

Motion till riksdagen 2019/20:3556

av Patrik Jönsson m.fl. (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör följa Riksrevisionens rekommendationer och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör pröva höghastighetstågsatsningen gentemot andra angelägna infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sverigedemokraterna har tagit del av Riksrevisionens rapport om statens planering av höghastighetsjärnvägar, vilken lämpligt nog namngetts ”Att tänka efter före – statens planering av höghastighetsjärnvägar” (RiR 2019:31). I rapporten får regeringen svidande kritik av Riksrevisionen gällande hur man hanterat hela frågan om planeringsprocessen kring höghastighetsjärnvägssatsningen. Riksrevisionen konstaterar att denna process ej varit av förutsättningslös karaktär.

Så länge det är bestämt att den s.k. fyrstegsprincipen ska vara rådande för alla större infrastrukturprojekt så borde det vara en självklarhet att det största infrastrukturprojektet i modern tid, en ny höghastighetsjärnväg, prövats enligt denna princip. Satsningen på en höghastighetsjärnväg har dock fått en ”gräddfil” och undgått denna prövning, vilket i rapporten fått stark kritik. Vi instämmer i Riksrevisionens uppfattning i frågan, men menar också att om staten ska investera 200–300 miljarder kronor på ett enskilt megainfrastrukturprojekt, borde även en vidare prövning gentemot andra större infrastrukturprojekt ha gjorts. Här vill Sverigedemokraterna se ett omtag i frågan för en bred översyn av alla större infrastrukturprojekt i landet, för att därefter kunna göra en ny bedömning av vilka satsningar som är att anse som de mest angelägna.

En faktor för ökad samhällsnytta och bättre samhällsekonomisk bäring är i vilken takt en eventuell höghastighetsjärnväg färdigställs. Riksrevisionen har försökt att ta reda på när höghastighetsjärnvägen kan stå klar. Det visade sig vara svårt att beräkna, men någon gång mellan år 2064 och 2095 är deras bedömning. Detta kan jämföras med Sverigeförhandlingens bedömning 2017 som skulle innebära att en komplett höghastighetsjärnväg kunde stå klar ca 2035, inberäknat lånefinansiering. Riksrevisionen riktar här även kritik gällande det faktum att det blev en ”omväg” att blanda in andra parter i projektet, kommuner och regioner, vilket inneburit såväl att projektet tappat fart som att nya kriterier, dragningar av sträckor och fler parter nu påverkar projektet genom en parallell organisation.

Riksrevisionen menar också att det genom byggandet av projekten Göteborg–Borås, Lund–Hässleholm och Järna–Linköping blir en smygstart av ett bygge av höghastighetstågen. Sverigedemokraterna menar här att Riksrevisionen i sak har rätt, men vi ser också att dessa sträckor är i stort behov av mer kapacitet för både lokal-, regional- och fjärrtåg, varför vi menar att dessa sträckor de facto är i behov av nya stambanor.

Riksrevisionen redovisar också kostnadsanalyserna över tid. Kostnaden för höghastighetsjärnvägen beräknades 2003 av Banverket till 50 miljarder kronor (85 miljarder kronor i 2015 års penningvärde). Siffran har efter flera nya och mer noggranna beräkningar stigit till som högst 320 miljarder kronor vid 2015 års utredning. Efter detta krävdes en ny utredning som 2016 pressade kostnaden till ca 230 miljarder kronor, plus minus 30 miljarder kronor. Samtidigt redovisas en samhällsnytta på –0,6 NKK. Genomgående är att utredningstiderna präglats av tidspress. Riksrevisionen påpekar också att s.k. megaprojekt tenderar att kosta betydligt mer än beräknat; 70–90 procent av alla megaprojekt drabbas av kostnadsöverskridanden och förseningar enligt rapporten. Således kan man erfarenhetsmässigt anta att slutkostnaden sannolikt kommer att överskrida beräknad kostnad. Botniabanan och Hallandsåstunneln är två inhemska exempel på detta, och redan nu flaggas det för att Ostlänken kommer att bli väsentligt dyrare än planerat (10 miljarder kronor), innan ens det första spadtaget är taget. Sverigedemokraterna befarar att kostnaderna vid en implementering av projektet vida kommer att överstiga de 230 miljarder kronor som Trafikverket beräknat i sin senaste kalkyl.

