

## Motion till riksdagen 2012/13:T17

av **Anders Ygeman m.fl. (S)**  
med anledning av skr. 2012/13:131

# Riksrevisionens rapport om statens satsningar på transportinfrastruktur

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Konkurrensverket ges ett tydligt uppdrag att granska kostnaderna inom anläggningsbranschen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att studera internationella exempel av byggnation av infrastruktur för att sänka byggkostnaderna.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en förbättrad planprocess.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bättre samhällsekonomiska kalkyler.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att regeringen redovisar hur fyrstegsprincipen används vid planeringen av stora infrastrukturprojekt.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om oklarheterna kring regeringens satsningar på Ostlänken och Bollebygd-Mölnlycke.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bristen på styrmedel för den tunga lastbilstrafiken.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett sektorsmål för transportsektorns klimatutsläpp.

## Motivering

Rapporten *Statens satsningar på infrastruktur – valuta för pengarna?* är en slutgranskning från Riksrevisionens stora granskningsprojekt rörande statens infrastruktursatsningar. Den centrala frågeställningen för granskningsstrategin har varit: "Är statens instrument för att utveckla och underhålla transportin-

## Fel! Okänt namn på

frastrukturen utformade så att de leder till en effektiv användning av resurserna?” Särskilt i fokus i slutgranskningen har varit: ”Har regeringens styrning lett till en effektiv användning av resurserna för infrastruktur?”

Riksrevisionen framför kritik om

- ? att planering inte genomförs i enlighet med fastlagda transportpolitiska principer om effektiva åtgärdsval
- ? att transporter är underprissatta i förhållande till sina rörliga kostnader
- ? att överskattade nyttor och underskattade kostnader föreligger i beslutsunderlagen
- ? att planeringen brister i att i tid fånga upp kostnader
- ? att en systematisk uppföljning saknas på flera områden.

Riksrevisionen kan konstatera att regeringen inte agerar i enlighet med av riksdagen fastlagda transportpolitiska principer. Enligt dessa ska regeringen, för att säkerställa en effektiv fördelning av investeringarna, se till att det görs analyser av styrmedlens möjligheter att på ett effektivt sätt åtgärda brister i transportsystemen innan överväganden om mer kostsamma om- och nybyggnationer görs. Så har inte skett i den utsträckning som är nödvändig. Regeringen har inte heller styrt prissättningen av transporter enligt den gällande principen att transporterna ska stå för sina rörliga kostnader.

Vi socialdemokrater har anslagit 46 miljarder kronor mer än regeringen till ny infrastruktur under planperioden 2014–2025. Det gör att vi är särskilt angelägna om att statens medel för infrastruktur används så effektivt som möjligt. Detta för att få bästa sysselsättningseffekt och den minskade klimatpåverkan som vi vill åstadkomma med våra satsningar. Rätt satsade medel på infrastruktur innebär att både möjligheterna till arbetspendling och förutsättningarna för exportindustrins godstransporter förbättras.

## Åtgärds paket för en effektivare användning av skattemedel för infrastruktur

Mot bakgrund av kostnadsutvecklingen för stora byggprojekt anser vi att flera olika åtgärder måste vidtas. Vi presenterar här ett åtgärds paket på förslag för bättre användning av skattemedel för planering, byggande och underhåll av infrastruktur.

- ? Ge Konkurrensverket ett tydligt uppdrag att granska kostnadseffektiviteten i bygg- och anläggningssektorn.
- ? Så kallade funktionsupphandlingar kan innebära ökad kostnadseffektivitet och snabbare genomförande av stora infrastrukturprojekt.
- ? Det finns flera goda exempel från andra länder som visar hur det går att bygga ny infrastruktur både billigare och bättre. Möjligheterna att sänka kostnaderna för olika typer av investeringar utan att kvaliteten försämras måste prioriteras.
- ? Utveckla planprocessen för att få genomförandet av stora infrastrukturprojekt att löpa smidigare. I dag försenas och fördyras viktiga projekt

