



Botniabanan och järnvägen längs Norrlandskusten

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens skrivelse 2011/12:20 Riksrevisionens granskning av Botniabanan och järnvägen längs Norrlandskusten.

I skrivelsen har regeringen redovisat sin bedömning och de åtgärder som vidtagits med anledning av Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer i granskningsrapporten Botniabanan och järnvägen längs Norrlandskusten – Hur har det blivit och vad har det kostat? Utskottet välkomnar Riksrevisionens granskning och ser med tillfredsställelse på regeringens skrivelse och de åtgärder som där redovisas med anledning av Riksrevisionens rekommendationer.

Enligt utskottet kan de åtgärder som vidtagits inom transportområdet, bl.a. en ny myndighetsstruktur, trafikslagsövergripande synsätt och ny målstruktur för transportpolitiken tillsammans med det nya planeringssystem som håller på att utarbetas, ses som kraftfulla insatser för att åstadkomma förbättringar i det fortsatta arbetet med planering och genomförande av stora infrastrukturprojekt. Utskottet konstaterar också att åtgärder vidtagits för att bl.a. stärka produktivitetsutvecklingen på anläggningsmarknaden, förbättra styrningen inom Trafikverket och förbättra redovisningen.

Utskottet föreslår att riksdagen lägger skrivelsen till handlingarna.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning	4
Bakgrund	4
Skrivelsens huvudsakliga innehåll	5
Utskottets överväganden	6
Riksrevisionens granskning	6
Regeringens skrivelse	8
Utskottets ställningstagande	11
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	14
Skrivelsen	14

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Riksrevisionens granskning av Botniabanan och järnvägen längs Norrlandskusten

Riksdagen lägger skrivelse 2011/12:20 till handlingarna.

Stockholm den 21 februari 2012

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Malin Löfsjögård (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Anders Åkesson (C), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V), Lotta Finstorp (M), Leif Jakobsson (S), Eva Bengtson Skogsberg (M) och Edip Noyan (M).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas regeringens skrivelse 2011/12:20 Riksrevisionens granskning av Botniabanan och järnvägen längs Norrlandskusten. Riksrevisionen har granskat om regeringen, Banverket/Trafikverket och Botniabanan AB genomfört planering och byggande av Botniabanan på ett effektivt sätt så att ändamålen nås. Vidare har kostnaderna för att nå dessa ändamål granskats.

Riksrevisionens granskning har redovisats i rapporten Botniabanan och järnvägen längs Norrlandskusten – Hur har det blivit och vad har det kostat? (RiR 2011:22). Riksrevisor Claes Norgren m.fl. informerade den 18 oktober 2011 utskottet om innehållet i Riksrevisionens granskningsrapport.

Riksdagen överlämnade rapporten till regeringen den 17 juni 2011. Regeringen har remitterat granskningsrapporten till Trafikverket som lämnade ett remissvar till regeringen den 1 juli 2011. Regeringen överlämnade sin skrivelse till riksdagen den 6 oktober 2011. Inga motioner har väckts med anledning av regeringens skrivelse.

I sammanhanget kan även nämnas att utskottet den 31 januari–1 februari 2011 genomförde en studieresa till Västernorrland där ledamöterna fick ta del av olika infrastrukturfrågor, bl.a. fick de information om Botniabanan.

Bakgrund

Riksrevisionen granskar genom effektivitetsrevision hur effektiv den statliga verksamheten är. Granskningarna utgår från riksdagens beslut, och Riksrevisionen granskar sedan regeringens genomförande, styrning, uppföljning och rapportering till riksdagen. Riksrevisionen granskar också myndigheternas genomförande och rapportering till regeringen. Enligt lagen (2002:1022) om revision av statlig verksamhet m.m. ska en effektivitetsgranskning främst ta sikte på förhållanden med anknytning till statens budget, genomförande och resultat av statlig verksamhet och åtaganden i övrigt, men den får också avse de statliga insatserna i allmänhet. Effektivitetsgranskningarna ska också främja en sådan utveckling att staten med hänsyn till allmänna samhällsintressen får ett effektivt utbyte av sina insatser. Huvudsakligen ska granskningarna inriktas på hushållning, resursutnyttjande, målluppfyllelse och samhällsnytta.