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).

Regeringen gör sammantaget en annan bedömning än Riksrevisionen. Regeringen anser följande. Den planering som genomförts för höghastighetsjärnvägen under flera decennier kan utgöra underlag för det fortsatta arbetet med stambanorna. Regeringen kommer i det fortsatta arbetet med höghastighetsjärnvägen att ställa krav på analys av bl.a. kostnader, effektbedömningar, transportpolitisk måluppfyllelse och kostnadseffektivitet. Höghastighetsjärnvägen skapar möjligheter att möta det ökande tågresandet samt ger möjlighet att transportera mer gods på järnväg och förbättra för regionaltågen i nuvarande tågssystem. Det behövs mer kapacitet eftersom kapaciteten är högt utnyttjad i flera delar av det svenska järnvägssystemet. För att våra klimatmål ska kunna uppfyllas måste mer transporter överföras från väg till järnväg. Det kräver en kombination av åtgärder där utbyggnad av järnvägssystemet är en viktig del. Höghastighetsjärnvägen fyller också en funktion ur ett samhällsbyggnadsperspektiv. Enligt Sverigeförhandlingen kommer närmare 100 000 bostäder att kunna byggas längs sträckningen. Regeringen anser därmed att granskningsrapporten är slutbehandlad.

Sverigedemokraterna noterar att regeringen valt att inte ta till sig Riksrevisionens rekommendationer, analys eller huvudbudskap. Regeringen påtalar att tågresandet ökar och att mer gods ska överföras från väg till järnväg. Sverigedemokraterna delar inte regeringens syn på att höghastighetstågen löser järnvägens kapacitetsproblem; snarare tränger projektet undan mer angelägna projekt. Att bygga mer järnväg är en nödvändighet och det är Sverigedemokraterna positiva till, men vi måste som Riksrevisionen skriver tänka efter före.

Regeringen har inte gjort ett genomtänkt ställningstagande om höghastighetstågen. Projektet har fått förtur utan prövning mot fyrstegsprincipen, och denna satsning har blivit ett prestigeprojekt som ålägger kommuner att bygga 100 000 bostäder. För att lösa regeringens mål om att flytta gods från väg till järnväg bör regeringen lägga fokus på att underhålla och optimera dagens järnväg. Genom relativt små medel kan man märkbart öka kapaciteten på järnvägen. Sverigedemokraterna noterar att norr om Stockholm där mycket tungt gods transporteras utökas inte kapaciteten av höghastighetsjärnvägen. Sverigedemokraterna noterar också att de järnvägsoperatörer som transporterar gods får mer och mer s.k. skogstid, dvs. får stå vid sidan och släppa fram persontransporter. Större fokus på godstrafiken måste till. Sverigedemokraterna är därför av den uppfattningen att det finns mer angelägna projekt som bör prövas mot en satsning på höghastighetståg, för att utreda var satsningar på den svenska järnvägen gör störst nytta, sett ur såväl gods- som resandeperspektiv.

Sverigedemokraterna står därför inte bakom regeringens svar till Riksrevisionen. Den svenska järnvägen behöver kraftfulla insatser och investeringar för att fungera och bli mer effektiv, men de insatserna ska vara väl avvägda, väl kalkylerade och rätt prioriterade så att resurserna läggs där samhällsnyttan och transportbehovet bedöms vara störst.

Patrik Jönsson (SD)

Thomas Morell (SD)

Monika Lövgren (SD)

Jimmy Ståhl (SD)