

Motion till riksdagen 2013/14:T10

**av Stina Bergström m.fl. (MP)
med anledning av skr. 2013/14:201**

Riksrevisionens rapport om tågförseningar

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket snabbt bör bygga upp egen kompetens för att inspektera järnvägsanläggningens skick.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet i takt med att underhållskontrakten löper ut.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en bättre statlig styrning av och ett tydligt samhällsuppdrag för Jernhusens verksamhet.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att banavgifterna inte ska höjas.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att samordna tidtabellerna mellan olika operatörer och att prioritera trafiken så att förseningar minimeras och spåren utnyttjas effektivt.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om högre och stabila anslag till banunderhåll.

Bakgrund

I Sverige råder tågkaos. På landets perronger står människor och väntar på tåg som inte kommer. Förseningar, inställda tåg och urspårningar hör till vardagen för många pendlare som ofta tvingas ta bilen för att komma i tid till sina arbeten. Skrämmande fakta om järnvägens dåliga tillstånd har presenterats det senaste året. Oroliga lokförare och banarbetare berättar om hur deras larmrapporter om allvarliga fel på räls och banvall inte åtgärdas innan olyckan är ett faktum. Den 6 januari i år fick passagerarna på ett av SJ:s snabbtåg uppleva hur tåget skakade till kraftigt när det i 160 km/h passerade en växel i

Fel! Okänt namn på dokumenttypen: FEEL_GLES4

Huddinge. En stund senare spårade ett posttåg ur på samma ställe. Flera allvarliga fel på den här spårsträckan hade enligt banarbetare rapporterats in till Trafikverket för flera år sedan utan att de åtgärdats.

Samtidigt ser vi hur godstågsföretagen tvingas dra ned på verksamheten på grund av den bristande punktligheten och regeringens chockhöjning av banavgifterna. En färsk studie från KTH visar att den svenska exportindustrin förlorar hela 1,5 miljarder kronor årligen på grund av tågkaoset.¹

Riksrevisionens kritik

Riksrevisionen är tydlig i sin kritik. De pekar bl.a. på att med dagens system ägnar sig de som får kontrakt på banunderhåll åt kortsiktigt avhjälpande underhåll på bekostnad av det förebyggande långsiktiga underhållet. Att avreglera och stycka upp underhållet av järnvägen har inte varit den framgångsrika regeringen gärna vill påstå.

Enligt Riksrevisionen finns en outnyttjad potential i användningen av de befintliga banorna. Genom att effektivisera styrning och planering av järnvägens underhållsreparationer, trafikledning, underhållsdepåer, kapacitetstilldelning, tågdrift och fordonsunderhåll kan punktligheten öka, menar Riksrevisionen. Vidare konstaterar de att regeringen saknar överblick och underlag för att kunna styra de statliga och privata aktörerna ändamålsenligt och på ett sätt som minimerar tågförseningar och att regeringen inte gett aktörerna de förutsättningar och incitament som krävs för att förebygga tågförseningar. Tågförseningar drabbar både resenärer och godskunder, menar Riksrevisionen och lyfter fram missade trafikanslutningar, problem med barnomsorg, förskjutna möten, längre arbetstid, missade affärsmöjligheter och försämrade möjligheter för järnvägsgodsoperatörerna att konkurrera med godstransporter på väg.

Följande punkter lyfter Riksrevisionen fram specifikt:

- Nuvarande depåverksamhet missgynnar järnvägens utveckling och gör det svårare att motverka förseningar eftersom bristen på trafiknära depåer tvingar operatörer att färdas långa sträckor med tomma tåg.
- De underhållsdepåer som finns i dag ligger ofta på fel ställen och många är omoderna, vilket leder till eftersatt underhåll och avisning.
- Regeringen har i samband med avregleringen av järnvägen inte vidtagit nödvändiga åtgärder för att garantera punktligheten och minimera förseningarna på järnvägen.
- Trafikverkets organisering av underhållet av järnvägen fungerar inte ändamålsenligt.
- Trafikverkets metod för kapacitetstilldelning garanterar inte det mest samhällsekonomiskt effektiva resultatet.

¹ Nelldal, Bo-Lennart (2013). Större trafikavbrott vid Sveriges järnvägar 2000–2013 och dess effekter på transportkunderna. Rapport, KTH, avdelningen för trafik & logistik.

- Banavgifterna är för låga för att styra optimalt.
- Transportstyrelsen genomför inte proaktiv marknadsövervakning och tillsyn över systemen för kapacitetstilldelning, depåfrågor och kvalitetsavgifter så att tågtrafikens punktlighet främjas.
- Trafikverkets punktlighetsstatistik har stor betydelse för andra aktörer men brister i flera avseenden.

Järnvägsutredningen

Det är inte bara Riksrevisionen som riktar kritik mot hur underhållet hanteras. I den statliga utredningen om järnvägens organisations delbetänkande menar utredaren Gunnar Alexandersson att Trafikverket, för att klara sin roll som beställare, åtminstone bör ha egna resurser för kännedom om och kontroll av anläggningen. Att Trafikverket måste ha kunskap om sin egen anläggning är en självklarhet. Den senaste tidens urspårningar är ett av många tecken på att så inte är fallet. Miljöpartiet föreslog i sitt remissyttrande att utredningen om järnvägens organisation i tilläggsdirektiven skulle få i uppdrag att presentera ett förslag på en underhållsstruktur där Trafikverket bedriver underhåll i egen regi. Vi föreslog vidare att utredningen skulle presentera hur man kan gå över till en sådan organisation på ett smidigt sätt och hur ett återförande av underhållet till Trafikverket kan genomföras. Vi ansåg att det tillvägagångssätt som utredaren själv föreslog är en bra utgångspunkt: att detta görs i takt med att underhållskontrakten löper ut.² När regeringen presenterade sitt tilläggsdirektiv fanns emellertid detta uppdrag inte med, trots att det finns ett tydligt önskemål om detta från oppositionen.

