

## Motion till riksdagen 2024/25:3290

av **Gunilla Svantorp m.fl. (S)**

## med anledning av skr. 2024/25:35 Riksrevisionens rapport om bildandet av Svevia och Infranord

---

### Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten i ökad utsträckning behöver bedriva väg- och järnvägsunderhåll i egen regi och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en utredning bör tillsättas för att belysa om Sverige ska återgå till den tidigare ordningen med ett statligt banverk respektive vägverk och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bryta tillbaka marknadiseringen och den därav påföljande byråkratiseringen och tillkännager detta för regeringen.

### Motivering

Riksrevisionen har granskat utfallen efter bildandet av bolagen Svevia och Infranord för drygt tio år sedan. Förvånansvärt nog har man valt att inte granska hur denna bolagisering påverkat själva verksamheten – hur underhållet och skicket på våra vägar och järnvägar har påverkats, hur hållbarheten i underhållet utvecklats, om trafikstörningarna ökat eller minskat, hur de totala samhällsekonomiska kostnaderna utvecklats. Inget av detta har Riksrevisionen tittat på, utan man har valt att enbart följa ett par företagsekonomiska parametrar som bolagens soliditet, utdelning och avkastning på eget kapital samt ytterligare några frågeställningar som ”antalet anbud per upphandling” och ”skillnaden mellan det vinnande och näst bästa anbudet i Trafikverkets upphandlingar”.

I revisionsrapporten görs därutöver ett antal iakttagelser om hur bolagiseringen och marknadiseringen utfallit. Resultatet har varit bedrövligt:

- Prisutvecklingen på anläggningsmarknaden har varit kraftig i jämförelse med den generella prisutvecklingen för privat konsumtion. Infrastrukturindex har ökat dubbelt så mycket som konsumentprisindex under perioden 2011–2022.
- Innovationsarbetet genom upphandlingar har försämrats, andelen utvecklingsfrämjande upphandlingar har minskat de senaste åren.
- Antalet anställda har ökat med över 50 procent, samtidigt som de personer som arbetar direkt med praktisk underhållsverksamhet har gått mot noll.

Också när det gäller de direkta effekterna för en ”bättre marknad” haltar det:

- Konkurrenten har blivit bättre på endast en av fyra delmarknader!
- Förutsättningarna för att konkurrensen sker på lika villkor har generellt inte blivit bättre.
- Båda bolagen, i synnerhet Infranord, har haft svårt att uppnå sina ekonomiska mål ”under stora delar av sin verksamhetstid”.

## Det krävs nu ett organisatoriskt och innehållsmässigt omtag

Järnvägar och vägar är så fundamentala samhällsdelar, som måste hålla hög och förutsägbar kvalitet. Uppstyckningen och bolagiseringen har varit ett misslyckande som drabbar både passagerarkollektivet och transportberoende företag. Exempelvis var tågens tidsållning år 2023 den sämsta sedan 2011.

Staten behöver därför, i mycket större utsträckning, återta kontrollen av järnvägs- och vägunderhållet. Detta behövs av en rad skäl, som ökad kvalitet och kapacitet på såväl räls som väg, större redundans och större totalförsvarsförmåga, bättre kompetensuppbyggnad på Trafikverket och för att motverka den kostsamma byråkratisering på bekostnad av verksamhet som skett på TRV sedan bolagiseringen av underhållsverksamheterna. Byråkratiseringen och den ökade upphandlingsverksamheten har lett till att transaktionskostnaderna ökat kraftigt.

Syftet med bolagiseringen var i grunden att få ett bättre underhåll till lägre pris. Detta har fallerat dubbelt. Tidöregeringen med stödpartiet SD måste nu ta sitt ansvar och skyndsamt vidta åtgärder för att Sverige ska få bättre vägar och järnvägar.

*Gunilla Svantorp (S)*

*Åsa Karlsson (S)*

*Mattias Ottosson (S)*

*Zara Leghissa (S)*

*Kadir Kasirga (S)*

*Carina Ödebrink (S)*

*Inga-Lill Sjöblom (S)*