Skrivelsens huvudsakliga innehåll

I skrivelsen redovisar regeringen sin bedömning av Riksrevisionens iakttagelser i granskningsrapporten Botniabanan och järnvägen längs Norrlandskusten – Hur har det blivit och vad har det kostat? (RiR 2011:22). Vidare redovisar regeringen vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av rapporten.

Utskottets överväganden

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen lägger regeringens skrivelse till handlingarna. Utskottet välkomnar Riksrevisionens granskning av Botniabanan och järnvägen längs Norrlandskusten. Utskottet pekar på att de åtgärder som vidtagits inom transportområdet, bl.a. en ny myndighetsstruktur, trafikslagsövergripande synsätt och ny målstruktur för transportpolitiken tillsammans med det nya planeringssystem som håller på att utarbetas, kan ses som kraftfulla insatser för att åstadkomma förbättringar i det fortsatta arbetet med planering och genomförande av stora infrastrukturprojekt.

Riksrevisionens granskning

Riksrevisionen har granskat om regeringen, Banverket/Trafikverket och Botniabanan AB genomfört planering och byggande av Botniabanan på ett effektivt sätt så att ändamålen nås. Vidare har kostnaderna för att nå dessa ändamål granskats.

Riksrevisionens granskning har omfattat Botniabanan som sträcker sig längs med Norrlandskusten från Umeå till Ångermanälven och Ådalsbanan som fortsätter längs kusten ned till Sundsvall. Granskningen har även omfattat vissa kringinvesteringar som är nödvändiga för att trafikera banan.

Riksrevisionen menar att dess granskning visar att intentionerna med Botniabanan inte nås, att beslutsunderlaget inte har varit rättvisande, att Banverket och regeringen har saknat systemperspektiv i sin planering samt att informationen fortfarande är bristfällig.

Intentionerna med Botniabanan nås inte

Riksrevisionen konstaterar att Botniabanan är beroende av följdinvesteringar i det omkringliggande järnvägssystemet för att fungera som avsett. I väntan på att upprustningen av Ådalsbanan ska bli klar går endast ett mindre antal regionaltåg och godståg på Botniabanan. Kapacitetsbristen på ostkustbanan minskar Botniabanans potential att förbättra godstransporterna mellan norra och södra Sverige. Först 2015/16 kommer kapacitetshöjande åtgärder att ha genomförts, men inte i en omfattning som medger trafik i önskad utsträckning. Dessutom kommer det fortfarande att finnas begränsningar för godstrafiken på Botniabanans omkringliggande banor i form av branta backar och sämre bärighet. De förväntade restiderna för snabb- och regionaltågstrafik kommer inte att kunna nås. Mellan Umeå

och Stockholm blir restiden ca 6,5 timmar, jämfört med 5 timmar som Banverket angav inför beslutet om Botniabanan. Även för regional trafik blir det en stor skillnad mellan förväntad och faktisk restid.

Beslutsunderlaget har inte varit rättvisande

Banverket har tillhandahållit ett underlag inför beslutet om Botniabanan som enligt Riksrevisionens bedömning har varit bristfälligt på flera punkter. Enligt Riksrevisionens beräkningar leder det trafikupplägg som Banverket förutsatte på Ostkustbanan efter Botniabanans invigning till så många tåg att det inte vore praktiskt realiserbart. Banverket borde ha kunnat förutse och redovisa detta inför beslutet om Botniabanan.

Enligt Riksrevisionen var restiderna i Banverkets beslutsunderlag orimligt korta. Underskattningar som inte beror på ändrade förutsättningar uppgår för bl.a. snabbtågen till över 30 minuter mellan Stockholm och Umeå. Riksrevisionen anser att storleken på underskattningarna är anmärkningsvärd, särskilt med tanke på att Banverket kort efter beslutet om Botniabanan kraftigt reviderade upp sina restidsprognoser.

