

Enskild motion

Motion till riksdagen 2015/16:1521

av Börje Vestlund m.fl. (S)

Åtgärder i det svenska järnvägsnätet

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av åtgärder mot problem och systemfel i det svenska järnvägsnätet och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Statusen på svensk järnvägsinfrastruktur är akut och underhållet såväl som reinvesteringarna är grovt eftersatta. Det absolut viktigaste för att få fungerande järnväg är att öka investeringarna i systemet. Men orsaken till dagens problem står inte enbart att finna i bristande resurser för drift, underhåll och reinvesteringar, utan det är orsakat av en kombination av resursbrist och ogenomtänkt avreglering

För att säkerställa att de resurser som verkligen läggs på underhåll och reinvesteringar av svenska järnvägar krävs att organisationen för underhållet stöps om. Med dagens upphandlingssystem ökar transaktionskostnaderna i alldeles för hög takt. Av lägesrapport från Trafikverket framgår det att allt större delar av budgeten för drift och underhåll av järnvägen går till annat än drift och underhåll. Det vill säga att transaktionskostnaderna har ökat med upphandlingssystemet.

Detta framgår i Trafikverkets rapport *Situationen i det svenska järnvägsnätet* där det beskrivs att ”en betydande och ökande del av de totala resurserna för underhåll och reinvesteringar går till indirekta drifts- och underhållskostnader till exempel underhållsstyrning, telekommunikation, elnät och interaktion med operatörer. Dessa aktiviteter förnygrar eller förnyar inte själva järnvägsnätet direkt men är ändå nödvändiga”. Två av posterna kan tolkas som tydliga transaktionskostnader – underhållsstyrning och interaktion med operatörer. Trafikverket beskriver vidare att de

justerade kostnaderna för indirekt underhåll har ökat med 13 procent varje år under perioden 2002 till 2009.

Fler tjänstemän på verket sitter och räknar på kontrakt, fler kontrollerar underhållsentreprenörerna, fler tvistar om priser och paragrafer och fler försöker kommunicera med entreprenörerna – därför ökar också kostnaderna för hela systemet i sig.

Järnvägen är ett system och det krävs samordning i alla led för att det ska fungera effektivt. Genom att splittra upp och inte utföra eget banunderhåll har Trafikverket förlorat kontrollen över läget ute i spåret. Det påverkar myndighetens förutsättningar att bedöma vilka underhållsåtgärder som behöver vidtas och hur resurserna gör som bäst nytta. Systemet leder till att Trafikverket är helt i händerna på entreprenören eftersom det är entreprenörerna som själva rapporterar om banans tillstånd i datasystemen. Detta har bland annat påpekats av Riksrevisionen i rapport *Underhåll av järnväg* (RiR 2010:16).

Vidare skriver Trafikverket självt i rapport *Situationen i det svenska järnvägsnätet*:

”Den nuvarande styrmodellen uppvisar brister. Nuvarande styrmodell gör det svårt att bestämma exakt hur stora utlägg för underhåll och reinvesteringar som görs på olika aktiviteter och anläggningstyper och vilka effekter aktiviteterna har på anläggningen, vilket försvårar ett optimalt resursutnyttjande inom drift och underhåll”. Med det säger alltså Trafikverket självt att det inte längre har någon koll på läget ute i spåret.

Informationskanalerna som tidigare fanns i det egna samordnade underhållet är borta. Myndigheten vet alltså inte längre hur resurserna för underhåll gör bäst nytta.

Styrmodellen uppvisar inte bara brister. Den är på väg att falla sönder. Alla minns Balfour Beatty Rail. Efter förhandlingar med Trafikverket kom de överens om att avsluta ett stort kontrakt för drift och underhåll i Västra Götaland. Företaget hänvisar till ”oförutsedda kostnader”. Man bröt kontraktet för att Trafikverket och Balfour Beatty Rail hade meningsskiljaktigheter i hur kontraktet skulle tolkas. Trafikverket trodde att de hade tecknat avtal om fullständig snöröjning men detta hade Balfour Beatty ”tolkat bort” utifrån kontraktets utformning. För detta får Balfour Beatty 125 miljoner kronor. Sverige sticker dessutom ut genom att inte låta myndigheten utföra något underhåll överhuvudtaget. EU-rätten innehåller inte regler för hur en medlemsstat väljer att organisera och utföra drifts- och underhållsverksamhet. En majoritet av jämförbara länder utför underhåll i myndighetsregi. Som exempel på hur verksamheten organiseras kan nämnas att i Tyskland, Frankrike, Schweiz, Spanien, Storbritannien, Belgien och Irland är det infrastrukturförvaltaren som i huvudsak utför drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen. I Norge upphandlas vissa delar, bl.a. spårriktning. I Finland upphandlas drift och underhåll i konkurrens.

Järnvägen är ett system och sköts inte ena delen ordentligt vältras kostnaderna över till nästa aktör i ledet. Men om en aktör tar ansvar för helheten ökar incitamenten för att göra det ordentlig från första början. Dessutom krävs det samordning och effektiv kommunikation över hela järnvägsnätet för att uppnå de stordriftsfördelar som finns. I utredning genomförd av Trafikverket (Trafikverket, 2010, *Utredning Järnväg Vinter*) påvisas att en av de stora orsakerna till förseningar i tågtrafiken vintern 2009–2010 var att samarbetet med entreprenörer som sköter drift och underhåll inte fungerade tillfredsställande, det vill säga att Trafikverket och alla entreprenörer ute i spåret inte lyckades kommunicera med varandra.

Börje Vestlund (S)

Arhe Hamednaca (S)

Lawen Redar (S)

Emanuel Öz (S)

Anders Österberg (S)