

Motion till riksdagen 2012/13:T4

av Stina Bergström m.fl. (MP)
med anledning av skr. 2012/13:19

Utförande av drift och underhåll av järnväg

Sammanfattning

Situationen för tågresenärer och de företag som transporterar gods på spår är många gånger oacceptabel i Sverige. Förseningar och inställda tåg är vardagsmat, inte bara när det är köldgrader och mycket snö. Miljöpartiet vill skapa förutsättningar för en väl fungerande tågtrafik som attraherar nya trafikanter, både för gods- och persontrafik, så att järnvägen kan bli en kraftfull del av klimatomställningen. För att det ska bli möjligt krävs ett samordnat och effektivt underhåll, som inte bara ser till de akuta problemen utan som också kan jobba förebyggande.

Det är positivt att regeringen anslår mer pengar till järnvägsunderhåll de kommande tolv åren, även om ambitionsnivån behöver höjas ytterligare för att nå upp till Trafikverkets högsta ambitionsnivå i Kapacitetsutredningen. Men pengar är inte allt som behövs för att underhållet ska fungera. Miljöpartiet är av den uppfattningen att varje skattekrona ska användas så effektivt som möjligt. Tyvärr ser vi att dagens organisation av järnvägsunderhållet inte leder till en effektiv användning av skattepengar. Ett exempel är Balfour Beatty Rail, som fick köpas ut för 125 miljoner kronor av Trafikverket efter att ha misskött sitt uppdrag. Detta är bara ett exempel på brister i den nuvarande organisationen. Det finns fler och vi hade hoppats på en ordentlig, oberoende genomlysning av problemen, järnvägens status och ett genomtänkt förslag på en bättre organisation.

Därför är regeringens skrivelse en besvikelse. Regeringen rör sig inte en tum, och vi är kvar på ruta noll. Den har nöjt sig med att hämta in synpunkter från en part i målet – Trafikverket – som säger att det inte är några större problem, vilket varken resenärer, de som jobbar ute på spåren eller näringslivet håller med om. Trafikverket konstaterar också att man egentligen inte känner till hur väl underhållet utförs i dag. Regeringen tycker det är bra som det är och struntar i riksdagens uppdrag.

Miljöpartiet anser att regeringen måste göra ett uppriktigt försök att hitta former för ett effektivare och bättre samordnat underhåll. Vi ser att en över-

Fel! Okänt namn på

gång till underhåll i egen regi skulle ge många vinster, både för resenärer och för näringsliv. Vi anser därför att regeringen ska genomföra en utförlig utredning om järnvägssystemets organisering, där varje del av järnvägssystemets nuvarande fragmentiserade organisation utvärderas. Därutöver behövs en granskning både av underhållets kvalitet och av säkerheten på spåren.

Vi anser att det finns stora möjligheter att skapa ett effektivare underhåll. Genom att göra om och göra rätt kan både pengarna användas effektivare och järnvägen bli mer robust.

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utförlig utredning om järnvägssystemets organisering, där varje del av järnvägssystemets fragmentisering utvärderas.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen snarast bör återkomma till riksdagen med en genomgång av järnvägens faktiska status och underhållets faktiska kvalitet för att säkra underhållsbehovets omfattning och att resurserna prioriteras rätt.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör genomföra en särskild granskning av säkerheten på spåren, hur den påverkats i och med konkurrensutsättningen av underhållet och ifall en mer samlad organisation skulle vara bättre eller sämre för säkerheten.

Bakgrund

Riksdagens trafikutskott behandlade frågan om utförande av drift och underhåll av järnvägen i betänkande 2011/12:TU5. Utskottet menar att den ordning som finns i dag inte har lett till ökad effektivitet utan i stället har bidragit till förseningar och inställda tåg samt trafiksäkerhetsrisker. Det är utskottets uppfattning att underhållsarbetet måste organiseras på ett effektivare sätt och att Trafikverket i en framtida organisation bör ta ett tydligare helhetsansvar för underhållet. I samma linje gjordes ett tillkännagivande från riksdagen (rskr. 2011/12:247), där regeringen gavs i uppdrag att återkomma med förslag på en effektivare och mer samordnad organisation.

Regeringen har nu återkommit till riksdagen och i en skrivelse redogjort för sin ståndpunkt. Tvärt emot riksdagens uppdrag föreslår regeringen ingen förändring av underhållsorganisationen.

