

Motion till riksdagen 2018/19:3014

av **Jessica Rosencrantz m.fl. (M)**

med anledning av skr. 2018/19:31 Riksrevisionens rapport om nytt signalsystem för järnvägen

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vid införandet av järnvägens nya signalsystem ERTMS ta hänsyn till behovet av samordning med närliggande länder, de berörda tågoperatörernas merkostnader och järnvägens totala funktionssätt och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska säkerställa att det tas fram en strategi för i vilken utsträckning och hur reinvesteringsåtgärder utanför den nuvarande ERTMS-planen ska genomföras och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ge i uppdrag till Trafikverket att utveckla hur samhällsekonomiska analyser av stora reinvesteringsprojekt ska genomföras och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

ERTMS är ett EU-gemensamt signalsystem vilket kommer att ersätta ATC-systemet som i dag är dominerande på den svenska järnvägen. Avsikten från ett EU-perspektiv är att systemet ska göra det enklare att köra tågtrafik mellan länder eftersom samma system då på sikt råder i hela EU. En övergång till ERTMS i Sverige motiveras enligt experter av ökad driftssäkerhet och att en fortsatt användning av dagens ATC-system förutsätter stora resurser för ett framgångsrikt vidmakthållande av systemet samt bristen på reservdelar. Moderaterna anser dock att det är av yttersta vikt att systemet harmoniseras och nationella anpassningar undviks för att bibehålla effekten av ERTMS. Vi är samtidigt djupt oroade över det som framkommit i Riksrevisionens granskning av införandet av ERTMS i Sverige. Moderaterna ser mycket allvarligt på den kritik som Riksrevisionen för fram rörande bl.a. projektets kostnadsutveckling och beräknade samhällsnyttor.

För Sveriges del är det viktigt att signalsystemets utbyggnad samordnas med våra närliggande länder eftersom det i huvudsak är i dessa länder som utbyte av järnvägstrafik kommer att ske och eftersom det också ger möjlighet att lära av varandra. För att projektet ska vara framgångsrikt är det avgörande att det inte uppstår ytterligare fragmentarisering av järnvägens signalsystem där olika delar av banan styrs av olika versioner av ERTMS som inte är fullt ut kompatibla och som skapar ytterligare kostnader för operatörerna i form av ombordutrustning. Det är viktigt ifall vi vill att det på ett mer effektivt och smidigare sätt än i dag ska gå att åka tåg igenom Europa. Det är även centralt att de berörda tågoperatörernas merkostnader och järnvägens totala funktionssätt beaktas under det fortsatta införandet. Här har Trafikverket ett stort ansvar för att hålla en nära dialog med näringen. Moderaterna följer denna utveckling noga.

I regeringens skrivelse 2018/19:31, Riksrevisionens rapport om nytt signalsystem för järnvägen, framkommer att Riksrevisionen konstaterar att de av Trafikverket beräknade kostnaderna för utvecklingen av ERTMS ändrats över de senaste 18 åren. Riksrevisionen menar att kostnaderna för ERTMS varit kraftigt underskattade och otillräckligt underbyggda. Kostnaden uppskattades initialt till 1,17 miljarder kronor men har av flera skäl nästan tredubblats sedan dess. Oaktat anledning är Moderaterna oroad över kostnadsökningen och vill betona vikten av transparens och att beslutsfattare har tillgång till välgrundade underlag i samtliga sammanhang. Regeringen har ett ansvar att hålla riksdagen i allmänhet och trafikutskottet i synnerhet väl underrättade. Vår uppfattning är att regeringen inte levt upp till denna skyldighet i detta fall. Flera av de uppgifter som Riksrevisionen pekat på i sin granskning borde regeringen ha redovisat för riksdagen tidigare.

Riksrevisionen bedömer vidare att kostnaden för införandet av ERTMS som redovisas i den nationella planen 2018–2029 bygger på antaganden som inte är tillräckligt underbyggda och väl dokumenterade. Moderaterna är mycket kritiska till detta. Det är av yttersta vikt att Trafikverket gör vad de kan för att motverka framtida kostnadsökningar i samband med utvecklingen av ERTMS-systemet.

Moderaterna ställer sig frågande till vilken kapacitetshöjande effekt ERTMS egentligen kommer att ha. Vi delar Riksrevisionens bedömning att ökad kapacitet i systemet tidigare varit ett av de viktigaste argumenten för ett införande. Det upplevs därmed ologiskt att den kapacitetsvinst som värderades till 17,3 miljarder kronor 2013 inte alls är inkluderad i huvudanalysen för 2017. Trafikverkets bedömning är att ett nytt system behövs för ökad säkerhet då ATC är föråldrat och det saknas tillgång till reservdelar.

Moderaterna delar i stora drag Riksrevisionens rekommendationer. En av de viktigaste och som vi vill ställa oss bakom är att Trafikverket bör ta fram en strategi för i vilken utsträckning och hur reinvesteringssåtgärder utanför den nuvarande ERTMS-planen ska genomföras med hänsyn till den slutliga målbilden för signalanläggningen. I detta ingår även att ha en sammanhållen plan för att minimera kostnaden för hela reinvesteringen och konverteringen till ERTMS.

Moderaterna anser att samhällsekonomiska kalkyler bör väga tungt vid beslut om vilka infrastrukturprojekt som ska bli av och har länge framfört att de bör tillmätas större tyngd än vad som många gånger är fallet i dag. Om de projekt som är mest samhällsekonomiskt lönsamma prioriteras innebär det en kostnadseffektiv användning av våra gemensamma resurser. Att välja de investeringar som genererar störst totala samhällsnytta bör vara en vägledande princip. I sammanhanget vill vi påminna om att det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en

samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Detta gäller naturligtvis även reinvesteringsprojekt. Vi delar därmed Riksrevisionens slutsats rörande angelägenheten i att Trafikverket bör utveckla en metodik och instruktioner för hur samhällsekonomiska analyser av stora reinvesteringsprojekt ska genomföras. Detta behövs för att kunna pröva olika alternativa tillvägagångssätt och tidsplaner för reinvesteringen som kan påverka livscykelkostnaden och den samhällsekonomiska lönsamheten.

Jessica Rosencrantz (M)

Edward Riedl (M)

Anders Hansson (M)

Sten Bergheden (M)

Sofia Westergren (M)