

## Motion till riksdagen 2021/22:4375

av **Jens Holm m.fl. (V)**

# med anledning av skr. 2021/22:80 Riksrevisionens rapport om kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen på nytt bör ta ställning till infrastrukturprojekt i nationell infrastrukturplan utifrån uppnåendet av viktiga samhällsmål, klimatmålet i synnerhet, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder för att Trafikverket ska driva ett mer systematiskt arbete för att förhindra onödiga kostnadsökningar samt när sådana ändå sker informera regering och allmänhet för att öka transparensen kring betydande kostnadsökningar och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda Trafikverkets organisation med inriktning att få bättre kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Regeringen har svarat på Riksrevisionens granskning av den bristande kontrollen över de kraftiga prisökningarna vid infrastrukturplanering. Riksrevisionen konstaterar att skillnaden i kostnad för investeringsobjekten i de nationella planerna från 2014 jämfört med 2018 uppgår till en kostnadsökning med 58 miljarder kronor. Det motsvarar enligt Riksrevisionen en genomsnittlig kostnadsökning på 39 procent per projekt under de fyra åren från 2014 till 2018, eller 15 procent årligen. Riksrevisionen kritiserar regeringen för att sällan plocka bort infrastrukturobjekt ur den nationella infrastrukturplanen. Har ett stort projekt väl hamnat i infrastrukturplanen tas det inte bort.

Regeringen har också myntat begreppet ”lagt kort ligger” som handlar just om att föreslagna objekt alltid ska finnas kvar i framtida reviderade infrastrukturplaner, oavsett

kostnader och andra samhällskonsekvenser. Vänsterpartiet har flera gånger kritiserat detta, i synnerhet när det gäller storskaliga motorvägsprojekt som både brukar vara mycket kostnadsdrivande och går emot våra klimat- och miljömål.

Riksrevisionen kritiserar även regeringens och Trafikverkets bristande transparens gällande kostnadsökningar. Det sker ingen tydlig redovisning av kostnadsökningarna eller orsakerna till dessa.

Med anledning av den framförda kritiken föreslår Riksrevisionen att regeringen tar ett nytt beslut när betydande kostnadsökningar sker i ett infrastrukturprojekt i nationell plan och att frågan om att avsluta projektet bör ingå i en dylik omprövning. För att förebygga och kartlägga kostnadsökningar föreslår Riksrevisionen att Trafikverket bedriver ett mer systematiskt arbete. Vid förslag till nationell plan föreslår Riksrevisionen att Trafikverket sammanställer och publicerar vilka förändringar som skett av kostnadsbedömningar, nyttor och innehåll sedan föregående plan. Vid betydande kostnadsökningar i ett projekt i nationell plan föreslår Riksrevisionen att Trafikverket informerar regeringen därom.

Vänsterpartiet delar i stort Riksrevisionens rekommendationer, men vi anser att infrastrukturobjekt ska kunna avbrytas av fler skäl än kostnadsökningar. Inte minst av miljö- och klimatskäl är det viktigt att hela tiden utvärdera, och vid behov ompröva, förslag till infrastrukturinvesteringar. Ett aktuellt exempel är förslaget till motorvägen Tvärförbindelse Södertörn, som avvisats av både Naturvårdsverket och Klimatpolitiska rådet som ett objekt som motverkar Sveriges klimatomål. Naturvårdsverket avfärdade 2017 satsningen då den motverkar omställningen till ett långsiktigt hållbart urbant transportsystem såväl som regionala och nationella mål för klimat och miljö.

Även Klimatpolitiska rådet föreslår att infrastrukturplanens planerade objekt måste kunna omprövas ur ett klimatperspektiv eftersom det nu finns helt nya klimatomål. Klimatpolitiska rådet anser därför inte att regeringen kunde lägga fram förslag till en infrastrukturproposition i april 2021 och ny nationell infrastrukturplan baserat på det inriktningsunderlag som Trafikverket presenterat i oktober 2020. Infrastrukturpropositionen och infrastrukturplanen måste hålla sig inom transportsektorns klimatomål och tydligt bidra till ett mer transporteffektivt samhälle.

Klimatpolitiska rådet skriver:

Klimatpolitiska rådet menar därför att det föreliggande inriktningsunderlaget inte kan ligga till grund för ett så stort och långsiktigt beslut. Den kommande infrastrukturpropositionen kommer att styra investeringar i transportinfrastrukturen under minst halva den period som återstår till 2045, då transportsektorn ska ha uppnått noll utsläpp av växthusgaser. Det är oroande att ännu en planeringsperiod riskerar att förflyta utan att transportplaneringen på något påtagligt sätt förändras utifrån det klimatpolitiska ramverket. Regeringen behöver göra ett omtag, dels vad gäller det föreliggande inriktningsunderlaget, dels för att förändra den nuvarande processen för infrastrukturplanering till en mer integrerad transportplanering.

Klimatpolitiska rådets tydliga uppmaning till regeringen är: ”Se till att den nationella planen för transportinfrastruktur bidrar till ett mer transporteffektivt samhälle inom klimatomålens ramar.”