Enligt Riksrevisionen kommer den totala kostnaden att uppgå till minst 26 miljarder kronor för att förverkliga Botniabanans hela trafikupplägg. Orsaken är dels att Banverket i sin uppskattning utelämnade nödvändiga upprustningar och ombyggnationer i det kringliggande nätet vid Botniabanan och järnvägen längs Norrlandskusten, dels att projekten i stråket kraftigt har fördyrats. Fördyringarna beror både på ökade samhällskrav och på underskattade kostnader. Regeringen gjorde en ansats att kvalitetssäkra Banverkets underlag genom att ge en statlig utredning i uppdrag att utreda Botniabanan. Även om utredningen inte kom fram till samma slutsatser som Banverket menar Riksrevisionen att regeringen inte gav utredningen förutsättningar för att göra en tillräckligt självständig bedömning.

Banverket och regeringen har saknat systemperspektiv i sin planering

Riksrevisionen pekar på att Botniabanan är beroende av omkringliggande banor för att fungera effektivt och att det därför är av största vikt att planeringen samordnas, dvs. att man har ett systemperspektiv.

Enligt Riksrevisionen har regeringens styrning varit passiv och detta hör samman med en brist på systemperspektiv. Regeringen har inte haft synsättet att projekten längs Norrlandskusten hänger ihop och behöver samordnas. Enligt Riksrevisionen har regeringen inte agerat tillräckligt snabbt för att t.ex. lösa de problem som uppstått kring Ådalsbanans upprustning.

Informationen är fortfarande bristfällig

Riksrevisionen pekar på att såväl Banverkets/Trafikverkets som regeringens information om Botniabanan och stråket längs Norrlandskusten har varit bristfällig. Trafikverket har nyligen utfört en efterkalkyl av Botniabans kostnader. Efterkalkylen innehåller fel, vilket visar att det fortfarande finns brister i informationen till regeringen.

Rekommendationer till regeringen

Mot bakgrund av sin granskning rekommenderar Riksrevisionen regeringen att utveckla direktiven i åtgärdsplaneringen. I direktiven till åtgärdsplaneringen bör regeringen fastställa att definition och avgränsning av infrastrukturprojekt görs på ett enhetligt sätt så att även den totala kostnaden för att uppnå ändamålen framgår tydligt för beslutsfattaren.

Riksrevisionen rekommenderar även regeringen att den mer aktivt styr den fortlöpande planeringen av infrastruktur så att projekt som har sammankopplats i planeringen kan genomföras och nyttjas effektivt.

Rekommendationer till Trafikverket

Riksrevisionen rekommenderar att Trafikverket säkerställer att infrastrukturprojekt definieras och avgränsas så att även den totala kostnaden för att uppnå ändamålen framgår tydligt för beslutsfattaren.

Riksrevisionen rekommenderar även att Trafikverket i åtgärdsplaneringen utvecklar analyserna ur ett systemperspektiv. I åtgärdsplaneringen bör konsekvenserna av olika utbyggnadsordningar av stora infrastrukturinvesteringar som är beroende av varandra tydligt framgå.

Riksrevisionen rekommenderar även att Trafikverket kvalitetssäkrar underlag inför beslut om infrastrukturinvesteringar och uppföljningen efter färdigställande.

Enligt Riksrevisionens rekommendation bör Trafikverket säkerställa att beslutsunderlag till infrastrukturinvesteringar bevaras för att uppföljningar ska kunna göras.

Regeringens skrivelse

Regeringens bedömning

I skrivelsen redovisar regeringen sin bedömning av Riksrevisionens iakttagelser i granskningen av Botniabanan och järnvägen längs Norrlandskusten (RiR 2011:22).

Regeringen lyfter bl.a. fram att Botniabanan är den största järnvägsutbyggnad som gjort i Sverige i modern tid samt att banan invigdes i augusti 2010. Enligt regeringens bedömning gör utbyggnadens storlek tillsammans med den korta tid som gått från färdigställandet att det knappast är möjligt att i nuläget dra slutsatser om vilka effekter banan har gett.

Regeringen konstaterar vidare i skrivelsen att järnvägen i stort har haft en mycket positiv utveckling sedan beslutet om Botniabanans utbyggnad togs med kraftigt ökade volymer både för gods- och persontrafiken.

Regeringen anger att en följd av detta är att kapaciteten i järnvägssystemet i allt större utsträckning är en begränsande faktor för utveckling av trafiken samt att den ökade trafiken leder till att de olika delarna i järnvägssystemet slits snabbare, vilket har lett till större fokus på drift- och underhållsåtgärder.