Miljöpartiets synpunkter

Stora brister i organiseringen av underhållet skapar förseningar

Miljöpartiet delar Riksrevisionens kritik av hur regeringen hanterat avregleringen av järnvägen och hur detta påverkat punktligheten negativt. Vi ser att konkurrensutsättningarna och marknadsöppningarna bidragit till en rad problem för resenärerna. Förutom försämrad punktlighet har de även lett till höjda biljettpriser, krångliga biljettköp, långa väntetider och sämre service på stationerna.

Den borgerliga regeringens tanke med att konkurrensutsätta underhållet var att fler operatörer skulle öka effektiviteten. Med facit i hand kan det konstateras att så inte har skett. Antalet personer som jobbar direkt med underhåll har minskat. I dag varslar underhållsföretag personal, trots att regeringen

² SOU 2013:83 En enkel till framtiden? s. 256.

Fel! Okänt namn på dokumenttypen: FEEDBACK

säger sig skjuta till extra resurser till underhåll. Riksrevisionens granskning visar att det i dag finns få aktörer på entreprenörsmarknaden för järnvägsunderhåll och att nyetableringsgraden är låg. Underhållet sker i dag ofta med underleverantörer i flera led, där alla inte har tillräcklig kunskap om förhållanden på spåren.

I Storbritannien inträffade flera allvarliga dödsolyckor innan regeringen drog i nödbromsen och tog tillbaka underhållet i statlig regi. Vi i Miljöpartiet är övertygade om att för att få en robust och säker järnväg måste vi göra samma sak i Sverige.

Underhållsdepåerna försvårar underhållet och försämrar punktligheten

En annan huvudpunkt i kritiken från Riksrevisionen handlar om underhållsdepåerna. Stationsområden och depåer är viktiga nav för tågtrafiken, inte bara för resenärer utan även för godstransporter. I dag har Jernhusen, som i likhet med SJ är ett statligt ägt bolag, ansvar för dessa, liksom för vissa terminaler för omlastning och uppställning. Dagens akuta brist på anläggningar för att ta bort is från tågvagnar och lok (s.k. avisningsanläggningar) kan delvis förklaras av att Jernhusens krav på att leverera vinst till staten inte leder till största möjliga samhällsnytta. Vi delar Riksrevisionens bedömning att Jernhusen AB:s affärsmässiga uppdrag lett till att för få nya depåer byggs. Bristen på effektiva, trafiknära och moderna depåer tvingar i sin tur tågoperatörerna att färdas långa sträckor med tomma tåg, vilket tar upp stor kapacitet och skapar flaskhalsar och försämrade punktlighet.

Det är positivt att regeringen erkänner Riksrevisionens problembeskrivning men tyvärr är man inte beredd att vidta tillräckliga åtgärder för att komma till rätta med bristerna. Miljöpartiet vill se en bättre statlig styrning av och ett tydligt samhällsuppdrag för Jernhusens verksamhet.

Övriga synpunkter

Miljöpartiet delar inte Riksrevisionens bedömning att banavgifterna höjs för långsamt. Höga banavgifter kan i framtiden skapa incitament för längre och högre tåg, men först måste vi ha en fungerande järnväg. Att ytterligare höja banavgifterna i dag är också negativt ut klimatsynpunkt. Redan dagens nivåer på banavgifterna gör att gods flyttas över från järnväg till väg. För att skapa ett rättvist system måste även en vägavgift, en kilometerskatt för lastbilar, införas innan banavgifterna kan höjas.

Miljöpartiets förslag för tåg i tid

För att få punktligare tåg föreslår Miljöpartiet en rad olika åtgärder. Dessa presenterade vi redan 2011 i vår riksdagsmotion ”En ny tågordning”. Tre av förslagen för punktligare tåg är:

Låt Trafikverket utföra underhållet i egen regi

I takt med att underhållskontrakten löper ut anser Miljöpartiet att staten ska ta över det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet. Det som tidigare var Banverket produktion, nuvarande Infranord, ska åter bli en del av Trafikverkets verksamhet.

Bättre samordning av tidtabeller

För att undvika förseningar och samtidigt få plats med så många tåg som möjligt på spåren bör Trafikverket få ett tydligt uppdrag att samordna och prioritera de olika operatörernas tidtabeller och önskemål om tåglägen.

Mer pengar till underhåll

En viktig förklaring till förseningarna är det bristfälliga underhållet av järnvägen. För att komma till rätta med den stora underhållsskulden krävs tillräckligt med resurser för förebyggande underhåll och att Trafikverket prioriterar in nödvändiga tidsluckor på spåren för detta. Detta förutsätter ökade resurser och ett långsiktigt planerande, vilket i sin tur kräver att Trafikverket kan lita på att regeringen tillför medel, inte bara som extrasatsningar utan även långsiktigt. Miljöpartiet vill att banunderhållet höjs till en högre stabil nivå.

Stockholm den 14 april 2014

Stina Bergström (MP)

Annika Lillemets (MP)

Lise Nordin (MP)