

INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2022-04-06
Besvaras senast
2022-04-27

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2021/22:440 Bättre järnvägsunderhåll

De senaste veckorna har det varit mycket stora förseningar för tågen på den södra respektive västra stambanan. Resor mellan Stockholm–Malmö respektive Stockholm–Göteborg har ibland blivit mer än en timme försenade. Detta har sin upprinnelse i hastigt upptäckta fel i rälsen, vilket har lett till akuta reparationsåtgärder utanför Flen och Nässjö. Sprickorna i rälsen är dessvärre symptomet på decennier av eftersatt järnvägsunderhåll. Om vi inte skyndsamt skapar en bättre ordning för järnvägsunderhållet kommer järnvägen att få dras med fortsatta akutinsatser, vilket i sin tur kommer att leda till nya förseningar, och på sikt kommer järnvägen att tappa i attraktionskraft hos resenärerna. De nya resorna kommer då att ske med flyg eller egen bil, något som är mycket sämre ur ett klimatperspektiv.

Regeringens föreslagna tillskott till järnvägsunderhåll är helt och hållet otillräckligt. Därför föreslår Vänsterpartiet 60 miljarder kronor mer än regeringen till underhåll av järnvägen i vårt förslag till ekonomiska ramar för infrastrukturplanen 2022–2033.

Ett bra järnvägsunderhåll handlar inte bara om hur mycket pengar som anslås utan också om vem som har huvudmannaskapet och ansvaret. I dag är järnvägsunderhållet i Sverige helt och hållet avreglerat. Trafikverket är reducerat till en upphandlare av i dagsläget 34 baskontrakt. Resultatet har blivit att Trafikverket som förvaltare har dålig koll på sin egen anläggning. Denna negativa bild stärks av den statliga granskningen av järnvägsunderhållet, *Framtidens järnvägsunderhåll* (SOU 2020:18). Utredaren konstaterar att avregleringen inte lett till det önskade resultatet med ett effektivare och bättre järnvägsunderhåll och skriver: ”Konkurrensutsättningen av järnvägsunderhållet har inte lett till den effektivisering och innovation i underhållsverksamheten som var förhoppningen.”

Dessutom har avregleringen bidragit till kraftiga kostnadsökningar. Riksrevisionen pekar i rapporten *Drift och underhåll av järnvägar* (RiR 2020:17) på att slutpriset för ett underhållskontrakt i snitt ökar med 74 procent jämfört med anbudspriset. Utredningen *Framtidens järnvägsunderhåll* föreslår att Trafikverket ska ta tillbaka åtta baskontrakt och bedriva det underhållet i egen regi. Vänsterpartiet ser det som ett bra första steg mot ett mer robust och kostnadseffektivt järnvägsunderhåll som drivs i egen regi, men vi hade önskat att utredningen hade dragit den logiska slutsatsen och föreslagit att

järnvägsunderhållet ska återgå till statlig regi.

Det har nu gått två år sedan utredningen Framtidens järnvägsunderhåll presenterade sitt betänkande. Dessvärre har regeringen avstått från att lägga fram något konkret förslag i linje med utredningens rekommendationer. Kombinationen av ett fortsatt underfinansierat järnvägsunderhåll med ett kostnadskrävande och ineffektivt avreglerat underhåll kommer att bli en växande underhållsskuld och en successiv nedbrytning av svensk järnväg. Detta är helt i strid med våra trafikpolitiska mål och klimatmålet om att minska utsläppen med 70 procent till senast 2030.

Med anledning av detta vill jag fråga infrastrukturminister Tomas Eneroth:

1. När avser ministern att lägga fram förslag baserade på den statliga utredningen Framtidens järnvägsunderhåll?
2. Vilka ytterligare åtgärder avser ministern att vidta för att svensk järnväg inte successivt ska brytas ned?

.....

Jens Holm (V)

Överlämnas enligt uppdrag

Gergö Kisch