

Enskild motion

Motion till riksdagen: 2014/15:568

av Ola Johansson (C)

Breddning av nettonuvärdeskvoten

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att nettonuvärdeskvoten för vägar endast bör belastas med anläggningskostnader.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att nettonuvärdeskvoten för vägar bör breddas i syfte att spegla samhällsnyttan i kombinerade väginvesteringar.

Motivering

Prioriteringen av vägutbyggnader avgörs ofta av vägprojektets "nettonuvärdeskvot", det vill säga förhållandet mellan den totala kostnaden och nyttan och behovet av vägens utbyggnad.

Nyttan och behovet av vägprojektet består av ett flertal parametrar såsom bl.a

- Exploateringsmöjligheter vid vägprojektets genomförande
- Trafikeringsunderlag för tung trafik
- Förväntade olyckor
- Olyckor på befintlig väg
- Miljö, buller, avgaser etc.
- - Anläggningskostnader m.m.

Ett vägprojekt som skall placeras högt i prioriteringen måste ha ett positivt värde. Vägprojekt som erhåller ett negativt eller ett lågt positivt värde slås ofta ut av andra vägprojekt med högre positivt värde utan att man här bedömt om vägen belastas med kostnader eller parametrar som inte är normala för vägprojekt. Vissa viktiga vägprojekt för en kommun kan slås ut eller får en lägre prioritering på grund av att vägen belastas

med kostnader för bl.a. antikvariska utredningar och utgrävningar. Dessa vägprojekt får oftast en betydande kostnadsökning där beräkningen av nettonuvärdeskvoten blir en orättvis belastning i förhållande till andra vägprojekt som inte har eller belastas med nämnda kostnadsökning.

Eventuella antikvariska utrednings- och utgrävningskostnader måste prioriteras efter det nationella och internationella behovet av genomförande om beslutas centralt utan att påverka vägprojektets genomförandebehov.

Nettonuvärdeskvoten (NNK) eller samhällsnyttoprincipen tar inte fullt ut hänsyn till behovet av att tillgängliggöra arbetsplatser och kommersiella centrum som ligger utanför större samlade bebyggelseområden, såsom storstadsregioner och kommuncentra. Ett exempel är ett välkänt och etablerat handelsområde i Ullared, som huvudsakligen nås via två vägar RV 153 och RV 154. Ingen av dessa värderas så högt enligt samhällsnyttoprincipen att de prioriteras i de nu gällande infrastrukturplanerna, då dessa båda vägar i kalkylerna värderas var för sig. Den samlade nyttan i att båda rustas till trafiksäker standard borde vara avgörande, då det handlar om att minimera olycksrisker, samt att kombinera tung trafik till och från industrier på det sydsvenska höglandet med stundtals mycket stor belastning av persontransporter till och från landets mest besökta och välkända handelscentrum.

Detta och liknande exempel på infrastruktursatsningar som främjar tillgängligheten till industrier, handel och arbetsplatser, från och till Sveriges småorter och kommuncentra borde värderas annorlunda enligt nettonuvärdeskvoten, varför jag anser att denna borde breddas.

Ola Johansson (C)