

Motion till riksdagen 2025/26:661

av **Kristoffer Lindberg (S)**

Infrastrukturinvesteringar och Trafikverkets beräkningsmodeller

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ytterligare prioritera medel för infrastrukturinvesteringar i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att de beräkningsmodeller som används vid infrastrukturinvesteringar på ett bättre sätt än i dag svarar upp mot de verkliga kostnaderna och att de infrastrukturprioriteringar som regionerna gör i sina länsplaner faktiskt får genomslag, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

Tillgången till fungerande vägar och järnvägar av god kvalitet även utanför storstadsregionerna måste vara en självklarhet. Det är en väsentlig fråga för utvecklingen i hela landet. Det är staten som har ansvaret för att sörja för en tillräcklig finansiering av underhåll och upprustning av järnvägar och större vägar i Sverige.

Det är Trafikverkets beräkningsmodeller och mallar som regionerna använder vid upprättandet av sina länsplaner. Dessa beräkningar ligger sedan till grund för de politiska prioriteringar av infrastrukturprojekt som görs av regionerna.

Det finns en stor diskrepans mellan Trafikverkets kostnadskalkyler som ligger till grund för länsplanerna och de faktiska kostnaderna när projekten väl inleds. Det är uppenbart att Trafikverkets beräkningsmodeller inte stämmer överens med verkligheten.

Som exempel kan tas riksväg 83 i Hälsingland. Det är en regional pulsåder av stor betydelse i det regionala vägnätet. Vägen är en del av det prioriterade funktionella vägnätet. Utifrån denna klassificering är det av stor vikt att upprätthålla en god standard på vägen då den har många viktiga funktioner, såsom arbets- och studiependling, godstransporter, fritidsresor, sjukvårdstransporter, fjällturism och kollektivtrafik.

Sträckningen Bollnäs–Arbrå–Vallsta (ca 20 km) byggdes klar i början på 1950-talet och är i dag uttjänt. Det finns stora brister i trafiksäkerhet och tillgänglighet, vilket föranlett att man tvingats göra hastighetsbegränsningar, vilket får konsekvenser för alla de människor och företag som är beroende av transporter längs vägen.

Här har Region Gävleborg regeringens uppdrag att ta fram ett förslag på länsplan enligt tilldelad ram. Sedan 2008 har denna sträckning av riksväg 83 varit den mest prioriterade infrastruktursatsningen i länsplanen för Gävleborgs län, utifrån vägens beskaffenhet och antalet svåra olyckor som skett genom åren. Upprustningen av denna vägsträcka har dock dragit ut på tiden och regionen har återkommande fått besked från Trafikverket att byggstarten flyttats fram. En bidragande orsak till detta har varit de kostnadsökningar som uppstått när Trafikverkets beräkningsmodell mött den kalla verklighetens ljus.

En fyrdubbling från initialt planerade 100 miljoner till den senaste beräkningen på 430 miljoner.

Detta har lett till att endast en mindre del av vägen åtgärdats. Det gick över 16 år från det att regionen prioriterade upp vägsträckningen i sin länsplan innan Trafikverket faktiskt genomförde investeringarna – och då endast på en mindre del av sträckan (ca 2,5 km). Detta innebär att trafikfarliga och olycksdrabbade etapper längs vägen är kvar under överskådlig framtid. Nämnas bör då också att kostnadskalkylerna knappast blir säkrare när projekt gång på gång skjuts upp under så många år.

De utdragna processer som här beskrivs skapar en oro och osäkerhet i regionernas infrastrukturplanering, över andra prioriterade åtgärder som är beroende av medlen och möjligheterna i länsplanerna. Detta är inte hållbart och hämmar utvecklingen och tillväxten i delar av landet, samtidigt som det skadar trovärdigheten såväl för de politiska beslut som ligger bakom prioriteringar i en länsplan som för ansvariga myndigheter.

Det är därför av största vikt att staten ytterligare prioriterar medel för infrastrukturinvesteringar i hela landet och säkerställer att de beräkningsmodeller som används av Trafikverket på ett bättre sätt än idag svarar upp mot de verkliga kostnaderna så att de infrastrukturprioriteringar som regionerna gör i sina länsplaner faktiskt får genomslag och kan förverkligas.

Kristoffer Lindberg (S)