Synpunkter på regeringens skrivelse

Avregleringen – en framgångssaga?

Sverige har Europas mest avreglerade järnväg. Regeringen menar i sin skrivelse att ”denna inriktning har visat tydliga tecken på att vara framgångsrik”. Men alla är inte lika nöjda som regeringen. Pendlare mellan Stockholm och Motala som måste köpa två årskort från olika operatörer för att ta sig till jobbet och får dyrare resor. Resenärer mellan Göteborg och Malmö som tvingas skumpas på överfulla regionaltåg när SJ lägger ned sina snabbtåg. Resenärer som står frysande utanför stängda sålda stationer och väntar på tåg som är försenade för att tågentreprenören inte har snölok. Eller de två lokförare som var nära att köra in i varandras tåg i frontalkrock i Nyhem på grund av att informationen mellan entreprenörer brustit och personal arbetat för länge. De flesta av dessa personer och företag som inte fått sitt gods levererat i tid eller blivit utsatta för stora risker tycker troligen inte att avregleringen varit framgångsrik.

Avregleringen av tågtrafiken har skapat en rad problem för resenärerna. Den är också, vid sidan av det faktum att det under många år anslagits för lite pengar till underhåll, en anledning till sämre snöröjning och underhåll. Sedan 2001 har järnvägsunderhållet upphandlats i konkurrens. För närvarande har 95 procent av järnvägsunderhållet konkurrensumsatts¹. Det innebär att det är alltför många aktörer ute på spåren, och därmed är det svårare att få till en bra samordning. I dagsläget står fyra större aktörer för 97 procent av underhållskontrakten².

Fackliga företrädare har gett signaler om att säkerheten på spåren försämrats under denna period. Enligt uppgift från Seko har det under en följd av år före 2010 inte varit några dödsolyckor bland banarbetare. Men under 2010 och 2011 har det varit sju arbetsrelaterade (sex banarbetare och en passagerare) dödsolyckor. I ett uttalande i tidningen Arbetet säger Bengt Sjöö, chef vid Transportstyrelsens analysenhet, att ökningen inte kan vara ren slump³. Vi anser att uppgifterna om försämrad säkerhet i sig är tillräckliga för att ifrågasätta konkurrensumsättningen av underhållet.

Ett konkret exempel är Kimstadolyckan där ett X 2000-tåg krockade med en traktor på spåret och en passagerare dog⁴. Vid traktorn fanns ingen tillsyningsman trots att en sådan ska finnas på plats. Hade tillsyningsmannen funnits på sin plats hade olyckan kunnat undvikas. Nu miste en person livet och nära tjugo personer skadades. Kimstadolyckan är ett exempel på en händelse där flera entreprenörer var inblandade. Trafikverket hade utsett Strukton Rail till entreprenör för spårarbetet. De hade i sin tur anlitat Svensk Järnvägsteknik

¹ Regeringens skrivelse 2012/13:19 Utförande av drift och underhåll av järnväg, s. 5.

² Mätt i antalet spårkilometer, ibid, s. 9.

³ <http://arbetet.se/2011/12/09/sakerhet-pa-undantag/>.

⁴ http://www.svt.se/2.155297/1.2400133/dodsolyckan_i_kimstad_kunde_ha_undvikits.

Fel! Okänt namn på

AB – som i sin tur anlitat grävfirman Gabriel Nilsson AB. Dessutom fanns ytterligare två entreprenörer på platsen. Traktorföraren var ung och hade bara jobbat någon månad.

Tid att verka

Regeringen menar att förändringsarbete av den omfattning som konkurrensut-sättningen av järnvägsunderhållet har måste få tid att verka och att uthållighet därför är nödvändig. Men är man på väg åt fel håll räcker det inte med att vara uthållig. Då måste man också ändra riktning för att komma rätt. Det svenska experimentet med att handla upp drift och underhåll i konkurrens har pågått i tolv år, det borde vara tillräckligt för att kunna dra en slutsats kring hur det fungerar eller inte fungerar. Det är resenärerna och näringslivet (god-set) som får betala priset och det är hög tid för politiken att agera för att för-bättra situationen.

