

Motion till riksdagen 2020/21:3869

av **Maria Stockhaus m.fl. (M)**

med anledning av skr. 2020/21:86 Riksrevisionens rapport om Trafikverkets drift och underhåll av järnvägar

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning av organisationen av drift och underhåll av järnvägsinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Riksrevisionen konstaterar i sin rapport (RiR 2020:17) ytterligare en gång allvarliga brister i organisationen av svensk infrastruktur. I rapporten konstateras att 28 av 31 studerade kontrakt för basunderhåll av järnvägar som löpte mellan 2017 och 2019 hade en högre slutkostnad jämfört med anbudssumman. Riksrevisionen noterar att den genomsnittliga kostnadsökningen var 74 procent. Vidare konstaterar Riksrevisionen att drygt hälften av de kontrakt som ingått i analysen har upphandlats av Trafikverket, i övriga fall genomfördes själva upphandlingen av Banverket.

Riksrevisionen konstaterar att kostnadsavvikelserna för drift och underhåll var 74 procent i genomsnitt och att kostnadsavvikelserna för vinterunderhåll var i genomsnitt 91 procent. Riksrevisionen noterar att även om totalentreprenader leder till lägre kostnadsavvikelser innebär inte det att det per automatik också leder till högre kostnadseffektivitet. Förklaringen beror sannolikt på att mängdförändringar och tilläggsbeställningar uppkommer senare under kontraktstiden. Riksrevisionen konstaterar att kontrakt som förlängdes i en särskild överenskommelse, dvs. förlängning som inte avsågs i det ursprungliga kontraktet som en option, har 260 procentenheter större kostnadsavvikelse jämfört med kontrakt med ordinarie kontraktstid och eventuellt utlöst optionstid.

Vidare konstaterar Riksrevisionen att de system som Trafikverket använder för att ge en fullständig och aggregerad bild av tillståndet i anläggningen, inklusive historiska

och tänkbara framtida tillstånd, har brister. Slutligen kritiserar Riksrevisionen Trafikverkets upphandlingar för att kontrakten är svåra att realisera och i stället riskerar att leda till fördyringar.

Regeringen säger sig dela Riksrevisionens bedömning och uppdrog därför den 28 januari 2021 åt Trafikverket att upprätta en handlingsplan med ett åtgärdsprogram för att minska möjligheterna att genomföra obalanserad budgivning samt motverka kostnadsöverskridanden i verksamheten. Uppdraget ska redovisas senast den 2 juli 2021. I sitt svar ägnar sedan regeringen stort utrymme åt ett ideologiskt färgat resonemang som bygger på att nuvarande problem uppstod när fler aktörer släpptes in i järnvägsunderhållet. Regeringen skriver: ”När järnvägsunderhållet omreglerades och utsattes för full konkurrens så har marknaden för basunderhåll delvis inte utvecklats i en riktning som är långsiktigt hållbar. Mot denna bakgrund anser regeringen att åtgärder behöver vidtas när det gäller järnvägsunderhållets organisering i syfte att säkerställa ett effektivt genomförande och stärkt statligt ansvar för utförande av underhåll.”

Moderaterna delar Riksrevisionens kritik och anser att kostnadsavvikelserna mellan anbudspriser och slutkostnader är stora. Däremot anser vi inte att regeringens ideologiskt färgade tolkning av rapporten är rimlig. Sund konkurrens och mångfald stimulerar kreativitet och sänker kostnader. Problemen som beskrivs i Riksrevisionens rapport är inte en dåligt fungerande marknad utan en dåligt fungerande organisation avseende upphandling både kring nybyggnation, underhåll och ombyggnad. Regeringens enda lösning är att fortsatt hänvisa till 2018 då en särskild utredare tillsattes med uppdrag att utreda hur Trafikverket ska kunna ta över underhållet av järnväg från marknadsaktörer (dir. 2018:24).

