

Motion till riksdagen 2011/12:T262

av Roger Tiefensee (C)

Hållbarhetskriterier i infrastrukturplaneringen

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att få in hållbarhetskriterier i kalkyler av nettonuvärde för infrastrukturprojekt.

Motivering

Det är glädjande att Sverige lyckats bryta den långsiktiga trenden av ständigt ökande utsläpp från vägtrafiken. Enligt Trafikverket minskade bränsleförbrukningen från bilparken från 6,7 liter per kilometer 2009 till 6,2 liter per kilometer 2010. Det är den största minskningen någonsin och ett resultat av mer energieffektiva bilar och ökad andel dieslbilar.

Detta glädjande trendbrott till trots står Sverige inför stora utmaningar när det gäller att skapa ett hållbart transportsystem. Ett hållbart transportsystem måste inkludera ordning och reda i offentliga finanser såväl idag som under transportinfrastrukturens livslängd, samtidigt som investeringar som är nödvändiga för att skapa större och bättre fungerande arbetsmarknadsregioner, bättre fungerande godstrafik och kraftiga minskningar av transportsystemets klimat- och miljöpåverkan kan genomföras.

En grundläggande princip för planeringen av den nationella transportinfrastrukturen är att använda anslagna resurser för största möjliga samhällsnytta. Ansvariga trafikmyndigheter, främst Trafikverket och Trafikanalys, analyserar och följer upp åtgärder på infrastrukturuområdet, där målet att vi ska få ut största möjliga nytta för pengarna, NNK, nettovärdeskvoten, är en i mängden av beräkningsmodeller som används när infrastrukturprojekt planeras. NNK innebär att projekten blir jämförbara utifrån en kvot som ska vara större än noll för att vara lönsam.

Fel! Okänt namn på

Med dagens modell för att beräkna infrastrukturprojekts nettonuvärde är det väldigt få järnvägsinvesteringar som betraktas som samhällsekonomiskt nyttiga. Exempelvis torde Svealandsbanan vara dåvarande Banverkets största felkalkyl, men då åt det positiva hållet.

Utan Svealandsbanan hade kommuner som Eskilstuna, Strängnäs och Nykvarn inte upplevt en så positiv utveckling som de idag upplever. Arbetsmarknadsregionen i Stockholm/Mälardalen har blivit större och bättre fungerande till nytta för hela landet.

Med en bättre samhällsekonomisk modell skulle de beslutsfattare som, trots att Banverket inte riktigt trodde på projektet Svealandsbanan, ändå fattade beslut så att projektet blev av, kanske vågat satsa på dubbelspår direkt. Nu har Svealandsbanan blivit en kvantitativ succé sett till resandet, men ett kvalitativt misslyckande sett till att man slagit i kapacitetstaket. Dubbelspår byggs nu för att öka kapaciteten, men det skulle samhällsekonomiskt ha varit mycket smartare att bygga dubbelspår från början.

För att bättre fånga hållbarhetskriterier och människors beteendeförändringar behöver modellen för att beräkna nettonuvärdet av infrastrukturprojekt ses över. Detta bör ges regeringen till känna.

Stockholm den 30 september 2011

Roger Tiefensee (C)