Internationella erfarenheter bör tas till vara

En intressant reflexion är att regeringen i det kortfattade avsnittet om internat-ionella erfarenheter väljer att utelämna uppgiften att det finns länder som efter att ha avreglerat järnvägsunderhållet bestämt sig för att åter driva det i egen regi. Vi måste våga lära av andra länders misstag. I slutet av 1990-talet var det ett flertal olyckor på spåren i England. Southhallyolucky med 7 döda och 139 skadade, Ladbroke Grove-olyckan med 31 döda och 520 skadade samt Hatfieldolyckan med fyra döda och 70 skadade. Det blev till slut för mycket. Politikerna tog tillbaka driften och underhållet i statlig regi. Låt oss sätta stopp för det svenska experimentet – innan vi får allvarliga olyckor även i Sverige.

Behov av långsiktighet

Regeringen framhåller att det skulle kosta 1–2 miljarder kronor att skapa en ny underhållsorganisation som bedrivs i egen regi. Det är självklart så att organisationsförändringar kostar pengar i ett första skede. Men på längre sikt ser vi att vinsterna med en förändrad organisation kan bli större, bl.a. genom förbättrad punktlighet, effektivitet och tillförlitlighet i tågtrafiken. Vi skulle därför gärna se en analys av kostnader på längre sikt, t.ex. där samordnings-vinster till följd av gemensam maskinpark tas till vara och att kompetensen stannar inom Trafikverket.

En av de största vinsterna med en omorganisation bedömer vi är synergief-fer mellan avhjälpande och förebyggande underhåll. I dagsläget är det så att en järnvägsarbetare som är ute på spåren och ser behov av en åtgärd som inte finns med i kontraktet, helt enkelt lämnar den åt sidan. Det är ju inte den personens ansvar. Men med en ny organisation skulle både avhjälpande och

Fel! Okänt namn på

förebyggande underhåll kunna göras mer samordnat. Så snart en annalkande brist upptäcks kan det åtgärdas snabbare, eftersom det finns någon som har ett helhetsansvar för banan.

Trafikverket tillhandahåller material, men inte maskiner

Trafikverket tillhandahåller järnvägsspecifikt material till försäljning för de entreprenörer som arbetar på spåren. De får köpa detta via Trafikverkets enhet Materialservice, och då till samma pris för alla. Materialservice försörjer på så sätt den svenska järnvägens infrastruktur med järnvägsspecifikt material och tjänster. Materialservice levererar till planerade projekt, underhållsarbete och till avhjälpande underhåll. Någon sådan motsvarighet för maskiner finns inte. Med undantag för två snöslungor äger och tillhandahåller Trafikverket inga maskiner för järnvägsunderhåll. I dag finns det sex aktörer på marknaden. Om alla dessa ska hålla maskinpark för allt slags underhåll måste det i slutändan bli större kostnader för underhållet. Det finns också en risk att det inte finns tillräckligt med maskiner när det är privata entreprenörer som ska tillhandahålla dem, eftersom det inte är tillräckligt lönsamt för varje enskild entreprenör att ha en så stor uppsättning av exempelvis snölok. Regeringen behandlar inte över huvud taget detta problem i sin skrivelse.

Trafikverket saknar underlag om underhållets egentliga kvalitet

I skrivelsen framgår att Trafikverket saknar detaljerade faktum om hur väl underhållet utförs, liksom hur väl det fungerade förr; det är därför svårt för Trafikverket att bedöma om kvaliteten skulle bli bättre med utförande i Trafikverkets regi. Den mest grundläggande frågan kring en omorganisation – dvs. om kvaliteten skulle bli bättre eller sämre – har alltså inte kunnat besvaras.

Miljöpartiets förslag

Utredning av järnvägssystemets organisering

För att komma vidare i frågan om organisering av järnvägsunderhållet anser vi att en utförlig utredning om järnvägssystemets organisering bör genomföras, där varje del av järnvägssystemets fragmentisering utvärderas. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening. Utifrån denna utredning bör nya slutsatser kunna dras om hur underhållet ska kunna effektiviseras och samordnas på ett bättre sätt. Ett förslag som utredningen bör titta närmare på är ett system där Trafikverket tillhandahåller inte bara materiel, utan även

Fel! Okänt namn på

maskiner. På så sätt skulle samtliga entreprenörer kunna hyra maskiner till järnvägsunderhåll till ett och samma pris. Det skulle kunna vara ett första steg i att skapa en mer samordnad och effektivare organisation för underhållet.

Vi anser även att regeringen i en sådan utredning ska göra en ordentlig internationell utblick även mot de länder som återreglerat sitt underhåll, t.ex. England. Utredningen bör också titta på avregleringens effekter på andra områden än underhållet, t.ex. Jernhusens roll i samband med konkurrensut-sättningen.

