

Motion till riksdagen 2019/20:3577

av **Helena Gellerman m.fl. (L)**

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 statens planering av infrastrukturprojekt 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 samt att lösningar på dessa problem och brister förutsättningslöst prövas enligt fyrstegsprincipen. Genomgående har Riksrevisionen funnit att problembeskrivningarna är översiktliga och utan mer ingående analys, t.ex. när det gäller kapacitetsproblem på delar av de nuvarande stambanorna. Riksrevisionens övergripande slutsats är också att planeringsprocessen hittills inte haft en förutsättningslös karaktär, då få prövningar enligt fyrstegsprincipen genomförts hittills. I synnerhet saknas undersökningar om möjliga steg 1-åtgärder, såsom skatter och avgifter för att utnyttja den existerande järnvägskapaciteten bättre, exempelvis genom att med banavgifter styra mot längre tåg snarare än fler tåg. Riksrevisionen vill också se samlade effektbedömningar genomförda av de viktigaste alternativen och att dessa jämförs med samlade effektbedömningar för höghastighetsjärnvägen.

Riksrevisionen noterar att både regeringen och riksdagen tidigare betonat att för att urvalet av projekt till den nationella infrastrukturplanen ska fungera krävs dels bra underlag i form av samlade effektbedömningar, dels att samhällsekonomisk effektivitet är ett viktigt kriterium vid de slutliga besluten. Riksrevisionen har dock funnit att

kostnaderna för höghastighetsjärnvägen kraftigt underskattades tidigt i processen. Detta innebar att projektet ganska länge bedömdes som samhällsekonomiskt lönsamt. Riksrevisionens genomgång visar emellertid att de nuvarande effektbedömningarna i stort ger en rättvisande bild av projektets samlade nyttor och kostnader. Riksrevisionen pekar också på vikten av att tillvarata erfarenheter av andra höghastighetsprojekt och av de utredningar som hittills genomförts, och i regeringens direktiv till dessa utredningar har denna typ av kunskaper och erfarenheter hittills inte utnyttjats. Slutligen visar Riksrevisionens rapport att analyser nästan alltid genomförts under stor tidspress där var och en av utredningarna fått påfallande liten tid till sitt förfogande och det är vanligt att det finns ursäkter i utredningarna för att det inte funnits tid för mer ingående analyser.

Regeringen gör en annan bedömning än Riksrevisionen och lyfter fram att det över tid funnits ett brett politiskt stöd för behovet av att bygga höghastighetsjärnvägar. Processen har pågått i decennier med ett successivt breddat angreppssätt, och regeringen påpekar höghastighetsjärnvägens betydelse för samhällsbygget. För att belysa åtgärder enligt fyrstegsprincipen lyfter regeringen bl.a. fram att en flygskatt har införts för att minska flygets klimatpåverkan, att styrmedel behöver utformas så att de värnar järnvägstrafiken och att en utredning undersökt hur man kan förbättra de befintliga stambanorna mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö. Regeringen gör sammantaget en annan bedömning än Riksrevisionen och anser därmed att granskningsrapporten är slutbehandlad.

Riksdagen har tidigare beslutat om ett tillkännagivande till regeringen med anledning av motionsyrkanden i samband med behandlingen av skrivelse 2018/19:76 Riksrevisionens rapport om fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastrukturen. Riksdagen beslutade då att regeringen skulle vidta åtgärder för att säkerställa fyrstegsprincipens genomslag, arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna för infrastrukturinvesteringar och tydligt definiera vad som avses med trafikslagsövergripande anslag i arbetet med den kommande infrastrukturpropositionen. Utskottet framhöll bl.a. att en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter bör övervägas samt att det som bör vara styrande är hur man, oaktat trafikslag, kan uppnå en så hög tillgänglighet och mobilitet som möjligt.

Vi anser att Riksrevisionens rapport över framtagandet av underlagen till och själva processen för höghastighetsjärnvägen tydligt belyser den problematik som riksdagens tillkännagivande i samband med behandlingen av skrivelse 2018/19:76 Riksrevisionens rapport om fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastrukturen grundar sig på. Vi vill här peka på bristen på detaljerade problembeskrivningar, vilken försvårar arbetet med att hitta rätt lösningar till problemen, och att det inte finns ett underlag som visar på om mer kostnadseffektiva lösningar skulle kunna väljas enligt fyrstegsprincipen, då bl.a. samlade effektbedömningar inte genomförts av de viktigaste alternativen.

Vi vill lyfta fram vikten av att detaljerade samhällsekonomiska kalkyler tas fram i ett tidigt skede, för att med större precision underlätta prioriteringen i investeringsprocessen. Genom att tillvarata forskning och erfarenheter av liknande projekt, svenska och utländska, kan bra referenser erhållas till bedömningarna. Här bör också godsets betydelse prioriteras starkare och den säkerhetsmässiga aspekten av redundans i infrastrukturssystemet lyftas fram.

Slutligen vill vi trycka på tillkännagivandets åtgärd att definiera vad som avses med trafikslagsövergripande anslag. Detta belyses närmast av att regeringen i sitt svar på Riksrevisionens rapport om höghastighetsjärnvägen lyfter fram nya skatter och avgifter

på flyget som en lösning för flygets klimatpåverkan, utan att samtidigt förklara hur denna åtgärd påverkar kapacitetsbristen på järnvägen.

Vi anser sammanfattningsvis att regeringen bör tillvarata erfarenheterna från processen runt höghastighetsjärnvägen när man vidtar åtgärder enligt riksdagens tidigare tillkännagivande för att säkerställa fyrstegsprincipens genomslag, arbetar för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna för infrastrukturinvesteringar och tydligt definierar vad som avses med trafikslagsövergripande anslag i arbetet med den kommande infrastrukturpropositionen.

Helena Gellerman (L)

Johan Pehrson (L)

Lina Nordquist (L)

Christer Nylander (L)

Allan Widman (L)

Maria Nilsson (L)

Gulan Avcı (L)

Mats Persson (L)