Regeringen pekar också på att den fortlöpande har höjt anslagen för drift och underhåll av järnvägssystemet samtidigt som stora angelägna investeringar genomförts i hela landet.

Regeringens åtgärder med anledning av Riksrevisionens granskning

Regeringen konstaterar i skrivelsen att Riksrevisionens granskning berör frågor som är väsentliga i planering och utbyggnad av infrastruktur, t.ex. beslutsunderlag, kostnads kalkyler och effekter av olika åtgärder.

Med anledning av Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer redovisar regeringen de åtgärder som den vidtagit och vidtar inom området.

Regeringen pekar på att det utarbetas en stor mängd beslutsunderlag av berörda myndigheter i de planeringsomgångar för infrastruktur som genomförs med fyra till sex års mellanrum samt att regeringen de senaste planeringsomgångarna har låtit genomföra oberoende granskningar av beslutsunderlagen. Dessa granskningar har bl.a. berört samhällsekonomiska kalkyler och kostnadsberäkningar.

Regeringen pekar vidare på det utvecklingsarbete som påbörjades inom Regeringskansliet 2006 för att förbättra styrningen av stora infrastrukturinvesteringar och att detta 2008 resulterade i ett uppdrag till Banverket och Vägverket att införa en ny modell för styrning och uppföljning av stora infrastrukturinvesteringar. Den nya styrmodellen innebar krav på systematisk riskbedömning i olika planeringsskeden i den fysiska planeringen (införande av successiv kalkyleringsmetod), krav på styrgrupper för stora projekt, mer frekvent återrapportering till Regeringskansliet, krav på utförliga objektsbeskrivningar i projektens planerings- och byggskeden samt utvecklade rutiner för val av entreprenad- och ersättningsform. Enligt regeringen syftade åtgärderna till att minska risken för fördyringar och därmed bidra till att planeringsramarna bättre kan hållas. Regeringen förutsätter att styrmodellen kommer att utvecklas vidare inom Trafikverket och avser att noga följa den fortsatta utvecklingen.

Regeringen pekar vidare på att den har tagit initiativ till ett antal åtgärder med anledning av att den har identifierat brister i produktivitet utvecklingen inom anläggningsbranschen. I budgetpropositionen för 2010/11 underströks att systematiska mätningar bör göras för att man ska kunna följa upp och analysera produktivitet utvecklingen på anläggningsmarknaden.

En av de åtgärder som regeringen redovisar är beslutet att tillsätta Produktivitetskommittén (N 2009:10) med uppdrag att följa upp de statliga beställarnas åtgärder för att förbättra produktiviteten och innovationsgraden i anläggningsbranschen (dir. 2009:92). Kommittén avrapporterar löpande halvårsvis och ska lämna ett slutbetänkande senast den 30 juni 2012. En annan åtgärd är uppdraget till Statskontoret att utveckla modeller och metoder för mätning av produktivitet och innovationsgrad i anläggningsbranschen. Statskontoret har under 2010 lämnat förslag på ett antal mått och modeller för att kunna följa och analysera produktivitetens utveckling (Statskontoret 2010:19). Enligt regeringen kommer Statskontorets förslag tillsammans med Produktivitetskommitténs delrapportering från juni 2011 att beredas vidare inom Regeringskansliet och utgöra underlag för en bedömning av vilka ytterligare åtgärder som regeringen kan vidta.

Regeringen pekar vidare på att ansvaret för planering av infrastruktur tidigare var delat mellan Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen och att bildandet av Trafikverket den 1 april 2010 innebär att det nu är en myndighet som har ansvar för planering av alla fyra trafikslagen. Trafikverket har också fått ansvar för utveckling och förvaltning av metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet. Enligt Trafikverkets instruktion ska verket årligen redovisa produktiviteten för drift-, underhålls- och byggåtgärder inom det egna ansvarsområdet, och i Trafikverkets regleringsbrev för 2011 anges att verket ska redovisa vidtagna åtgärder för att mäta och öka produktiviteten i anläggningsbranschen och förbättra anläggningsmarknadens funktionssätt.