När Trafikverkets basprognos, som är regeringens huvudsakliga prognos för utvecklingen av resor och transporter, pekar på en kraftig trafikutveckling framöver och läggs till grund för infrastrukturplaneringen så motverkar det såväl ambitiösa planer för omställning i många regioner och kommuner som regeringens egen ambition att stärka arbetet med andra åtgärder, exempelvis steg 1- och steg 2-åtgärder i den s.k. fyrstegsprincipen. Det blir en motsättning mellan regeringens prognos och ambitioner, som

regeringen har att hantera, vilket sänder minst sagt tvetydiga signaler om Sveriges möjligheter att uppnå riksdagens beslutade klimatmål.

Trafikverkets, och därmed regeringens, underlag för beslut samt analys- och beräkningsmodeller för prognoser för utvecklingen av transporter bygger på ålderdomliga modeller och är allvarligt bristfälliga. Rapporten Miljömålen i transportplaneringen från forskningsprojektet Stafetten, som tagits fram av IVL Svenska Miljöinstitutet, Trivector och Lunds universitet, visar att Sveriges klimatmål inte får tillräckligt genomslag i infrastrukturplaneringen. I rapporten konstateras att vägutbyggnader som genererar ny trafik går emot flera viktiga miljömål och att det inte är i linje med miljömålen att spendera miljardbelopp på vägobjekt som dels leder i motsatt riktning i förhållande till miljömålen, dels innebär att stora ekonomiska resurser tas i anspråk som behövs för att ställa om till ett hållbart transportsystem. Rapporten föreslår därför att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att utveckla metodik och samverkansformer där man i samråd med regioner och kommuner kan identifiera tidigare beslutade objekt som inte uppfyller dagens krav. Trafikverket behöver utveckla modeller för att göra det möjligt att riva upp och ompröva gamla beslut om den typen av objekt utan att rasera tilliten mellan parterna. Detta är kritik som är i linje med vad Vänsterpartiet tidigare uppmärksammat regeringen på och där vi föreslagit åtgärder och satsningar.

Vänsterpartiet anser därför att Trafikverket i sin planering tydligare ska ta utgångspunkt i klimatmålet för transportsektorn och aktivt styra investeringar mot åtgärder som bidrar till en omställning av transportsystemet på både kort och lång sikt. Regeringen bör på nytt ta ställning till infrastrukturprojekt i nationell infrastrukturplan utifrån uppnåendet av viktiga samhällsmål, klimatmålet i synnerhet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen anser sig redan arbeta med frågorna om kostnadskontroll i infrastrukturplaneringen. Det sker enligt regeringen dels vid beslut om byggstarter då en ny samlad bedömning av bl.a. varje objekts måluppfyllelse görs i förhållande till de grunder som var orsaken till att projektet prioriterades in i nationell plan, dels begärs kompletterande underlag om fördyringar och osäkerhet in från Trafikverket vid betydande kostnadsökningar i Trafikverkets förslag till byggstarter. Uppdrag har getts till Trafikverket att analysera kostnadsutvecklingen vid upphandling och genomförande av investeringsprojekt i oktober 2020 samt i juni 2021 som en del av förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen. Även Ekonomistyrningsverket har fått i uppdrag att göra en översyn av den finansiella styrningen av Trafikverket.

Vänsterpartiet anser inte att regeringens agerande är tillräckligt, i synnerhet inte gällande allmänhetens insyn kring kostnadsutvecklingen. Det är fortsatt en bristfällig transparens kring infrastrukturplaneringen, inte minst gällande kostnadsökningar samt regeringens politiska bevekelsegrunder kring avvägningar vid motstridande samhällsmål. Regeringens uttalade motto om att "lagt kort ligger" visar tydligt att det inte finns någon ambition att göra en grundläggande revidering av tidigare objekt i infrastrukturplanen utifrån uppnåendet av viktiga samhällsmål samt olika objekts kostnadsutveckling.

Regeringen bör uppdra åt Trafikverket att i samband med förslag till ny nationell plan sammanställa och publicera vilka förändringar som skett av kostnadsbedömningar, nyttor och innehåll för projekten sedan föregående plan och att detta görs på ett öppet och transparent sätt.

Regeringen bör vidare vidta åtgärder för att Trafikverket ska driva ett mer systematiskt arbete för att förhindra onödiga kostnadsökningar samt när sådana ändå sker informera regering och allmänhet för att öka transparensen kring betydande kostnadsökningar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Trafikverket är inte längre en utförande myndighet utan en upphandlande myndighet, vilket betyder att man har tappat mycket av den kompetens och kunskap som tidigare fanns inom myndigheten. Den finns nu hos privata bolag som inte har i uppdrag att uppfylla de transportpolitiska målen utan vars grundläggande uppdrag, oavsett engagemang och kompetens, är att göra en vinst. Upphandlingar och de processer dessa föranleder är inte gratis utan mycket kostnadsdrivande. Trafikverkets egen kompetens måste breddas och deras uppdrag måste vidgas från att vara en upphandlande myndighet till att vara en utförande myndighet.

En del av problematiken kring stora kostnadsökningar i beslutade infrastrukturprojekt kan bero på hur Trafikverket är organiserat och arbetar. Regeringen bör därför utreda Trafikverkets organisation med inriktning att få bättre kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

*Jens Holm (V)*

*Hanna Gunnarsson (V)*

*Lotta Johnsson Fornarve (V)*

*Yasmine Posio (V)*

*Elin Segerlind (V)*

*Håkan Svenneling (V)*

*Jessica Thunander (V)*