

Motion till riksdagen 2021/22:4382

av **Maria Stockhaus m.fl. (M, L)**

med anledning av skr. 2021/22:80 Riksrevisionens rapport om kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda Trafikverkets organisation med inriktning att få bättre kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att övergripande utvärdera Trafikverkets planering och upphandling i syfte att öka effektivitet, framdrift och förbättrad kostnadskontroll och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Riksrevisionen konstaterar i sin rapport (RiR 2021:22) ytterligare en gång allvarliga brister i organisationen av svensk infrastruktur. Det är den nionde skarpt formulerade RRV-rapporten sedan 2017 som – på olika sätt – konstaterar samma allvarliga brister avseende kostnadskontrollen på Trafikverket och riktar skarp kritik mot regeringen. Riksrevisionen konstaterar i sin rapport (RiR 2020:17) allvarliga brister i organisationen av svensk infrastruktur. I rapporten konstateras att 28 av 31 studerade kontrakt för basunderhåll av järnvägar som löpte mellan 2017 och 2019 hade en högre slutkostnad jämfört med anbudssumman. Riksrevisionen noterar att den genomsnittliga kostnadsökningen var 74 procent.

Riksrevisionen konstaterar i en rapport 2019 (RiR 2019:24) att avvikelserna för basunderhållet för statliga vägar avseende upphandlat pris och slutlig kostnad är större för basunderhållet än för andra typer av entreprenader som Trafikverket använder sig av. Det genomsnittliga baskontraktet ökade med 41 procent.

I en rapport 2018 (RiR 2018:30) är Riksrevisionens slutsats att det trafikslagsövergripande perspektivet inte har fått fullt genomslag inom Trafikverket. Fyrstegsprincipen används främst för vägprojekt och bristerna beskrivs sällan så brett att

åtgärder från olika trafikslag prövas. Dessutom är kvaliteten på Trafikverkets åtgärdsvalsstudier, där fyrstegsprincipen ska vara vägledande, ojämn. Granskningen visar även att Trafikverket inte alltid följer fyrstegsprincipen. I hälften av de granskade projekten har inte de minst omfattande alternativen, s.k. steg 1-åtgärder, prövats. Samtidigt saknar Trafikverket verktyg för att genomföra många av steg 1-åtgärderna.

I en rapport 2017 (RiR 2017:8) identifierar Riksrevisionen brister som begränsar effektiviteten i underhållsarbetet. Det handlar bl.a. om att Trafikverket saknar viss kunskap om vägnätets tillstånd, att Trafikverkets metoder för beräkning av eftersläpande underhåll i vägnätet medför stora osäkerheter och att samhällsekonomiska bedömningar inte används i tillräckligt hög utsträckning i prioriteringen av underhållsåtgärder. Därutöver finns problem kopplade till finansieringen av beläggningsunderhållet som innebär hinder för att välja de mest kostnadseffektiva lösningarna.

Riksrevisionen pekar i RiR 2021:22 alltså ytterligare en gång på allvarliga brister i regeringens hantering av infrastrukturkostnader. Riksrevisionen konstaterar ånyo att det skett omfattande kostnadsökningar mellan de senaste nationella trafikslagsövergripande planerna för transportinfrastrukturen. Riksrevisionen konstaterar att regeringen agerat mycket passivt och att det är mycket ovanligt att regeringen stoppar ett projekt när det väl hamnat i den nationella planen. Riksrevisionen menar även att regeringen och Trafikverket brister i transparens genom att inte sammanställa och kommunicera kostnadsökningarnas omfattning.

Forskning och utveckling kommer att minska utsläppen från alla trafikslag och därför vill vi att samhällsekonomisk lönsamhet i betydligt högre utsträckning än i dag ska styra infrastrukturpolitiken. Det är samhällsekonomiskt klokt att prioritera arbetet med att stärka hållbara gods- och pendlingsflöden samt förstärka arbetet med att binda ihop alla färdslag genom hela Sverige. Denna analys stöds av bl.a. Europeiska revisionsrätten, Trafikverket, RRV, intresseorganisationer och ledande forskare.

Regeringens svar på Riksrevisionens kritik är att instämma i iakttagelserna att det är problematiskt att det skett omfattande kostnadsökningar i stort sett i alla infrastrukturprojekt. Vidare instämmer regeringen i Riksrevisionens bedömning att tillförlitliga kostnadskalkyler är en förutsättning för att regeringen och Trafikverket ska kunna prioritera effektivt mellan olika potentiella investeringsalternativ. Det är givet detta sammanhang därför mycket anmärkningsvärt att regeringens enda svar som åtgärd på den allvarliga kritiken är att hänvisa till ett uppdrag i oktober 2020 som innebär att ”Trafikverket getts i uppdrag att analysera kostnadsutvecklingen vid upphandling och genomförande av investeringsprojekt”.

Motionärerna anser att regeringen passivt duckar inför ansvaret efter drygt sju år av regeringsinnehav. Sverige behöver nu i stället en infrastrukturpolitik som i grunden utreder de uppenbart strukturella bristerna på Trafikverket, en ny infrastrukturpolitik som inte ställer färdslag mot varandra och som sätter samhällsnyttan främst, en politik som bejakar den snabba utvecklingen mot fossilfria transporter inom alla färdslag och inte begränsar samhällsnyttan med att enbart prioritera spårbunden trafik.

Regeringens modell att ge Trafikverket i uppdrag att utreda sina egna brister och återkomma med förslag till förbättringar har uppenbart nått vägs ände. I stället bör regeringen tillsätta en övergripande utredning av hela organisationen kring planering, upphandling samt genomförande av underhåll och nybyggnation av svensk infrastruktur i syfte att öka effektivitet och framdrift och förbättra kostnadskontrollen.

Maria Stockhaus (M)

Sten Bergheden (M)

Anders Hansson (M)

Richard Herrey (M)

Helena Gellerman (L)

Åsa Coenraads (M)

Marléne Lund Kopparklint (M)