

Motion till riksdagen 2023/24:2899

av **Gunilla Svantorp m.fl. (S)**

med anledning av skr. 2023/24:135 Riksrevisionens rapport om nationell plan för transportinfrastrukturen

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snabbt behöver låta granska och förändra den modell för samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning som Trafikverket använder och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta en infrastrukturberedning där riksdagens partier tillsammans skulle kunna arbeta för långsiktighet och enighet inom trafikpolitikens område och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

I en i flera delar märklig rapport – men därför tänkvärd – har Riksrevisionen granskat framtagandet av den senaste nationella planen för transportinfrastrukturen, som omfattar perioden 2022–2033. Man har granskat om planen ”effektivt bidrar till de transportpolitiska målen”. Med utgångspunkt i den beräkningsmodell Trafikverket använder menar RiR menar att den förra regeringen valde flera åtgärder som ”bedömdes vara samhällsekonomiskt olönsamma”, och man lyfter här särskilt fram att den förra S-regeringen i sitt beslut lade till fem särskilda satsningar på Malmbanan. Av dessa satsningar var fyra förlängningar av olika mötesstationer – i syfte att stärka transportkapaciteten på Malmbanan, med en sammanlagd kostnad på ca en miljard kronor.

Riksrevisionen (och Trafikverket) hävdade att dessa satsningar på Malmbanan leder till ”sämre samhällsekonomi”.¹ Detta framhåller man samtidigt som vi kommer ihåg de förödande två avstängningar av Malmbanan som skett de senaste månaderna på grund

¹ RiR 2023:25.

av olyckor, där LKAB meddelat att varje dygns avstängning kostar företaget 100 miljoner kronor.

Malmbanans trafikkapacitet är rent objektivt och helt uppenbart av stor vikt för Sverige som gruv-, industri- och exportnation. Att de modeller för samhällsekonomiska lönsamhetsbedömningar som Trafikverket använder inte fångar detta i tillräcklig utsträckning är mer än anmärkningsvärt. Tvärtemot all logik säger modellen att satsningarna på Malmbanan var förstörelse av skattepengar (med negativa nettonuvärdeskvoter för dessa satsningar). Det är dessa besynnerliga siffror som sedan Riksrevisionen använder för att kritisera den förra regeringen. Anmärkningsvärt.

Samhällsekonomisk modellskapare – ASEK

På 1990-talet inrättades Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder (ASEK). Det är en arbetsgrupp som innehåller ledamöter från olika myndigheter. ASEK rekommenderar vilka metoder och värden som ska användas för samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning inom transportområdet. Besluten fattas dock av Trafikverket. Den 2 april i år presenterades uppdaterade beräkningar i det som kallas ASEK 8.0. Justeringarna är inte tillfyllest.

Modellen och de kalkylvärden ASEK/Trafikverket beslutat sig för – på alla ingående faktorer i ett trafikprojekt/satsning/aktivitet – genererar till slut fram ett nettonvärde som sedan kan användas för att jämföra olika satsningars samhällsekonomiska lönsamhet med varandra. Detta är bra. Men det visar ingen total och objektiv sanning, som Riksrevisionen lurats att tro. Hur modellen ser ut och hur viktningen av olika delmoment sker bestämmer helt hur den slutliga lönsamhetsciffran ser ut.

Beräkningsmodellens felslut

Modellen innehåller en systematisk bias för och emot vissa typer av projekt. Vi vet alltså att viktiga satsningar på Malmbanan räknas som samhällsekonomiskt olönsamma enligt modellen. Vi vet också att modellen systematiskt missgynnar järnvägssatsningar till förmån för satsningar på vägar, särskilt döms större järnvägsprojekt ut av föreliggande modell. Vi vet att modellen dåligt bedömer värdet av byggda järnvägsdelsträckor, i det som senare ska bli ett stråk. Vi ser att modellen tenderar att undervärdera samhällsekonomiska vinster på lång sikt. Vi vet att projekt som modellen anser vara samhällsekonomiskt olönsamma, klassas som lönsamma så fort de är färdigbyggda.

