

## INTERPELLATION TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen  
2024-11-26  
Besvaras senast  
2024-12-10

Till statsrådet Andreas Carlson (KD)

### 2024/25:231 Kostnadseffektivt järnvägsunderhåll

Regeringens infrastrukturproposition *Vägen till en pålitlig infrastruktur – för att hela Sverige ska fungera*, som lades fram i oktober 2024, inleds med att regeringen betonar att man har ”en övergripande strävan att på ett kostnadseffektivt sätt bidra till att uppnå ett bättre fungerande transportsystem”. Ordet kostnadseffektivitet används därefter frekvent och återfinns under så gott som varje kapitel.

Att hantera skattemedel ansvarsfullt och att säkerställa mesta möjliga nytta när resurser tas i anspråk är viktigt, men då behöver också betoningen av kostnadseffektivitet följas av tydliga åtgärder som hanterar och förändrar det som inte fungerar i dag.

När den svenska järnvägen avreglerades gjordes det utifrån föreställningen att ett upphandlat järnvägsunderhåll skulle skapa ett billigare och mer effektivt underhåll. Så har det inte blivit, vilket också ett flertal utredningar tydligt visat, inklusive regeringens egen produktivitetskommission, som beskriver bristande produktivitet och effektivitet. Utredningen *Framtidens järnvägsunderhåll* (SOU 2020:18) konstaterar att ”förutsättningar saknas för att styra underhållet på ett optimalt sätt”, vilket är en allvarlig kritik som förtjänar att tas på stort allvar.

Avregleringen av järnvägen medförde bildandet av Trafikverket, som är en beställarorganisation med uppdrag att upphandla järnvägsunderhåll. Flera utredningar har pekat på hur Trafikverket, som inte utför något underhåll i egen regi, successivt tappat kunskap om järnvägsanläggningen.

Upphandlingsförfarandet har också medfört höga transaktionskostnader till följd av omfattande överklaganden, vilket leder till dyra och långa beslutsprocesser. Snedvridna incitament är ytterligare ett problem som identifierats och som innebär att det förebyggande underhållet nedprioriteras då det inte anses lönsamt att utföra, vilket försvårar problemen samtidigt som det bidrar till en ständigt ökande underhållsskuld.

Konsekvenserna av detta är väl kända. Antalet tågförseningar har ökat, och under 2023 var tidshållningen den sämsta som uppmätts under perioden 2011–2023. Järnvägens underhållsskuld har ökat brant och beräknas nu uppgå till 90–100 miljarder kronor. Stora delar av järnvägsnätet är över hundra år gammalt

och kommer att nå sin tekniska livslängd under infrastrukturpropositionens planperiod, det vill säga inom de kommande tolv åren. Behovet av ett tids- och kostnadseffektivt järnvägsunderhåll är akut. Resenärer och företag drabbas i dag hårt av försämrad punktlighet i tågtrafiken, vilket blir konsekvensen av dessa brister i järnvägsunderhållet. I alltför stor utsträckning går resurser till att åtgärda akuta fel i järnvägen i stället för att stärka det förebyggande underhållet och minska riskerna för fel som orsakar trafikstörningar.

Väldigt lite talar för att nuvarande upplägg kommer att lösa grundproblemen med fragmentering, brist på helhetsansvar, försämrad kunskap om järnvägsanläggningen, höga transaktionskostnader och snedvridna incitament. På samma sätt finns också väldigt lite som talar för att regeringen kommer att uppfylla sitt löfte om kostnadseffektivitet vid järnvägsunderhåll. Vänsterpartiet anser att nuvarande marknadsmisslyckande gällande järnvägsunderhållet är en betydande anledning till det tågkaos som alltför ofta drabbar dem som i sin vardag är beroende av fungerande tågtrafik. Vår uppfattning är att staten bör ta tillbaka kontrollen över järnvägen och utföra järnvägsunderhållet i egen regi.

Med anledning av ovanstående önskar jag fråga statsrådet Andreas Carlson:

1. Instämmer statsrådet med Produktivitetskommissionen, som menar att det är motiverat att göra en översyn och utvärdering av huruvida bildandet av Trafikverket uppnått sina syften och om organiseringen av sektorn är ändamålsenlig?
2. Avser statsrådet att vidta åtgärder, och i så fall vilka, för att kostnadseffektivitet ska uppnås i en sektor som enligt SOU 2020:18 saknar förutsättningar att styra underhållet på ett optimalt sätt?
3. Avser statsrådet att i närtid vidta åtgärder för att stärka det förebyggande järnvägsunderhållet och därmed minska riskerna för trafikstörningar för resenärer och företag?

.....

Malin Östh (V)

Överlämnas enligt uppdrag

Rebecca Heinemann