

Motion till riksdagen 2021/22:4340

av **Maria Stockhaus m.fl. (M, KD)**

med anledning av skr. 2021/22:56 Riksrevisionens rapport om statlig medfinansiering av regional kollektivtrafik – Sverigeförhandlingens storstadsavtal

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att samhällsekonomisk och miljömässig lönsamhet ska vara vägledande i valet av infrastrukturprojekt vid statlig medfinansiering av regional kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett effektivt och hållbart transportsystem som inkluderar alla trafikslag vid statlig medfinansiering av regional kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Riksrevisionen konstaterar i sin rapport (RiR 2021:15) ytterligare en gång allvarliga brister i organisationen av svensk infrastruktur. Regeringen har inte säkerställt att den statliga medfinansieringen riktad till regional infrastruktur för kollektivtrafik inom storstadsavtalen har stämt överens med riksdagens transportpolitiska mål.

Riksrevisionen konstaterar att det finns brister i de förutsättningar regeringen skapat och de beslutsunderlag som tagits fram för storstadsavtalen samt i statens insyn och kontroll

vid genomförandet av åtgärderna. Riksrevisionen menar att regeringen inte skapat förutsättningar för hög samhällsekonomisk nytta i direktivet till Trafikverket. Det fanns enligt Riksrevisionen genomgripande brister i det underlag som togs fram inför förhandlingen. Riksrevisionen konstaterar att förhandlingens utgångspunkt – att främst kostsamma spårinvesteringar var aktuella – medförde att andra möjliga och sannolikt effektiva lösningar inte beaktades fullt ut.

Moderaterna och Kristdemokraterna delar Riksrevisionens kritik i nämnda delar. Vi tror att forskning och utveckling kommer att minska utsläppen från alla trafikslag och vill därför att samhällsekonomisk lönsamhet i betydligt högre utsträckning än i dag ska styra infrastrukturpolitiken. Det är samhällsekonomiskt klokt att prioritera arbetet med att stärka hållbara gods- och pendlingsflöden samt förstärka arbetet med att binda ihop alla färdslag genom hela Sverige. Vi konstaterar att denna analys stöds av bl.a. Europeiska revisionsrätten, Trafikverket, RRV, intresseorganisationer och ledande forskare.

Riksrevisionens kritik är långt ifrån ny. Riksrevisionen konstaterar i sin rapport (RiR 2020:17) allvarliga brister i organisationen av svensk infrastruktur. I rapporten konstateras att 28 av 31 studerade kontrakt för basunderhåll av järnvägar som löpte mellan 2017 och 2019 hade en högre slutkostnad jämfört med anbudssumman. Riksrevisionen noterar att den genomsnittliga kostnadsökningen var 74 procent.

Riksrevisionen konstaterar i en rapport 2019 (RiR 2019:24) att avvikelserna för basunderhållet för statliga vägar avseende upphandlat pris och slutlig kostnad är större för basunderhållet än för andra typer av entreprenader som Trafikverket använder sig av. Det genomsnittliga baskontraktet ökade med 41 procent.

I en rapport från 2018 (RiR 2018:30) är Riksrevisionens slutsats att det trafikslagsövergripande perspektivet inte har fått fullt genomslag inom Trafikverket. Fyrstegsprincipen används främst för vägprojekt, och bristerna beskrivs sällan så brett att åtgärder från olika trafikslag prövas. Dessutom är kvaliteten på Trafikverkets åtgärdsvalsstudier, där fyrstegsprincipen ska vara vägledande, ojämn. Granskningen visar även att Trafikverket inte alltid följer fyrstegsprincipen. I hälften av de granskade projekten har inte de minst omfattande alternativen, s.k. steg 1-åtgärder, prövats. Samtidigt saknar Trafikverket verktyg för att genomföra många av steg 1-åtgärderna.

I en rapport från 2017 (RiR 2017:8) identifierar Riksrevisionen brister som begränsar effektiviteten i underhållsarbetet. Det handlar bl.a. om att Trafikverket saknar viss kunskap om vägnätets tillstånd, att Trafikverkets metoder för beräkning av

eftersläpande underhåll i vägnätet medför stora osäkerheter och att samhällsekonomiska bedömningar inte används i tillräckligt hög utsträckning i prioriteringen av underhållsåtgärder. Därutöver finns problem kopplade till finansieringen av beläggningsunderhållet som innebär hinder för att välja de mest kostnadseffektiva lösningarna.

Regeringens svar på kritiken i RiR 2021:15 är att skylla på den tidigare alliansregeringen som initierade Sverigeförhandlingen. Vidare skyller regeringen på regioners och kommuners oförmåga att ge Trafikverket underlag av god kvalitet för relevanta åtgärder. Detta beror enligt regeringens bedömning på att dessa – till skillnad från övriga investeringar i den nationella planen – inte har Trafikverket som huvudman.

Moderaterna och Kristdemokraterna anser att regeringen duckar inför ansvaret efter sju år av regeringsinnehav. I stället skyller regeringen ifrån sig på tidigare regeringar och regionernas oförmåga att leverera tillfredsställande underlag. Det är sant att alliansregeringen initierade Sverigeförhandlingen men har under de senaste sju åren inte styrt dess innehåll. Idén att gemensamt och i samverkan mellan stat, kommun och region bygga Sverige starkt med fler bostäder och utbyggd infrastruktur är god. Detta förutsätter dock i nästa steg en regering som tydligt prioriterar samhällsnyttan, tror på utvecklingen mot en på sikt fossilfri fordonsflotta oavsett trafikslag och som på ett systematiskt sätt arbetar med att förbättra Trafikverkets upphandlingar. Regeringens argumentation – där del av skulden läggs på kommuner och regioner – faller på sin egen orimlighet givet nämnda återkommande kritik från Riksrevisionen under de senaste sju åren direkt riktad mot staten och Trafikverket.

Sverige behöver en infrastrukturpolitik som inte ställer färdslag mot varandra och som sätter samhällsnyttan främst. En politik som bejakar den snabba utvecklingen mot fossilfria transporter inom alla färdslag och inte begränsar samhällsnyttan med att enbart prioritera spårbunden trafik.

Maria Stockhaus (M)

Magnus Jacobsson (KD)

Sten Bergheden (M)

Åsa Coenraads (M)

Anders Hansson (M)

Marléne Lund Kopparklint (M)