

Enskild motion

Motion till riksdagen 2016/17:3524

av **Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD)**

med anledning av skr. 2016/17:20 Riksrevisionens rapport om erfarenheter av OPS-lösningen för Arlandabanan

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att samhällsekonomiska kalkyler i större utsträckning än i dag ska ligga till grund för infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda huruvida genomförandet av Arlandabanan blev billigare eller dyrare än det hade blivit med konventionella finansieringsmetoder och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra en samhällsekonomisk utredning om utfallet av Arlandabanan och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stärka Trafikverkets uppköparkompetens och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur den lagstiftning som gäller för OPS-lösningarna kan framtidssäkras i och med EU-medlemskapet och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sverigedemokraterna delar regeringens ståndpunkt att Riksrevisionens granskning av OPS-lösningen för Arlandabanan är värdefull – både för kunskapen om Arlandabanan samt för framtida projekt. Däremot anser vi det beklämmande att regeringen inte ämnar vidta några särskilda åtgärder till följd av rapporten.

Behovet av samhällsekonomiska kalkyler

Det är i dagsläget, vilket Riksrevisionen slår fast, svårt att dra några slutsatser kring Arlandabanans samhällsekonomiska lönsamhet. Sverigedemokraternas utgångspunkt är

att den samhällsekonomiska nyttan ska stå i första rummet när det gäller infrastrukturinvesteringar.

Sedan 2009 är det fastställda transportpolitiska målet ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Denna princip var förvisso inte fastslagen i pränt när Arlandabanan projekterades, men för att kunna dra lärdom av projektet är det ändå nyttigt att utvärdera den samhällsekonomiska effekten av bygget.

Samtidigt är det tydligt att både nuvarande och tidigare regering åsidosatt det transportpolitiska målet för att i stället genomföra populistiskt motiverade projekt, varav det tydligaste exemplet är Sverigeförhandlingen med tillhörande höghastighetsjärnväg; ett projekt som från början varit dödsdömt samhällsekonomiskt.

När det gäller Arlandabanan specifikt är det uppenbart att det ur ett samhällsekonomiskt perspektiv troligen hade gått att utforma en effektivare helhetslösning. Riksrevisionen pekar i sin rapport på två scenarier, som VTI undersökt, där lägre biljettpriser antas. I rapporten visar resultaten att ett lägre biljettpris samhällsekonomiskt hade varit lönsamt, men i dagsläget inte är möjligt då det för A-Train som enskild aktör skulle innebära en minskad vinst.

Det är också tydligt när trafiktillväxten beaktas att en annan, mer flexibel, avtalsform hade varit att föredra. Resandeutvecklingen för övriga tåg har varit starkare än för Arlandaexpress, något som hade kunnat utnyttjas bättre om en grundlig analys gjorts innan avtalen utformades. I dagsläget sker bara 19 procent av transportererna från och till Arlanda med Arlanda Express.

OPS som framtida finansieringslösning

Regeringen skriver att den inte följt upp om finansieringsformen för Arlandabanan medfört högre eller lägre kostnader än om bygget finansierats på annat sätt. Detta anser Sverigedemokraterna vara anmärkningsvärt: trots att man inte vet utfallet har regeringen själva föreslagit OPS-lösningar i frågan om Sverigeförhandlingen.

Sverigedemokraterna tror att OPS kan vara en utmärkt finansieringsmetod givet rätt förutsättningar. Bland annat krävs, vilket Riksrevisionen framhåller, en stor kompetens från uppköparen. Ett tydligt exempel är att höjden samt längden på plattformarna inte reglerats i avtal, något som riskerar bli ett problem den dagen avtalet löper ut och staten blir ansvarig för trafiken.

Sverigedemokraterna kan konstatera att Trafikverket i dagsläget tyvärr fått en kraftig slagsida mot väg och successivt tappat kompetens gällande järnväg. I höstbudgeten valde regeringen dessutom att skära ned på myndigheten. Detta är särskilt olyckligt när framtida OPS-lösningar diskuteras för järnvägsbyggen.

Förutom kompetens krävs en god framtidsbild av lagstiftningsläget. I dagsläget – och vilket blivit fallet för Arlandabanan – kan EU påtvinga Sverige regler. Detta gör förutsättningarna för OPS sämre eftersom det nationella parlamentet inte kan göra några garantier eller trovärdiga utsägelser angående framtida regler eller lagstiftning, och riskerar således hamna i tvister angående ingångna avtal.