Att regeringen gett ett uppdrag åt Trafikverket är långt ifrån tillräckligt och kommer inte åt grundproblematiken. I kombination med en uttalad politisk ambition att återförstatliga underhållet riskerar regeringens politik att förvärra en redan mycket problematisk situation. Moderaterna vill i stället att Riksrevisionens rapport sätts in i en politisk kontext kopplad till de större och mer genomgripande strukturella problemen. Svensk infrastruktur behöver hitta tillbaka till principer om ansvar för skattebetalarnas pengar, ordning och reda. Projekt, oavsett om det handlar om nybyggnation eller underhåll, ska färdigställas i tid och inom given budgetram. Dagens miljardrullning måste stoppas.

Kritiken som Riksrevisionen framför är långt ifrån ny. Riksrevisionen konstaterar i en rapport 2019 (RiR 2019:24) att avvikelsen för basunderhållet för statliga vägar avseende upphandlat pris och slutlig kostnad är större för basunderhållet än för andra typer av entreprenader som Trafikverket använder sig av. Det genomsnittliga baskontraktet ökade med 41 procent.

I en rapport 2018 (RiR 2018:30) är Riksrevisionens slutsats att det trafikslagsövergripande perspektivet inte har fått fullt genomslag inom Trafikverket. Fyrstegsprincipen används främst för vägprojekt och bristerna beskrivs sällan så brett att åtgärder från olika trafikslag prövas. Dessutom är kvaliteten på Trafikverkets åtgärdsvalsstudier, där fyrstegsprincipen ska vara vägledande, ojämn. Granskningen visar även att Trafikverket inte alltid följer fyrstegsprincipen. I hälften av de granskade projekten har inte de minst omfattande alternativen, s.k. steg 1-åtgärder, prövats. Samtidigt saknar Trafikverket verktyg för att genomföra många av steg 1-åtgärderna.

I en rapport 2017 (RiR 2017:8) identifierar Riksrevisionen brister som begränsar effektiviteten i underhållsarbetet. Det handlar bl.a. om att Trafikverket saknar viss kunskap om vägnätets tillstånd, att Trafikverkets metoder för beräkning av efter-

släpande underhåll i vägnätet medför stora osäkerheter och att samhällsekonomiska bedömningar inte används i tillräckligt hög utsträckning i prioriteringen av underhållsåtgärder. Därutöver finns problem kopplade till finansieringen av beläggningsunderhållet som innebär hinder för att välja de mest kostnadseffektiva lösningarna.

Moderaternas analys är att det krävs större förändringar för att komma åt utvecklingen där projekt oavsett färdslag blir dyrare än beräknat och genomgående försenade. Detta leder fram till att problem identifieras, åtgärder listas men att problemen kvarstår. Regeringen har bidragit till detta genom att medvetet frångå fyrstegsprincipen när det gäller hanteringen av frågan om höghastighetståg, den största infrastruktursatsningen på decennier. Detta kritiserade Riksrevisionen skarpt i en rapport (RiR 2019:31).

Moderaterna vill i kontrast till regeringen inte ge Trafikverket ytterligare ett uppdrag att ta fram nya listor på åtgärder för att stärka sitt eget arbete. I stället vill Moderaterna tillsätta en större utredning där hela den svenska modellen för att planera, upphandla och genomföra infrastrukturprojekt och underhåll ses över. Utredningsuppdraget ska utgå från att underlätta för att använda fyrstegsprincipen. Utredningen ska vidare bejaka helhetsprincipen i alla projekt samt kartlägga hur andra länder organiserar sin upphandling av infrastruktur. Syftet är att hämta inspiration från länder som lyckas bättre än Sverige bl.a. avseende organisering och planering för underhåll samt att genomföra nya projekt snabbare och inom anslagna budgetramar.

Slutligen bör understrykas att arbetet med att utveckla svensk infrastruktur inte får stanna av i väntan på utredningens förslag. Arbetet, både avseende att förbättra upphandlingar och fullfölja redan avtalade infrastruktursatsningar, måste fortsätta i oförminskad takt under utredningens gång inom ramen för nuvarande organisation.

Maria Stockhaus (M)

Sten Bergheden (M)

Anders Hansson (M)

Marléne Lund Kopparklint (M)

Åsa Coenraads (M)

Helena Antoni (M)