

Konstitutionsutskottet

Ink 2012 -01- 30

Dnr 050-1212-2011/12

Stockholm 2012-01-30

**Begäran om granskning av näringsdepartementets hantering av
tilläggsanslag för järnvägsunderhåll.**

Sveriges Television uppmärksammade i november 2011 att Trafikverket använt 125 miljoner kronor av ett extra anslag för drift och underhåll av järnvägar på sammanlagt 800 miljoner till att köpa ut en entreprenör, Balfour Beatty Rail, som enligt verkets bedömning inte fullgjort sitt uppdrag. I praktiken innebär det att drygt 15 procent av anslaget inte används för de förbättringar av drift och underhåll av järnvägsnätet de var avsedda för utan i stället betalas som kompensation till en entreprenör för att avsluta sitt uppdrag i förtid, i stället för att låta pengarna användas för att vidta åtgärder som kan förbättra trafiksituationen.

I den överenskommelse som träffats mellan Trafikverket och entreprenören framgår det tydligt att 125 miljoner kronor ska betalas av verket för att entreprenören ska gå med på att lösa det fem-åriga kontraktet efter bara ett år vilket syns i paragraferna 2.2 och 2.3 i avtalet.

- | | |
|-----|---|
| 2.2 | Entreprenadkontraktet skall gälla på oförändrade villkor fram till dess att det upphör enligt punkt 2.1. Entreprenören är införstådd med att förutbestämt underhåll enligt BVF 817, utom såvitt avser lampbyten och reläprovning, ska utföras endast efter Beställarens avrop. Parterna är överens om att en komplett underhållsbesiktning skyndsamt ska utföras. Underhållsbesiktningen ska utföras av en opartisk besiktningsman och kostnaden för besiktningen ska delas lika mellan parterna. Till dess att nyss nämnda besiktning utförts ska åtgärder enligt BVH 807.3X utföras endast efter Beställarens avrop. Efter det att nyss nämnda besiktning utförts ingår åtgärder enligt BVH 807.3X i det kontraktsåtagande som prissatts och specificerats i Entreprenadkontraktet. |
| 2.3 | Entreprenören skall vara berättigad till ersättning med 125 000 000 kr för kostnader och förluster i anledning av Entreprenadkontraktets förtida upphörande. Ersättningen skall erläggas av Beställaren till Entreprenören enligt följande: |
| | (i) 30 000 000 kr mot faktura sju (7) dagar efter detta avtals undertecknande |
| | (ii) 20 000 000 kr mot faktura den 31 december 2011 |
| | (iii) 75 000 000 kr mot faktura den 31 maj 2012. |

Sakläget bekräftas även av Trafikverket i en intervju för SvT:

"Av de 800 extra miljoner ni fick för drift och underhåll av regeringen i våras blev det bara 675 då eftersom ni skänkte bort 125?"

- *Vi måste ju ta pengarna någonstans ifrån, så ja det stämmer, säger Malin Holen (Trafikverket) till Västnytt.*¹

I samband med en interpellationsdebatt som undertecknad hade i frågan med ansvarigt statsråd Chatarina Elmsäter-Swärd (M) sade hon bland annat följande:

*”De (125 miljonerna) tas naturligtvis, enligt en bedömning, från det samlade anslag som Trafikverket har. Man kan säga att det i så fall är de 800 miljonerna. Men de 800 miljoner som särskilt anslogs är ”specade”, så att de används till rätt saker.”*²