Vi behöver därutöver se över den samhällsekonomiska modellen och hur samhällsnytta beräknas för den fungerar inte för den utveckling som sker i norra Sverige i dag. Den befolkningsprognos som ligger till grund för Riksrevisionens bedömning (SCB) utgår från hur befolkningsutvecklingen sett ut över en lång tid. Det gör att befolkningsstatistiken släpar efter när förändringar sker så snabbt som de gör nu. Statistiken väger inte in den snabba befolkningsökningen i norra Sverige, där behovet är enormt stort av utbyggd infrastruktur.

Tillväxtverket skriver följande i sitt remissvar över Trafikverkets inriktningsunderlag till ny Nationell plan för transportinfrastrukturen: ”Ska samhällsekonomiska bedömningar väga tungt måste de bidra till en framtid som är hållbar, önskvärd, politiskt beslutad och värdesätter synergier och samplanering. Vi står inte bakom att

Trafikverkets modell för samhällsekonomiska kalkyler ska tolkas som svaret på insatsen enligt direktivet.”²

Tillväxtverket uttrycker det vidare: ”Vi ser en risk att kalkylmodellens begräsningar blir styrande för utfallet. Vi är oroliga att Trafikverkets fokus på basprognosen och nyttjandet av sina samhällsekonomiska kalkyler som främsta underlag för prioriteringar riskerar att göra i princip alla järnvägssatsningar i hela landet olönsamma och att det inte styr mot ett transporteffektivt samhälle.”

Det är vår skyldighet att använda gemensamma resurser på bästa sätt men för att lyckas måste underlagen utgå från korrekta siffror och analyser.

Det är skarpa ord mot den samhällsekonomiska lönsamhetsmodell som används, för det är vår skyldighet att använda våra gemensamma resurser på bästa sätt, men för att lyckas måste underlagen utgå från korrekta siffror och analyser.

Socialdemokratisk syn på transportinfrastrukturens uppgift

Sverige har sedan decennier underinvesterat i vägar och järnvägar samt underinvesterat i underhåll av dessa. Det märks nu akut genom exempelvis urspårningar, förseningar och försämrad framkomlighet. Detta är därtill ett långsiktigt hot mot den gröna industriella utvecklingen, tillväxten och uppfyllandet av våra klimatmål och Sveriges ställning i den globala konkurrensen. Det är därutöver ett hot mot alla ambitioner att hela Sverige ska leva och utvecklas, mot att hålla ihop Sverige och mot trafiksäkerheten i våra trafiksystem. Sverige behöver därför både orka satsa på ny kapacitet genom anläggandet av nya stambanor och förstärka resurser till väg- och järnvägsunderhåll.

Takten i klimatomställningen måste öka. Likaså måste Sverige byggas ihop för att dels via ett väl fungerande och starkt transportsystem knyta alla delar av vårt avlånga land närmare varandra, dels förstora arbetsmarknadsregionerna såsom tanken var med utbyggnaden av nya stambanor. Utbyggnaden av järnvägskapaciteten tillsammans med underhållet av prioriterade järnvägslinjer och vägar i hela vårt land måste vara en del i ett större infrastruktur- och klimatpaket där lånefinansiering skulle kunna vara en möjlig väg att snabba på nödvändiga stora infrastrukturprojekt av avgörande betydelse för vårt lands tillväxt och jobbskapande.

Nästa nationella plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Regeringen står nu inför en stor och ansvarsfull uppgift, att ta fram Nationell plan för transportinfrastrukturen för tolvårsperioden 2026–2037. I detta arbete måste Trafikverket och regeringen ha bästa möjliga underlag, inklusive goda samhällsekonomiska lönsamhetsbedömningar som vägleder och inte missleder. Den modell som nu används håller uppenbart inte måttet.

Regeringen måste därför nu snabbt låta granska och förändra den modell för samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning som Trafikverket använder och rådger regeringen utefter. För så här kan vi inte ha det.

² Tillväxtverkets remissvar – Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037.

Införandet av en infrastrukturberedning

Infrastruktursatsningar löper inte sällan över decennier. Därför är långsiktighet och samsyn över blockgränserna viktig. Detta skulle med fördel låta sig göras genom en infrastrukturberedning där riksdagens partier arbetar tillsammans och möter branschens aktörer och tar del av utmaningar och möjligheter precis som försvarsberedningen gör.

Gunilla Svantorp (S)

Åsa Karlsson (S)

Zara Leghissa (S)

Inga-Lill Sjöblom (S)

Kadir Kasirga (S)

Mattias Ottosson (S)

Carina Ödebrink (S)