Regeringen anger också att den avser att utveckla återrapporeringen till riksdagen när det gäller de stora investeringsprojekten. Denna inriktning redovisade regeringen i mars 2010 i beslutet om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021 (dnr N2009/6374/TE m.fl.). I beslutet beskriver regeringen kraven på Trafikverkets löpande rapportering av framför allt de stora investeringsobjektens planering, projektering och byggande samt kostnadsutveckling. Trafikverkets återrapporering ska specificeras i fråga om efterkalkyler av objektens samhällsekonomiska lönsamhet, marknads- och indexutveckling, riskbedömningar och framdriften av projekten i förhållande till åtgärdsplanen.

Regeringen anger slutligen att infrastrukturplaneringen behöver effektiviseras så att transportinfrastrukturen snabbare kan utvecklas och möta samhällets behov. Regeringen avser därför att under våren 2012 lämna en proposition om nya planeringsformer för transportinfrastruktur. I det arbetet kommer bl.a. Transportinfrastrukturkommitténs betänkande *Effektivare planering av vägar och järnvägar* (SOU 2010:57), de förslag de tidigare trafikverken lämnat i ärendet och Medfinansieringsutredningens slutbetänkande *Medfinansiering av transportinfrastruktur – Ett nytt planeringssystem för den långsiktiga planeringen av transportinfrastruktur samt riktlinjer och processer för medfinansiering* (SOU 2011:49) att hanteras.

Utskottets ställningstagande

Trafikutskottet beslutade vid sitt sammanträde den 13 november 2007 att lämna en skrivelse med förslag om granskningsområden till Riksrevisionen (prot. 2007/08:6). Utskottet pekade i skrivelsen på att en effektiv resursanvändning är av stor betydelse med tanke på de omfattande investeringar som görs inom infrastrukturuområdet, och som i många fall påverkar samhället för lång tid framöver och därmed möjligheterna att uppnå ett hållbart transportsystem. Utskottet uppmärksammade att en tänkbar granskningsfråga är om det nuvarande planeringssystemet, med beaktande av rättssäkerhetsaspekter, innebär en god resurshållning.

Utskottet välkomnar mot denna bakgrund Riksrevisionens granskning av Botniabanan och järnvägen längs Norrlandskusten. Utskottet har tagit del av de iakttagelser och slutsatser som påtalats i granskningen och där Riksrevisionen menar att intentionerna med Botniabanan inte nås, att beslutsunderlaget inte har varit rättvisande, att Banverket och regeringen har saknat systemperspektiv i sin planering samt att informationen fortfarande är bristfällig.

Utskottet ser därför med tillfredsställelse på regeringens skrivelse och de åtgärder som där redovisas med anledning av Riksrevisionens rekommendationer till regeringen. Det gäller bl.a. att i direktiven till åtgärdsplaneringen bör definition och avgränsning av infrastrukturprojekt göras på ett enhetligt sätt så att även den totala kostnaden för att uppnå ändamålen framgår tydligt för beslutsfattaren. Vidare kommer den fortlöpande planeringen av infrastruktur att styras mer aktivt så att projekt som har sammankopplats i planeringen kan genomföras och nyttjas effektivare. Då Botniabanan invigdes så sent som i augusti 2010 instämmer utskottet med regeringen i att utbyggnadens storlek tillsammans med den korta tid som gått från färdigställandet av Botniabanan gör att det i nuläget knappast är möjligt att dra slutsatser om vilka effekter banan har gett. Det kan i sammanhanget nämnas att upprustningen av Ådalsbanan enligt Trafikverket i huvudsak är klar. Enligt Trafikverket pågår fortfarande installationer av trafikstyrningssystemet ERTMS, vilket innebär att banan beräknas vara klar fullt ut för trafik i augusti 2012. Enligt Trafikverket kommer dock Ådalsbanan att kunna öppnas för viss trafik redan i april 2012.

Utskottet vill påminna om att besluten om Botniabanans genomförande och finansiering fattades i riksdagen 1998 och att det därefter både har vidtagits och håller på att vidtas åtgärder som har stor betydelse för att stora infrastrukturprojekt ska kunna planeras, styras och genomföras på ett effektivt sätt så att ändamålen nås.