Vi anser även att denna utredning bör hämta in åsikter från fler parter än enbart Trafikverket. Alla järnvägens aktörer bör få komma med fakta och synpunkter. Det kan t.ex. vara andra berörda myndigheter, tågoperatörer, entreprenörer, resenärsorganisationer, näringslivet, fackföreningar och regionala trafikhuvudmän.

Fördelar med att driva drift och underhåll i egen regi

En anledning till att det är svårt att upphandla drift och underhåll är att det inte är lätt att definiera uppdragen, till skillnad från när man bygger nytt. Det blir lätt mycket tyckande och otydliga bedömningar. Många av de konflikter Trafikverket har i dag med entreprenörer är just kontraktsfrågor. En annan fördel med att driva underhåll i egen regi är att det blir tydligt vem som har ansvar för det trafikerade spåret. I dagsläget är det ett flertal entreprenörer som jobbar på Stockholms central inom drift och underhåll och investerings-jobb. Det är Trafikverkets uppgift att samordna detta, men vi har fått signaler om att verket inte har tillräcklig kraft för detta. Har Trafikverket drift och underhåll i egen regi så blir det lättare att ha tillräckligt god planering och reservresurser för att jobben ska avslutas på avtalad tid.

Vid en övergång till drift i egen regi kan och bör självklart vissa av de effektivitetsvinster som gjorts i samband med konkurrensut-sättningen tas till vara. Många nya och bra rutiner har införts och dessa kan man använda sig av även i egen regi. Men det kostar också en del pengar att exempelvis ha reservkapacitet för att hantera oförutsedda trafiksituationer. Vi anser att dessa kostnader är värda att ta för att få tåg som kommer i tid och en järnväg som är mer robust. Därför tycker vi att drift och underhåll av järnvägen ska utföras i egen regi av Trafikverket. Exakt vilken gränsdragning mellan olika typer av underhåll som bör göras är vi öppna för att diskutera.

Kvalitetssäkring av underhållet

Vi anser att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ta fram relevant information som gör det möjligt att göra en djupare analys av kvaliteten på järnvägsunderhållet, för att på ett bättre sätt kunna avgöra vilken organisation som är den mest lämpliga. Därför bör regeringen snarast återkomma till riksdagen med en genomgång av järnvägens faktiska status och underhållets faktiska kvalitet för att säkra underhållsbehovets omfattning och att resurser-

Fel! Okänt namn på

na prioriteras rätt. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Granskning av säkerheten på spåren

I skrivelsen beskriver regeringen att säkerheten på spåren blivit bättre. Samtidigt finns som redan nämnts uppgifter från Seko om att dödsolyckorna bland arbetare på spåren ökat de senaste åren. Mot bakgrund av dessa motstridiga uppgifter anser vi att det bör göras en särskild granskning av säkerheten på spåren, och hur den påverkats i och med konkurrensutsättningen av underhållet och ifall en mer samlad organisation skulle vara bättre eller sämre. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening. I granskningen bör det även ingå att titta på olyckstillbud. Ett exempel är ett allvarligt tillbud i Nyhem, mellan Bräcke och Långsele. Där hade det nyligen varit ett skifte mellan en entreprenör till en annan. En signalledning hade slagits ut av åskan och skulle repareras. Statens haverikommission slår fast att orsakerna till tillbudet var banarbetare som har tvingats jobba allt för många timmar och som inte fått tillräcklig information från den tidigare entreprenören. Slutresultatet blev att två godståg var nära att kollidera eftersom de båda två fick grönt ljus på den enkelspåriga sträckan.

Granskningen bör även titta på hur Trafikverket arbetar med säkerheten i dag, t.ex. i fråga om ifall de som jobbar på spåren har rätt utbildning och vems ansvar det är att utbilda personal. Granskningen bör även titta på vilket sätt Trafikverket ser till att säkerhetsföreskrifterna för arbetsmiljö faktiskt beaktas i genomförandet av entreprenader. Det är ofta underentreprenörer som arbetar på spåren och det kan då vara svårare att ha kontroll över vad de kan om säkerhet. Det bör också göras en genomgång av vilka åtgärder som har genomförts efter de olyckor och tillbud som varit och deras effekt hittills.

Stockholm den 19 oktober 2012

Stina Bergström (MP)

Annika Lillemets (MP)

Lise Nordin (MP)