## Fel! Okänt namn på

- som har ett starkt stöd bland kommuner och regioner på grund av enskildas överklagande.
- ? Utveckla de samhällsekonomiska kalkylerna som ligger till grund för infrastruktursatsningar. Det är tydligt att Riksrevisionen anser att över-skattade nyttor och underskattade kostnader föreligger i beslutsunderla-gen.
  - ? Låt resestatistiken för tågresor bli offentlig i stället för att som i dag klassas som affärshemligheter. Vi anser att resestatistiken utgör ett centralt underlag för planering av både drift och underhåll som större nyinvesteringar.
  - ? Utveckla verktyg för att kontrollera att fyrstegsprincipen verkligen efterlevs. Vi vill att regeringen tydligt redovisar hur fyrstegsprincipen tillämpas när större investeringar görs. Detta för att säkra att beslutade åtgärder är så effektiva som möjligt.
  - ? Ta fram ett klimatmål för transportsektorn. Detta för att infrastrukturin-vesteringarna ska kunna utformas för att på bästa sätt uppnå klimatmå-len.
  - ? Förstärk den regionala planeringen och låt den även omfatta fysisk planering. De regionala utvecklingsprogrammen bör uppgraderas och ges samma status som en kommunal översiktsplan. Det ger möjligheter att tidigt identifiera och hantera intressekonflikter mellan kommuner. Dialogen mellan stat och region skulle även underlättas om det fanns tillgång till långsiktiga och tydliggjorda regionala prioriteringar när det gäller transportinfrastrukturen, inte minst i storstadsregionerna.
  - ? Stora, strategiska projekt som är centrala för att uppnå Sveriges klimat- och tillväxtmål ska kunna riksintresseklassas. Om riksintresse förelig-ger kan regeringen med stöd av det befintliga regelverket i plan- och bygglagen besluta om s.k. planföreläggande. Det innebär att en kom-mun åläggs att ta fram de detaljplaner som krävs för att projektet ska kunna slutföras.

## Oklarheter om nya järnvägssatsningar

Vi ser även tydligt hur regeringen i skrivelsen väljer att undvika flera viktiga påpekanden från Riksrevisionen. När det handlar om specifika projekt är det järnvägsträckningarna Järna–Linköping, (den s.k. Ostlänken) och sträckan Mölnlycke–Bollebygd. Båda satsningarna aviserades i regeringens infrastrukturförproposition från 2102.

Regeringens beslut om teknikvalet på dessa sträckor skiljer sig även på ett avgörande sätt från Trafikverkets förslag i kapacitetsutredningen. Regeringens förslag innebär inte en utbyggnad som möjliggör trafikering med framtida höghastighetståg (320 kilometer per timme). Det som regeringen föreslår är de första etapperna av en ny stambana för snabbtåg (definieras som max 250 kilometer per timme). Detta har stor inverkan på utfallet i en samhällsekono-misk kalkyl av projektets lönsamhet. En lägre hastighet förlänger restiderna, vilket kan leda till att restiden mellan Stockholm och Linköping eller Norrkö-

## Fel! Okänt namn på

ping blir för lång för att arbetspendlingstiden ska uppfattas som överkomlig, trots ett bygge av Ostlänken. Om Ostlänken dessutom ska anpassas för godstrafik kommer kostnaden att öka avsevärt till följd av att godståg inte klarar lika kraftiga lutningar som persontrafiktåg. Detta ökar behovet av broar och tunnlar på sträckan.

Efter att satsningen på Ostlänken och sträckan Mölnlycke–Bollebygd presenterats medverkade finansminister Anders Borg i Ekots lördagsintervju den 8 september 2012. Borg beskrev återigen att gods skulle kunna köras på de nya sträckorna samtidigt som de skulle trafikerats av persontåg. Samtidigt hävdade Borg att det förespråkats ”science fiction-tåg” i Sverige. Borg menade bestämt att med de teknikval regeringen gjort skulle man kunna få en restid mellan Stockholm och Linköping på 50 minuter.

Skulle restiden Stockholm–Linköping bli 50 minuter skulle det krävas tåg med en hastighet kring 400 kilometer per timme.

Hanteringen av Ostlänken och sträckan Mölnlycke–Bollebygd går helt i linje med Riksrevisionens kritik om att regeringen gör ändringar i förhållande till förslagen från sakmyndigheterna. Det kan regeringen naturligtvis göra men dessa ändringar som sker till följd av politiska bedömningar motiveras enligt Riksrevision inte på ett transparent sätt.

## Järnvägsunderhåll

I dag har Sverige ett av de mest uppsplittrade systemen för järnvägsunderhåll i Europa. Trafikverket utför inte ens kontrollerna av de egna banorna.

I december 2012 riktade riksdagen en uppmaning till regeringen att utreda hur järnvägssystemet kan organiseras bättre.

Vi förutsätter att regeringen lyssnar på riksdagen och återkommer med förslag på hur järnvägsunderhållet kan organiseras så att Trafikverket får en bättre överblick över vad som behöver göras. Det handlar både om att de medel som satsas på järnvägsunderhåll ska användas så effektivt som möjligt och att minska riskerna för driftstörningar och arbetsplatsolyckor i samband med järnvägsunderhåll. Överlag måste förbättrad driftssäkerhet av järnvägen vara vägledande i arbetet med en ny organisering av järnvägssystemet.