Utskottet vill särskilt lyfta fram att införandet av ett transportslagsövergripande synsätt är en viktig del i detta utvecklingsarbete. Utifrån förslag från regeringen fattade riksdagen under den förra mandatperioden beslut som innebär att en ny myndighetsorganisation inrättats inom transportområdet med uppgift att arbeta transportslagsövergripande samt att en ny målstruktur för transportpolitiken har införts. Det övergripande målet för

transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. De tidigare sex delmålen för transportpolitiken har ersatts av ett funktionsmål som avser tillgänglighet samt ett hänsynsmål som avser säkerhet, miljö och hälsa. Funktionsmålet om tillgänglighet innebär bl.a. att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa innebär bl.a. att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås.

Utskottet vill peka på att Riksrevisionens rapport kan ses som ett viktigt bidrag till regeringen och trafikmyndigheterna i det fortsatta arbetet med att utveckla planeringen av stora infrastrukturprojekt i enlighet med målen för transportpolitiken.

När det gäller de iakttagelser som Riksrevisionen påtalat i granskningen om att intentionerna med Botniabanan inte nås, att beslutsunderlaget inte har varit rättvisande, att dåvarande Banverket och regeringen har saknat systemperspektiv i sin planering samt att informationen fortfarande är bristfällig vill utskottet peka på att även regeringen i sin skrivelse framhåller att infrastrukturplaneringen behöver effektiviseras så att transportinfrastrukturen snabbare kan utvecklas och möta samhällets behov. Mot denna bakgrund ser utskottet fram emot det förslag till ett nytt system för långsiktig planering av transportinfrastrukturen som regeringen aviserat att den ska lämna till riksdagen under våren 2012. Utskottet vill i detta sammanhang också uppmärksamma att regeringen har aviserat att den under hösten 2012 ska återkomma till riksdagen med ett förslag om ett nytt infrastrukturbeslut om åtgärder inom transportsystemet. Utskottet bedömer att de slutsatser och rekommendationer som Riksrevisionen redovisat i sin granskning kan utgöra ett viktigt underlag i det fortsatta arbetet med att utveckla systemet för infrastrukturplaneringen.

Utskottet konstaterar också att åtgärder vidtagits med start under föregående mandatperiod för att bl.a. stärka produktivitetsutvecklingen på anläggningsmarknaden, förbättra styrningen inom Trafikverket och förbättra redovisningen. Regeringen har bl.a. tillkallat en särskild kommitté, Produktivitetskommittén (dir. 2009:92), för att löpande följa upp och analysera Trafikverkets agerande för att förbättra produktiviteten och innovationsgraden på anläggningsmarknaden.

Utskottet har i tidigare behandlingar av Riksrevisionens granskningar på infrastrukturuområdet framhållit vikten av en förbättrad redovisning till riksdagen. Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att resultatredovisningen för väg- och järnvägssatsningar har utvecklats i budgetpropositionen för 2012 jämfört med föregående år.

Utskottet vill peka på att regeringen i budgetpropositionen för 2012 redovisar en uppföljning av kostnader, såväl med användning av branschindex som av nettoprisindex. Det finns också en redovisning av den kalkylerade samhällsnyttan för objekt som öppnats för trafik under 2010. Av budgetpropositionen framgår att differensen mellan den verkliga kostnaden för Botniabanan, beräknad med branschindex respektive nettoprisindex, översteg den kalkylerade kostnaden med 3 911 miljoner kronor i 2010 års prinsnivå.

Utskottet vill avslutningsvis också uttrycka tillfredsställelse över vad regeringen anför i skrivelsen om att utveckla återrapporeringen till riksdagen när det gäller stora investeringsprojekt i enlighet med den inriktning som regeringen redovisade i mars 2010 i beslutet om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021. I regeringens beslut beskrivs kraven för Trafikverkets löpande rapportering av de stora investeringsobjektens planering, projektering, byggande och kostnadsutveckling samt att Trafikverkets återrapportering ska specificeras i fråga om efterkalkyler av objektens samhälls-ekonomiska lönsamhet, marknads- och indexutveckling, riskbedömningar och hur projekten drivs i förhållande till åtgärdsplanen.

Med hänvisning till detta föreslår utskottet att riksdagen lägger regeringens skrivelse till handlingarna.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Skrivelsen

Regeringens skrivelse 2011/12:20 Riksrevisionens granskning av Botniabanan och järnvägen längs Norrlandskusten.