

## Motion till riksdagen 2020/21:3049

av **Emma Berginger (MP)**

# Bättre och mer träffsäkra trafikprognoser och samhällsekonomiska beräkningar

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av utvecklade prognoser och samhällsekonomiska beräkningar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att tillämpa målstyrning snarare än prognosstyrning i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

## Beräkningar av samhällsekonomisk lönsamhet ingen naturlag

När Trafikverket prioriterar vilken ny transportinfrastruktur de föreslår ska byggas väger den samhällsekonomiska lönsamheten tungt. Än tyngre väger den beräknade samhällsekonomiska lönsamheten i den politiska debatten där den ofta används som om den vore en naturlag. Den samhällsekonomiska lönsamheten baseras dock på beräkningar och antaganden som är långt ifrån givna eller säkra.

## Restiden värderas olika

En tungt vägande parameter i kalkylen är tid. En investering som innebär tidsvinst uppskattas därför ofta som en samhällsekonomiskt lönsam investering. I de kalkyler som Trafikverket använder värderas restid olika högt. Till exempel värderas restiden för en tjänsteresa mycket högre än restiden för en privatresa. Det kan ju tyckas rimligt, eftersom de allra flesta människor är beredda att acceptera längre restid på semestern än i vardagen.

Kalkylen gör också stor skillnad på värdering av restid för resenärer i olika typer av fordon. Restid för buss- eller tågresenärer värderas betydligt lägre än bilisters. För en privatresa värderas tiden för en långresa med tåg till bara 67 procent jämfört med att resa med bil. Motiveringen är att restiden lättare kan användas till annat vid en resa med kollektivtrafik. Men det innebär samtidigt att en av kollektivtrafikens stora fördelar vänds till en nackdel i kalkylen. Eftersom bilistens restid värderas högre, kommer kalkylen visa att det är mer samhällsekonomiskt lönsamt att investera i väg än i järnväg.

Att göra denna typ av värdering av restiden för olika resenärer beroende på trafikslag är dock långt ifrån självklart och i flera andra länder värderas resenärernas tid lika, oavsett trafikslag. I Frankrike värderas till och med tågresenärens tid högre än biltrafikantens.

## Kraftigt ökat tågresande trots undervärdering

När det gäller Trafikverkets samhällsekonomiska beräkningar för större projekt finns det också problem när det gäller bedömning av dynamiska effekter och överflyttning mellan trafikslag, exempelvis gällande överflyttning från flyg till tåg eller för den delen tillkommande utrikes resenärer.

Med tanke på att de samhällsekonomiska beräkningarna leder till att investeringar i vägar tenderar att värderas högre än investeringar i järnvägar är det snarast ett under att tågtrafiken har utvecklats så kraftigt de senaste decennierna. Frågan är hur trafikutvecklingen hade kunnat se ut om investeringar i järnvägsinfrastrukturen hade genomförts utifrån det som blev den verkliga resandeutvecklingen?

## Utveckla beräkningsmodellerna

Trafikverket skulle behöva utveckla sina samhällsekonomiska beräkningar och tydliggöra att det är just beräkningar och bedömningar det rör sig om. Därför behöver andra prognosmodeller användas och utvecklas. Ett sätt att göra det på skulle kunna vara att tillämpa även andra modeller och redovisa resultaten jämte varandra. På så vis skulle det belysas att det finns flera modeller för beräkningar och det skulle vara lättare att diskutera vilka skillnader som finns mellan modellerna.

## Bristande prognoser

Även när det gäller Trafikverkets basprognoser över trafikens utveckling tenderar biltrafikens utveckling att överskattas, medan resandet med kollektivtrafik underskattas. I Trafikverkets prognosmodeller har tågresandeökningarna konsekvent underskattats sedan 1990-talet. Särskilt stora har underskattningarna varit i Skåne.

Trafikutvecklingen existerar dock inte i ett vakuum. Åtgärder som vidtas inom infrastrukturen och ekonomiska styrmedel påverkar utfallet, det vill säga hur trafiken utvecklas. Istället för att passivt förhålla sig till en prognos skulle infrastrukturplaneringen i betydligt högre utsträckning behöva utgå från beslutade mål. Med backcasting kan vägar för att nå fram till målet beskrivas och utgöra underlag för

nödvändiga beslut. Med ett sådant förhållningssätt skulle möjligheten att nå klimatmålen öka.

*Emma Berginger (MP)*