som helt kommer att förändra trafiksituationen i södra Sverige nämns i propositionen, vilket vi ser med oro på.

Tågtrafiken i norra Sverige har stora utmaningar och förutom Malmbanan ser vi även att Norrbottenbanan och Nya Ostkustbanan, i den s.k. Botniska korridoren, måste komma på plats så snart som möjligt. Detta för att möjliggöra resande med tåg i större utsträckning men också ur ett försvarsperspektiv då Nato har pekat ut Botniska korridoren som en militär mobilitetskorrridor. Det finns underlag som pekar på att trafikstart på båda stråken skulle kunna vara möjlig 2035–2037.

Centerpartiet ser även ett behov av att det byggs järnväg mellan Stockholm och Oslo. Den gränsöverskridande infrastrukturen behöver få ett större fokus och har hamnat i ett annat ljus sedan Sverige blev medlem i Nato. Att bygga bättre förbindelser mellan vår huvudstad och våra grannländers huvudstäder är vitalt för att skapa bättre möjlighet för arbetsresor och stärka hela Sveriges tillväxt. Ett sådant projekt skulle vara av stor relevans för flera regioner som berörs och även för företag som är verksamma i båda länderna. Därför vill vi för att snabbare kunna bygga järnvägen se över möjligheten till finansierings- och genomförandeformer som liknar upplägget kring Öresundsbron.

4.4 Beredskap och militär infrastruktur

Med anledning av Rysslands invasionskrig i Ukraina och det svenska Natomedlemskapet har det ställts större och delvis andra krav på väst-östliga förbindelser inom landet liksom på ökad robusthet i hela transportsystemet för alla transportslag. Nato har pekat ut den svenska infrastrukturen som ett område som kommer att behöva utvecklas för att kunna garantera militär och civil rörlighet. Infrastrukturpropositionen lägger liten tyngdvikt på just infrastrukturen ur ett militärt perspektiv och samspelet mellan departementen saknas, speciellt då det för bara några dagar sedan presenterades en proposition från Försvarsdepartementet vid namn Totalförsvaret 2025–2030 (prop. 2024/25:34) som i kapitlet om Försvarsmaktens infrastruktur pekar ut att Försvarsmaktens tillväxt kommer att ställa ökade krav på både kort- och långsiktig infrastruktur. Det är obegripligt hur denna problematik inte lyfts upp tydligare i infrastrukturpropositionen, och det skulle behövas en rejäl beredskapsanalys i fråga om det svenska transportsystemet. Centerpartiet vill därför se en utredning eller analys av svensk beredskap utifrån ett infrastrukturperspektiv och ett förtydligat ansvar mellan departement och myndigheter för hur vi ska klara av den militära och civila rörligheten i ljuset av Natomedlemskapet och svensk upprustning.

4.5 Upphandlad trafik

Regeringen väljer i sin budgetproposition för 2025 att inte skjuta till de 196 miljoner kronor som Trafikverket efterfrågat för att kunna bevara den trafik som i dag är upphandlad. Det handlar bl.a. om nattåg till Jämtland, kollektivtrafik i norra Dalarna och den s.k. Stångådalsbanan mellan Linköping och Kalmar. Detta får förödande

effekter på viktiga regionala sträckningar som behöver ett visst stöd från staten. Centerpartiet tillför den summan i vår budgetmotion och skjuter även till den extra summan för att även nattågen från Göteborg till Duved och Umeå ska kunna fortsätta gå. I vårt avlånga land fyller nattågen en viktig funktion, och de har varit mycket viktiga för rörligheten mellan norra Norrland, Jämtland och södra Sverige. I infrastrukturpropositionen nämns inte nattåg en enda gång, och det finns stora frågetecken kring hur nattågstrafiken ska kunna fortsätta fungera när de negativa beskederna från regeringen fortsätter att komma.

4.6 Luftfart

Luftfarten är viktig för kommunikationer inom landet, och många av de regionala flygplatserna fyller en viktig funktion för att man ska kunna ta sig mellan olika delar av landet där exempelvis räls saknas eller avstånden är stora. Svenskt flyg genomgår just nu stora förändringar med anledning av minskat resande med flyg efter pandemin. Det finns dock ett syfte med att staten säkerställer att de regionala flygplatserna kan behållas, och i Centerpartiets budgetmotion skjuter vi därför till 200 miljoner kronor 2025 för att möjliggöra detta.

4.7 Sjöfart

Sjöfartens betydelse för Sverige är stor, men det är inte något som återspeglas i propositionen och utvecklingen av sjöfarten verkar få stå tillbaka till förmån för andra satsningar. Finansieringen av isbrytare är fortsatt en knäckfråga som propositionen inte heller svarar på. Behovet av nya isbrytare kvarstår då tre av fem isbrytare har en livslängd som tar slut under kommande planperiod.

4.8 Cykel och gång

Cykel och gång känns även det bortglömt i propositionen och om man får tro regeringen är det inte en del av framtidens transportsystem. I större och mellanstora städer är cykeln vital för pendling mellan skola, arbete, förskola och fritidsaktiviteter, och även om cykeln i det stora hela står för en liten del av det totala resandet i antal kilometer så är det många människor som dagligen använder cykeln som sitt huvudsakliga transportmedel. Gång- och cykelbanor måste därför ingå i all planering av reparation eller anläggning av nya vägar.

4.9 Det femte transportslaget – it och digital infrastruktur

Den digitala infrastrukturen är även den central för att ett land ska fungera, och den digitala infrastrukturen blir allt viktigare för var dag som går. Det är därför nästintill pinsamt att it inte nämns en enda gång i propositionen och att digitalisering endast nämns under stycket om forskning och innovation. Den digitala infrastrukturen hanteras på ett styvmoderligt sätt i propositionen. Det finns ingen plan för hur utbyggnaden av fiber och annan modern kommunikationsteknik som exempelvis 5G ska gå till. För Centerpartiet räknas it och den digitala infrastrukturen som det femte transportslaget,

tillsammans med väg, järnväg, sjöfart och flyg, och för oss är det självklart att se det som en del av helheten.

4.10 Enskilda vägar

Regeringen yttrar sig i propositionen om enskilda vägar och om att dessa ska få ta del av de resurser som går till vidmakthållande av vägar. Hur mycket som kommer att gå till enskilda vägar är däremot otydligt i propositionen. Regeringen hänvisar även till den s.k. bokstavsutredning som fick i uppdrag att se över reglerna för statsbidrag till enskild väghållning. Centerpartiet har länge drivit att anslaget till enskilda vägar behövs och att regelförenkling krävs för att de vägföreningar som har ansvar för de enskilda vägarna ska kunna utföra sina uppgifter. En väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd. De enskilda vägarna är en viktig del i detta. Det är de enskilda vägarna som möjliggör att fler än en miljon människor dagligen kan påbörja och avsluta sin resa till jobb och hem. De enskilda vägarna är mycket betydelsefulla ur ett godstransportperspektiv. Det är viktigt att även de enskilda vägarna parallellt med statens och kommunernas vägsystem ges förutsättningar att klara av att rusta sig inför införandet av 74-tonslastbilar, BK4-vägar, på de svenska vägnäten, till förmån bl.a. för en väl fungerande konkurrenssituation för svensk skogsindustri och övriga råvarutransporter.

Ulrika Heie (C)

Daniel Bäckström (C)

Anders Karlsson (C)