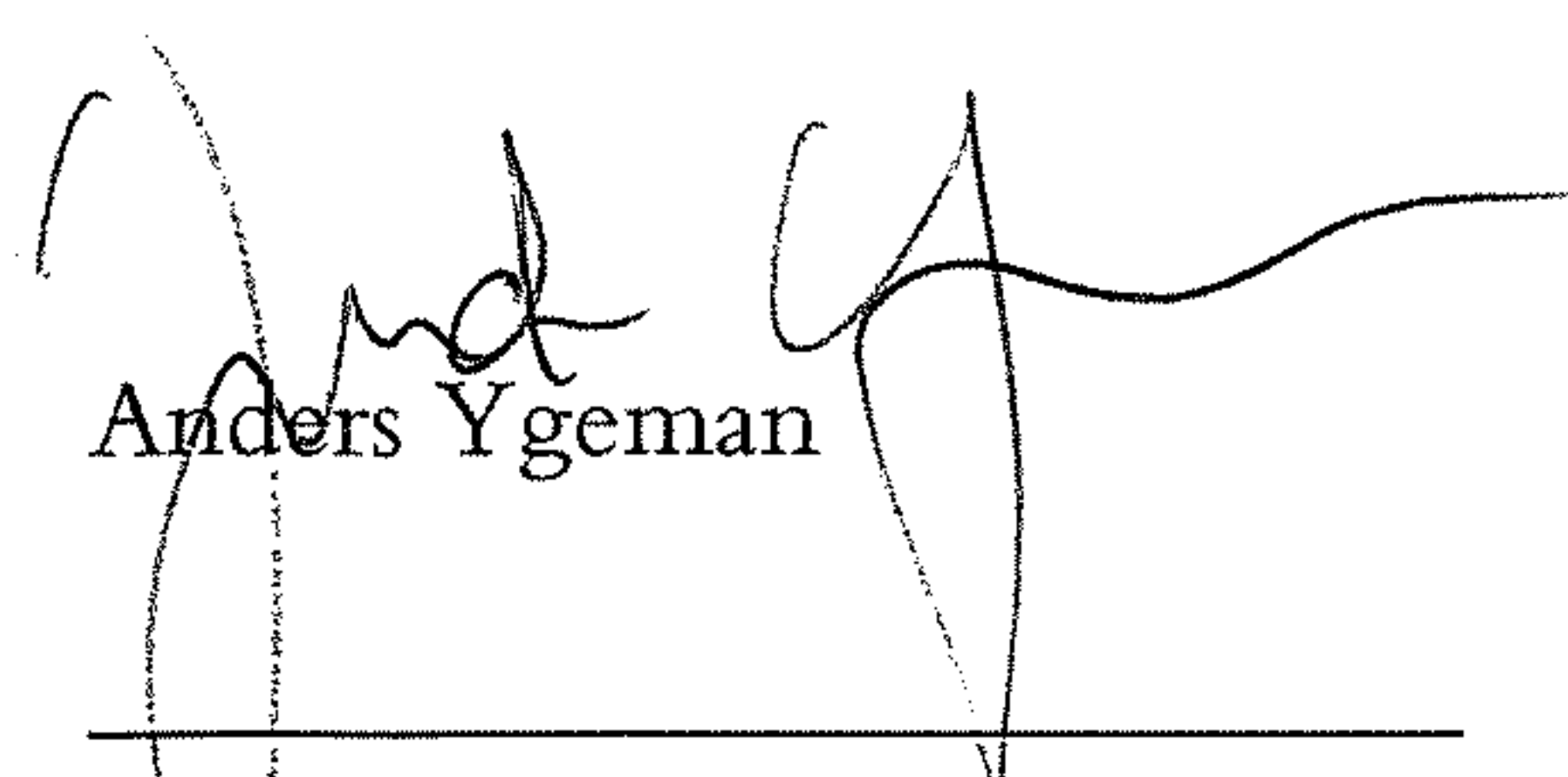
Efter den tidigare nämnda interpellationsdebatten ställde jag en skriftlig fråga till statsrådet kring vilken möjlighet hon ansåg att Trafikverket hade att använda anslag för järnvägsunderhåll till att betala vad som i praktiken kan kallas ett skadestånd. Svaret blev följande:

*”Regeringen har inte tidigare fått information om det enskilda avtalet. Enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket har Trafikverket bland annat till uppgift att ansvara för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Inom ramen för det bemyndigandet samt för det anslag som utgår för drift- och underhåll av järnvägar är Trafikverket bemyndigat att ingå entreprenadkontrakt och andra nödvändiga överenskommelser för verksamheten.”*³

Enligt svaret är det därmed helt i sin ordning att Trafikverket i teorin använder hela sitt anslag för järnvägsunderhåll för att lösa dåliga entreprenörskontrakt. Detta har aldrig varit riksdagens mening när pengarna för drift och underhåll av järnvägsnätet anslagits. Meningen har självfallet varit att pengarna fullt ut ska gå till att utföra verksamhet som bidrar till att resor med järnväg kan utföras så bra som möjligt.

Näringsdepartementets kontroll över hur anslagen används verkar också bristfällig. Regeringen har inte fått kännedom om Trafikverkets hantering av anslaget för järnvägsunderhåll förrän massmedia uppmärksammat saken.

Jag menar att regeringens tolkning av förordningstexten inte kan vara förenlig med vare sig budgetlagen eller bestämmelserna om riksdagens finansmakt i regeringsformen. Det finns också anledning att granska om styrningen av Trafikverket är tillräcklig när verket tillåts agera på detta sätt. Jag vill därför att konstitutionsutskottet granskar om regeringen genom sitt agerande har uppfyllt riksdagens beslut om medelstillelning till drift och underhåll av järnvägsnätet och den styrning i övrigt som sker av Trafikverket.


Anders Ygeman

¹ http://playrapport.svt.se/2.34007/1.2614613/misslyckades_-_fick_betalt_anda

² Riksdagens protokoll 2011/12:42 Anförande 82

³ Svar på skriftlig fråga 2011/12:262