

INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2020-02-14
Besvaras senast
2020-03-06

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2019/20:342 Undervärdering av tåg- och bussresandets samhällsnytta

Sedan 2012 värderar Trafikverket tidsvinster olika för olika trafikslag i sitt arbete med att räkna på samhällsekonomisk lönsamhet för olika infrastruktursatsningar. Det har resulterat i att en förlorad minut blir en större förlust för trafikanten om den reser med egen bil jämfört med en kollektiv resa med tåg eller buss. En besparad timme räknas med Trafikverkets metod till 116 kronor för en lång bilresa, medan tiden endast skattas till 78 respektive 42 kronor med tåg eller buss. En förlorad timme är således mer än 30 procent mindre värd för tågresenären och mindre än hälften så mycket värd för den som har tagit bussen. Som grund anger Trafikverket att det är lättare för resenären att arbeta på tågresan samt att komforten är större. Så kan det förstås vara, men det blir orimligt om det kollektiva resandets fördelar i praktiken blir en nackdel i infrastrukturplaneringen. Om dessutom förutsättningarna är så goda för att arbeta under en kollektivresa borde det väl rimligen värderas som en nytta för samhället.

Som jämförelse kan nämnas att i Danmark och Storbritannien ges alla transportslag samma värde, precis som i Sverige före 2012. I Frankrike värderas tågresor i en del fall dubbelt så högt som bilresor.

Dessa beräkningar är mycket viktiga eftersom de ligger till grund för politiska beslut om framtida investeringar i infrastruktur. Som exempel kan motorvägsprojektet Förbifart Stockholm nämnas. I de tidigare kalkylerna var motorvägsprojektet knappt samhällsekonomiskt lönsamt. Men efter att Trafikverket 2012 ändrat kalkylvärdena så att restidsvinster med bil skattas mycket högre än andra transportslag steg lönsamheten för motorvägsbygget. Bil gynnas således på bekostnad av kollektivt resande med Trafikverkets tidsvärdering.

Forskare och trafikplanerare har kritiserat Trafikverkets kalkylmodeller och menar att de drabbar kollektivtrafikanter och missgynnar investeringar i järnvägsinfrastruktur i transportplaneringen. Kritiken har framförts nu senast i en serie artiklar i Dagens Nyheter där Trafikverkets tidsvärderingsberäkningar har granskats.

Oavsett beräkningsmodell finns en stor brist i dagens sätt att försöka kvantifiera upplevda tidsvinster och förluster. Modellerna tar inte avstamp i centrala politiska målsättningar som borde vara relevanta för infrastrukturplaneringen, i

synnerhet inte våra klimatmål men inte heller andra miljömål eller att uppnå minskad trängsel på våra vägar.

Hade politikerna strikt följt Trafikverkets prognoser hade viktiga järnvägsprojekt som Citybanan i Stockholm, Citytunneln i Malmö, Västlänken i Göteborg, Norrbotniabanan eller utbyggnaden av tunnelbanan i Stockholm över huvud taget inte blivit av. Det är tur att så inte är fallet. När järnvägsprojekt har avslutats har resandet ökat långt mycket mer än vad Trafikverket kalkylerat.

Med anledning av detta vill jag fråga infrastrukturminister Tomas Eneroth:

1. Avser ministern att vidta åtgärder så att Trafikverkets tidsvärderingskalkyler inte missgynnar tåg- och kollektivtrafik?
2. Vilka åtgärder avser ministern att vidta för att Trafikverket ska börja göra beräkningar som har klimat- och miljömålen som utgångspunkt och ram?

.....
Jens Holm (V)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welander