## Sektorsmål och styrmedel för minskad klimatpåverkan

En av regeringens fem transportpolitiska principer som exempelvis anges i infrastrukturpropositionen är att trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas.

Vi kan konstatera att regeringen inte tillämpar denna princip förutom för den bensindrivna personbilstrafiken som i stort bär sina egna kostnader. Banavgifterna för järnvägen har höjts samtidigt som järnvägens kapacitet är mer ansträngd än någonsin. Banavgiftshöjningarna gör framtiden osäker för den s.k. kombitrafiken där lastbilstrailers och containrar körs på järnväg. Detta

står även i strid med det transportpolitiska målet om att samverkan inom och mellan olika trafikslag ska främjas.

Trafikverkets bedömning är att lastbilstrafikens omfattning inte får stiga över 2004 års nivå om de långsiktiga klimatmålen ska klaras. Sedan 1990 har lastbilstrafikens totala koldioxidutsläpp ökat med 44 procent. Lastbilstrafikens kostnader internaliseras bara till mellan 26 och 38 procent till för lastbilar utan släp och 36 till 45 procent för lastbilar med släp. Motsvarande siffra för bensin- och dieseldrivna personbilar är 86 respektive 61 procent.

Trots att sju länder i Europa redan i dag har egna avståndsbaserade avgifter för den tunga lastbilstrafiken är regeringen passiv gällande ett införande i Sverige. Även i Belgien, Holland och Ungern finns planer på att införa avståndsbaserade avgifter. Storbritannien inför troligtvis tidsbaserade avgifter 2015. Även i Lettland pågår förberedelser för tidsbaserade avgifter. Framtiden för det s.k. Eurovignettesystemet ser alltmer osäker ut när flera av EU:s medlemsländer inför egna, mer omfattande, system.

En avståndsbaserad avgift för lastbilstrafiken i Sverige, likt det vi socialdemokrater föreslår, skulle internalisera mer av lastbilstrafikens negativa externa effekter. Vi socialdemokrater ser även vägslitageavgiften som en finansieringskälla för nya genomtänkta infrastruktursatsningar som främjar jobben. Det är även angeläget att de utländska lastbilar som trafikerar svenska vägar och inte betalar vare sig koldioxidskatt eller fordonsskatt i Sverige är med och betalar för sina samhällsekonomiska kostnader.

Vi noterar även att regeringen ännu inte har lyckats lösa frågan om att utländska fordon ska betala trängselskatt i Stockholm och Göteborg. Det försämrar trängselskattens effekt som styrmedel och skapar även en osund konkurrens mellan svenska och utländska åkerier.

Regeringen har visserligen gett ett uppdrag till VTI att titta på trafikens samhällsekonomiska kostnader. Uppdraget ska inte slutredovisas förrän den 1 november 2014.

Det är angeläget att arbetet för att förbättra klimatstyrmedlen för transportsektorn trappas upp. När den nuvarande planen utarbetades utgick ansvariga myndigheter för att den s.k. EET-strategin från 2009 skulle förverkligas. Strategin innehöll avgifter för lastbilstrafiken, höjd bensinskatt, koldioxidbaserat förmånsvärde, kampanj för ökad efterlevnad av hastighetsgränser och förändrat reseavdrag för att främja kollektivtrafikresandet. Eftersom inga av dessa åtgärder har implementerats av regeringen har planeringsunderlaget blivit felaktigt.

Det är även oroväckande att regeringen har varit otydlig kring målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Nu har en statlig utredning om målet tillsatts men först flera år efter att målet antagits. Då försäljningen av personbilar som drivs med höginblandade biodrivmedel minskar och då genombrottet för alternativa bränslen för tunga lastbilar inte syns till får regeringens mål ses som ett misslyckande.

I sin skrivelse undviker även regeringen Riksrevisionens noteringar om bristen på styrmedel för lastbilstransporterna. Mot bakgrund av lastbilstrafikens klimatpåverkan och utvecklingen ute i Europa är detta mycket märkligt.

**Fel! Okänt namn på**

Sammantaget visar Riksrevisionens granskning att regeringen håller på att tappa greppet kring hela transportsektorn. Man förmår varken att hitta en fungerande organisation av järnvägen i Sverige eller optimera infrastrukturinvesteringarna på rätt sätt samtidigt som man förhåller sig passiv till den stora utmaningen med att minska vägtransportsektorns klimatpåverkan.

Stockholm den 23 april 2013

*Anders Ygeman (S)*

*Monica Green (S)*

*Lars Mejern Larsson (S)*

*Suzanne Svensson (S)*

*Lars Johansson (S)*

*Leif Pettersson (S)*

*Hans Unander (S)*