

Kommittémotion M

## Motion till riksdagen 2022/23:6

av **Thomas Morell m.fl. (SD, M, KD, L)**

# med anledning av skr. 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022– 2033 regeringens skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033

---

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säga nej till att bygga höghastighetsjärnväg och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Svensk infrastruktur har stora och allvarliga problem. En majoritet av alla större projekt tenderar att bli kraftigt fördröjda och mycket försenade. Sverige har en stor underhållsskuld, i plan beslutade projekt är underfinansierade och såväl vägar som järnväg lider av bristande underhåll. Sjöfarten är underutnyttjad och det saknas ett övergripande intermodalt perspektiv som binder samman alla trafikslag och utgår från samhällsekonomisk nytta.

Underhållsskulden för både järnväg och väg växer och kommer med regeringens beslutade plan uppgår till 110 miljarder kronor vid planperiodens slut. De flesta större

infrastrukturpolitiska projekt blir i brist på tydliga incitament och fungerande upphandling försenade och mycket dyrare än budgeterat.

De senaste åren har 121 mil statlig väg fått sin hastighet sänkt på grund av bristande underhåll. Arbetet att stärka vägarna för tunga lastbilar, så kallade BK4, går långsamt och regeringens hantering av den av pandemin drabbade flygbranschen – exempelvis hanteringen av Bromma flygplats och underlåtenheten att investera i Arlanda flygplats-riskerar att försämra den svenska flyginfrastrukturen. Detta riskerar att långsiktigt skada svensk konkurrenskraft. Regeringen konstaterar i sin infrastrukturpolitiska proposition 2020/21:151 Framtidens infrastruktur - hållbara investeringar i hela Sverige att ökade satsningar på underhåll och investeringar i nya spår är viktiga delar för att nå ökad punktlighet. Vidare konstaterar regeringen att vägunderhållet, med särskilt fokus på bärighet och tjälsäkring, behöver förstärkas. Vi kan nu med facit i hand konstatera att regeringen under åtta år sagt en sak men i realiteten prioriterar helt annorlunda. Regeringen ökar medvetet underhållsskulden genom att inte finansiera de anslag som Trafikverket sagt behövs för att bibehålla nuvarande standard på väg och järnväg. Politik är att välja och regeringen har gjort sitt val att gå vidare med jätteprojektet höghastighetståg. Den direkta konsekvensen av regeringens politik är att viktiga satsningar på omställning, underhåll och nybyggnation i hela Sverige skjuts på framtid eller inte blir av.

Regeringen skriver i Skr. 2021/22:261 att arbetet med att bygga nya stambanor för höghastighetståg ska fortskrida så att Stockholm och Göteborg respektive Malmö bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer som främjar en tydlig överflyttning av resor till tåg samt ökar kapaciteten för person- och godståg i den totala järnvägsanläggningen. Utbyggnaden av nya stambanor ska genomföras inom den ekonomiska ramen för utveckling av transportsystemet. I den nationella planen ingår etapperna Ostlänken, Göteborg–Borås och Hässleholm–Lund samt planläggning för de centrala systemdelarna mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm, via Jönköping, till ett belopp av 104 miljarder kronor under planperioden. Genom att samtliga etapper av de nya stambanorna ingår i planen säger sig regeringen förverkliga målsättningen om regional utveckling och stadsutveckling, bostadsbyggande och vidgade arbetsmarknadsregioner.

Kostnaden för Nya Stambanor är av Trafikverket beräknad till 325 miljarder kronor i prisnivå 2021. Det finns externa beräkningar som tydligare tar i beaktande kostnadsutveckling och fördyringar av bland annat Ostlänken vilket innebär att prislappen troligen kommer att uppgå till minst 400 miljarder, även om Trafikverket genomför kostnadsbesparande åtgärder.

Riksrevisionen riktar i rapporten ”Att tänka efter före – statens planering av höghastighetsjärnvägar” (RiR 2019:31) skarp kritik mot regeringens hantering av frågan om höghastighetsjärnväg. Riksrevisionen noterar att projektet inte bedömts enligt de riktlinjer som riksdagen och regeringen ställt upp. Genomgående har Riksrevisionen funnit att problembeskrivningarna är översiktliga och utan mer ingående analys. Riksrevisionen konstaterar vidare att varje utredning av frågan har genomförts under stor tidspress. Vidare har Riksrevisionen i sin granskning funnit att särskilt kostnadsberäkningarna länge höll låg kvalitet och att kostnaderna kraftigt underskattats. Riksrevisionens slutsats är att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda järnvägens övergripande behov och granska satsningen på höghastighetståg enligt den så kallade fyrstegsmodellen. Utredningarna av höghastighetsjärnväg, som fram till nu kostat fem miljarder kronor, redovisar inte alla delar av projektet. Detta att redovisa projekt i dess helhet borde vara fullständigt självklart och är särskilt angeläget i ett projekt av den storleken, kostnaden och digniteten som byggande av nya stambanor för höghastighetståg.

Undertecknande partier delar Riksrevisionens slutsatser. Behoven inom infrastrukturen är stora och en satsning på höghastighetsjärnväg riskerar att tränga undan andra nödvändiga investeringar. Övriga investeringar i befintligt järnvägssystem och nya spår innebär att tåg kommer att färdas snabbare i framtiden, även utan höghastighetsjärnväg. Satsningar på järnvägen bör i första hand underlätta för arbetspendling och godstrafik. Detta stärker jobb och tillväxt i hela landet.

Det finns därmed starka skäl till att ifrågasätta projektet. Utifrån prioriteringar om den samhällsekonomiska och miljömässiga nyttan säger Moderaterna, Kristdemokraterna, Sverigedemokraterna och Liberalerna nej till höghastighetsjärnväg. Externa beräkningar pekar på en sammanlagd kostnad för projektet på upp emot 350 till 400 miljarder. De tidsmässiga vinsterna blir begränsade. Regeringen har dock valt att

bortse från faktiska kostnader och kritik från forskare, Trafikverket och RRV.  
Regeringen har fortsatt att driva på den största enskilda infrastruktursatsningen på  
många decennier fullt medveten om att projektet är underfinansierat och att kostnader  
för bärande delar inte finns med i beräkningen.

*Thomas Morell (SD)*

*Maria Stockhaus (M)*

*Magnus Jacobsson (KD)*

*Helena Gellerman (L)*