

Motion till riksdagen 2023/24:2897

av **Linda W Snecker m.fl. (V)**

med anledning av skr. 2023/24:135 Riksrevisionens rapport om nationell plan för transportinfrastrukturen

1 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av regeringens styrning över namngivna investeringar i nationell plan och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en transportmedelsneutral samhällsekonomisk beräkningsmodell med tydlig koppling till klimatmålen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sittande och framtida regeringar bör färdigställa påbörjade etapper för att nettonuvärdeskvoten för järnvägsinvesteringar ska öka och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en infrastrukturberedning och tillkännager detta för regeringen.

2 Inledning

I december 2023 kom Riksrevisionen (RiR) med sin granskning av den nationella planen för transportinfrastruktur. Den nationella planen beskriver hur transportinfrastrukturen ska underhållas och utvecklas under en tolvårsperiod. Den senaste nationella planen beslutades 2022 och omfattade 799 miljarder.

I rapporten RiR 2023:25 Nationell plan för transportinfrastrukturen – lovar mer än den kan hålla, konstaterar man att investeringar i nationell plan bidrar till att de transportpolitiska målen uppnås, men inte på ett effektivt sätt.

RiR skriver: ”Riksrevisionen har granskat om de större investeringarna i nationell plan för transportinfrastrukturen effektivt bidrar till att de transportpolitiska målen uppnås. Riksrevisionens slutsats är att investeringarna bidrar till målen men inte på ett

effektivt sätt. Det finns även brister i hur planrevideringen genomförts vilket minskar den nationella planens effektivitet.”

RiR ger ett antal rekommendationer som tar avstamp i en beräkningsmodell för hur man ska uppnå samhällsekonomisk lönsamhet.

Regeringen inkom i april 2023 med sitt svar på RiR:s granskning i skrivelse 2023/24:135. I skrivelsen konstaterar regeringen följande: ”Riksrevisionens granskning av nationella planen för perioden 2022–2033 är ett viktigt bidrag i arbetet med att utveckla processen kring framtagandet av nationell plan. Regeringen står i begrepp att ta fram en infrastrukturproposition för att kunna fatta ett beslut om en ny nationell plan under 2026. Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer utgör ett underlag i den fortsatta processen. Regeringen ser inga skäl att vidta några ytterligare åtgärder i nuläget med anledning av Riksrevisionens rekommendationer.”

3 Riksrevisionens rekommendationer

Vänsterpartiet konstaterar följande: Om Riksrevisionens rekommendationer följs av regeringen – oavsett kulör – och Trafikverket kommer Sveriges infrastruktur inte att uppnå riksdagens beslutade klimatmål. Särskilt järnvägen riskerar att bortträngas till förmån för satsningar på bilvägar. Detta på grund av att modellen Trafikverket använder sig av för att beräkna samhällsekonomisk lönsamhet både är en arbetsmodell för myndigheter och ett trafikpolitiskt mål som Riksrevisionen rekommenderar Trafikverket att följa.

Den samhällsekonomiska analysen översätter effekter i värden som därefter översätts i kronor. Hur en effekt värderas beskrivs i ASEK-rapporten (Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn). ASEK-arbetet är kopplat till en myndighetsövergripande samrådsgrupp som består av representanter för olika myndigheter.

Riksrevisionen skriver med tydlighet att den samhällsekonomiska analysen är det *enda* empiriskt grundande underlaget som finns (RiR 2023:25, s. 76).

Det som beräknas och värderas för resenärer är bl.a. åktid, förseningstid och tur-täthet. Externa effekter i analysen är bl.a. luftföroreningar, slitage och buller. Den sammanhållna lönsamheten viktas sedan mot investeringskostnader, drift och underhåll av ny infrastruktur.

4 Trafikverket och samhällsekonomisk analys

Trafikverket skriver i Samhällsekonomisk analys av järnvägsinvesteringar, s. 16: ”Vi kan således konstatera att det inte räcker med att det finns ett behov av ökad järnvägs-kapacitet för att en järnvägsinvestering ska vara samhällsekonomiskt lönsam. Det krävs givetvis också att nyttan överstiger investeringskostnaden – och i många fall är det väldigt kostsamt att investera i ökad järnvägskapacitet”. Varpå man konstaterar att eftersom en resenär på tåget kan välja att göra vad resenären vill, som att läsa en bok eller jobba, något som den som kör bil inte kan göra, innebär det att ”uppoffringen är större när du kör bil än när du åker tåg. Ett högre tidsvärde för bil innebär därmed inte att individen föredrar att åka bil, utan tvärtom!”

Trots att bilföraren kanske inte vill köra bil till jobbet (och klimatomställningen skulle gynnas av mer järnväg) kommer järnväg inte att byggas eftersom järnväg inte är samhällsekonomiskt lönsamt enligt Trafikverkets modell.

Ökad järnvägskapacitet är kostsamma investeringar eftersom det ofta innebär att bygga ny bana, medan vägåtgärder ofta är mindre ingrepp i ett redan befintligt system. Att jämföra två helt olika transportmedel på samma sätt trots att investeringskostnaderna är drastiskt olika är anmärkningsvärt, menar Vänsterpartiet, särskilt när det ena transportslaget (bil) leder till ökade utsläpp och svårigheter att nå klimatmålen, men ändå premieras av ansvarig myndighet.

