

Motion till riksdagen 2019/20:3562

av **Magnus Jacobsson m.fl. (KD)**

med anledning av skr. 2019/20:133 Riksrevisionens rapport om statens planering av höghastighetsjärnvägar

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att förutsättningslöst utreda vilka brister som finns i förhållande till de transportpolitiska målen, och vilka alternativa lösningar som finns för att åtgärda bristerna, och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Riksrevisionen har granskat statens planering av höghastighetsjärnvägar. Granskningen redovisas i rapporten ”Att tänka efter före – statens planering av höghastighetsjärnvägar” (RiR 2019:31). Riksrevisionen noterar att det i de riktlinjer som riksdagen och regeringen ställt upp för att pröva möjliga investeringar inom infrastrukturområdet förutsätts att det finns en problembeskrivning och en bristanalys kopplade till målen för den statliga transportinfrastrukturen. Riksrevisionen noterar vidare att riksdagen och regeringen har framhållit att samhällsekonomisk effektivitet är ett viktigt kriterium vid val av åtgärder i transportsystemet och att den samhällsekonomiska effektiviteten inte ska utgöra det enda kriteriet vid beslut om investeringsprojekt, men däremot är kriteriet så viktigt att det ska ha en påverkan på besluten. Enligt Riksrevisionens bedömning har dock prövningen av höghastighetsjärnvägen i väsentliga delar skett utan nämnvärd påverkan av detta kriterium. Riksrevisionen konstaterar också att övriga investeringsprojekt i den nationella planen, och dessutom flertalet namngivna projekt som hamnat ”under strecket”, är betydligt mer samhällsekonomiskt lönsamma än de projekt i planen som utgör delprojekt av höghastighetsjärnvägen. Riksrevisionen har i sin granskning funnit att särskilt kostnadsberäkningarna länge höll låg kvalitet, och att kostnaderna kraftigt underskattades. Riksrevisionen bedömer att investeringskostnaden för hela höghastighetsprojektet har stigit från ca 50 miljarder kronor år 2003 (motsvarande 86

miljarder kronor i 2015 års penningvärde) till i nuläget långt över 200 miljarder kronor. Riksrevisionen konstaterar att bedömningen av vad den slutliga kostnaden kommer att bli fortfarande är osäker. Enligt Riksrevisionen visar forskning om mycket stora projekt att det är väldigt vanligt att kostnaderna initialt underskattas, och att betydande förseningar och fördröjningar ofta uppstår ju längre fram projektet kommit.

Riksrevisionen noterar vidare att förhandlingspersonen fick i uppgift att ingå överenskommelser kring åtgärder som förbättrar tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och leder till ett ökat bostadsbyggande i berörda kommuner, för att på så sätt möjliggöra ett snabbt genomförande av nya stambanor. Riksrevisionen menar att det därmed uppstod en parallell process till den ordinarie planeringsprocessen, där en organisation med ett dussin anställda fick både huvudansvaret för frågan om höghastighetsjärnväg och ett antal andra uppdrag. Riksrevisionens sammantagna bild är att denna parallellprocess under tre år var ineffektiv, och att idén med Sverigeförhandlingen som ett slags genväg till höghastighetsjärnväg i stället blev en omväg.

Riksrevisionen rekommenderar att regeringen, innan fortsatta beslut tas om höghastighetsjärnvägen, ger Trafikverket i uppdrag att förutsättningslöst utreda vilka brister som finns i förhållande till de transportpolitiska målen och vilka alternativa lösningar som finns för att åtgärda bristerna på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. Uppdraget till Trafikverket bör enligt Riksrevisionen innehålla följande delmoment:

- Identifiera de brister i förhållande till de transportpolitiska målen som höghastighetsjärnvägen är tänkt att lösa.
- Utreda alternativa lösningar som kan avhjälpa de identifierade bristerna med utgångspunkt i fyrstegsprincipen. Det handlar framför allt om att utreda steg 1-åtgärder såsom avgifter och skatter för att uppnå ett effektivare kapacitetsutnyttjande, men även steg 2- och steg 3-åtgärder såsom optimeringsåtgärder och trimningsinsatser.
- Genomföra samlade effektbedömningar av de viktigaste alternativen och jämföra dessa med samlade effektbedömningar för höghastighetsjärnvägen.

Trafikverket bör enligt Riksrevisionen åläggas att fullgöra uppdraget efter samråd med Transportstyrelsen, Trafikanalys och Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI).

Från kristdemokratiskt håll anser vi att regeringen i sin skrivelse inte tar hänsyn till Riksrevisionens allvarliga kritik. Utöver det som vi redan redovisat är Riksrevisionen även kritisk till att regeringen inte följer fyrstegsprincipen. Denna princip är annars vägledande i Trafikverkets infrastrukturprojekt och ska säkerställa en god resurshållning för att projektet ska vara bidragande till en god samhällsutveckling. Avvikelsen från fyrstegsprincipen får som konsekvens att detta projekt inte har prövats på ett korrekt sätt under planeringsprocessen. Vi anser därför att regeringen måste stoppa nuvarande projektering och påbörja en helt ny process i enlighet med Riksrevisionens rekommendationer.

Magnus Jacobsson (KD)

Larry Söder (KD)

Magnus Oscarsson (KD)

Camilla Brodin (KD)

Kjell-Arne Ottosson (KD)