4.1 Trafikverket och konstadskontroll

Det är viktigt att Trafikverket har kostnadskontroll, ges möjlighet till långsiktighet och att utforma sitt planförslag, precis som Riksrevisionen konstaterar. Samtidigt kritiserar Riksrevisionen regeringar som tagit politiska majoritetsbeslut som innebär utbyggnad av Sveriges järnväg, eftersom järnvägen enligt Trafikverkets samhällsekonomiska modell inte är lönsam. Det blir extra tydligt då Riksrevisionen kritiserar den dåvarande S/MP-regeringen som tog beslut om nya stambanor utan att ha kostnadskontroll. Vänsterpartiet instämmer i att kostnadskontroll är viktigt, men att byggandet av nya stambanor inte på något sätt är en ny fråga utan härstammar från regeringen Reinfeldts Sverigeförhandlingar och således inte kan ha kommit som en överraskning för någon efterföljande regering, eller för Riksrevisionen.

4.2 Trafikslag gynnas ensidigt

Riksrevisionens granskning visar med tydlighet att den samhällsekonomiska modellen är utformad för att gynna ett visst trafikslag samt att regeringar som avviker från Trafikverkets modell, och med sitt folkvalda mandat beslutar om andra åtgärder, därmed kan kritiserar av Riksrevisionen. Det är därför Sverige behöver ett nytt sätt att planera och utforma infrastrukturpolitiken.

5 Rapporten kan inte anses slutbehandlad

Regeringen anser att RiR 2023:25 är slutbehandlad i och med skrivelse 135, något Vänsterpartiet inte kan instämma i. Det behövs strukturella förändringar i sättet att långsiktigt och förutsägbart planera för framtida infrastruktur.

Riksrevisionen rekommenderar att regeringens styrning över namngivna investeringar, som ska ingå i nationell plan, ska begränsas. Det anser Vänsterpartiet är problematiskt. Det är nödvändigt att regeringen – oavsett kulör – kan staka ut viktiga, prioriterade infrastruktursatsningar, vars fortskridande går att följa via den nationella planen. Detta för att det tydligt ska framgå vilka politiska beslut och prioriteringar som gäller.

Det som anförs i motionen om vikten av regeringens styrning över namngivna investeringar i nationell plan bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Riksrevisionen rekommenderar regeringen att prioritera åtgärder med hög samhällsekonomisk lönsamhet. Den samhällsekonomiska modellen som Trafikverket använder i

kalkyler och beräkningar, är starkt kritiserad av ett flertal myndigheter och remissinstanser. Alltifrån Naturvårdsverket, Tillväxtverket, Energimyndigheten till Klimatpolitiska rådet vill alla se en modell med tydligare koppling till klimatmålen. Vänsterpartiet instämmer i den kritiken.

Trafikverkets prognoser och beräkningsmodeller behöver bli mer transportneutrala; fokusera på transportsektorns klimatomställning och hur Sveriges befolkning faktiskt vill resa. Den infrastruktur som byggs är också den infrastruktur som kommer att användas. Fler vägar ger mer biltrafik. Fler och bättre järnvägssträckor ger fler tågresenärer.

Det som anförs i motionen om en transportneutral samhällsekonomisk beräkningsmodell med tydlig koppling till klimatmålen bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Riksrevisionen konstaterar att det är en högre samhällsekonomisk positiv lönsamhet för vidmakthållande av järnväg än att bygga ny järnväg. Samtidigt konstaterar man att den fulla effekten och nyttan av järnvägsinvesteringar inte kan kvantifieras förrän alla åtgärder i systemet är färdigbyggda, vilket gör att samtliga ”nyttor” inte är inkluderade (RiR 2023:25, s. 56). Riksrevisionen borde därför ha uppmanat sittande och framtida regeringar att färdigställa påbörjade etapper för att nettovärdeskvoten för järnvägsinvesteringar ska öka.

Det som anförs i motionen om att sittande och framtida regeringar bör färdigställa påbörjade etapper för att nettovärdeskvoten för järnvägsinvesteringar ska öka, bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

6 I stället för en nationell plan – infrastrukturberedning

Det transportbranschen efterfrågar från politiken är långsiktiga förutsättningar. Det har politiken misslyckats med.

Sveriges kommuner och regioner har i årtionden planerat för att nya stambanor ska byggas. Kommuner bygger om sina stadskärnor och resecentrum, planerar för att arbetsmarknadsregioner vidgas och nya företag etableras.

När den nuvarande moderatledda regeringen följde SD:s förslag om att inte bygga höghastighetsstambanor, svek de samtidigt hela näringslivet och Sveriges möjlighet att nå klimatmålen.

När infrastruktursatsningar på hundratals miljarder med ett penndrag kan försvinna, betyder det att den moderatledda regeringen har förverkat den nationella planens betydelse. Det betyder att arbetet med nationell planering inte fungerar. Därför föreslår Vänsterpartiet att infrastrukturens arbetssätt ska förändras. Långsiktiga förutsättningar måste hållas.

Vänsterpartiet föreslår att det tillsätts en infrastrukturberedning, lik Försvarsberedningen, där politiken på allvar samlas kring transportbehoven och utgår från ett mål baserat på det verkliga behovet av finansiering av järnvägen. En infrastrukturberedning, med Försvarsberedningen som modell, skulle göra det möjligt att samla bred kompetens som tillsammans med riksdagens samtliga partier kan ta sig an frågor kring vårt lands infrastruktur. Infrastrukturen är ett kompetensområde som är för stort och för avgörande för ett samhälles utformning för att endast ligga under en regering.

En infrastrukturberedning skulle få ett bredare mandat och större möjligheter att ta in sakkunniga och att tillsammans med branschföreträdare på riktigt ta sig an svensk infrastruktur och dess behov av utveckling. Vänsterpartiets svar på den nationella planen för 2022–2023 utvecklas i motion 2022/23:3.

Vad som ovan anförs om att tillsätta en infrastrukturberedning bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Linda W Snecker (V)

Andrea Andersson Tay (V)

Hanna Gunnarsson (V)

Håkan Svenneling (V)

Kajsa Fredholm (V)

Lotta Johnsson Fornarve (V)