

Motion till riksdagen 2012/13:T5

av Anders Ygeman m.fl. (S)
med anledning av skr. 2012/13:19

Utförande av drift och underhåll av järnväg

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utförlig utredning om järnvägssystemets organisering, där varje del av järnvägssystemets fragmentarisering utvärderas.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen snarast ska återkomma till riksdagen med en genomgång av järnvägens faktiska status och underhållets faktiska kvalitet för att säkra underhållsbehovets omfattning och att resurserna prioriteras rätt.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket fortsättningsvis ska utföra säkerhets- och underhållsbesiktning av järnvägen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skapa sammanhållna och strategiskt avgränsade underhållsregioner.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att pröva framkomlighetsbaserade underhållskontrakt för att premiera långsiktigt förebyggande underhåll.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att säkerställa tillräckliga anslag till underhållet för att kunna komma upp i den nivå på kapacitet som järnvägssystemet ursprungligen har utformats för.

Motivering

Riksdagen har i ett tillkännagivande till regeringen bett regeringen att återkomma till riksdagen om hur järnvägsunderhållet ska organiseras. Vi konstaterar att regeringen i skrivelse 2012/13:3 inte har hörsammat riksdagens be-

Fel! Okänt namn på

slut. Regeringen vill inte se järnvägens problem och kommer inte heller med några förslag på åtgärder för att järnvägsunderhållet ska kunna organiseras på ett sätt som ger en tillförlitligare järnväg. Detta är illa i sig, men än allvarligare är det att regeringen inte har kontroll på hur underhållet faktiskt fungerar. Regeringen konstaterar i skrivelsen att ”I dag mäter Trafikverket den tekniska statusen på järnvägsanläggningen relativt väl, men det saknas detaljerade fakta om hur väl underhållet utförs, liksom hur väl det fungerade förr.” På denna grund går det inte att fatta långsiktiga underhållsbeslut. Regeringen måste tillgodogöra sig detaljerad kännedom om underhållets faktiska kvalitet.

Det svenska järnvägssystemet är i en mycket allvarlig situation. Inställda tåg och timslånga förseningar hör till vardagen för både arbetspendlare och exportindustrins transportköpare. Även helg- och semesterresenärer har vid återkommande tillfällen drabbats av tågtrafikens problem.

Trafikverkets kapacitetsutredning visar att det svenska järnvägssystemet är starkt ansträngt. Om inte betydande nyinvesteringar och förbättringar av underhåll görs kan situationen bli än mer allvarlig mot år 2025, visar kapacitetsutredningen.

Regeringen klarar inte järnvägsunderhållet och når inte upp till de underhållsnivåer som enligt Trafikverket krävs för en fungerande trafik. Vi socialdemokrater har därför i vår budget för 2013 valt att anslå 400 miljoner kronor extra till drift och underhåll av järnvägen. Därmed skulle järnvägssystemet åter kunna fungera för den kapacitet det en gång utformades för.

Riksdagen konstaterade i betänkandet 2011/12:TU5 att dagens situation för järnvägsunderhållet inte främjar järnvägens utveckling. Försenade och inställda tåg och rena säkerhetsrisker är en del av vardagen.

Som det fungerar i dag måste Trafikverket många gånger tillkalla entreprenörer och underentreprenörer för även enkla men akuta reparationer i det avhjälpande underhållet. Vi socialdemokrater ställer oss frågande till hur effektiv denna ordning egentligen är. Risken är att denna ordning med ett uppsplittrat underhåll har lett till ett ineffektivt underhåll med ökade kostnader, sämre information om järnvägens kvalitet och ökade säkerhetsrisker. Sverige är närmast unikt i det att banhållaren inte själv inspekterar banans status. Enligt vår mening är det centralt att banhållaren, Trafikverket, genomför säkerhets- och underhållsbesiktning av järnvägen för att så tidigt som möjligt upptäcka tekniska fel och brister som kan leda till säkerhetsrisker och driftavbrott. Att Trafikverket har fullständig kunskap om järnvägens tekniska status och har egen kompetens att utföra dessa inspektioner är mycket viktigt för att få en tydligare styrning av järnvägsunderhållet.

Under vintern 2010–2011 var Trafikverket tvungna att bryta ett stort underhållskontrakt med entreprenören Balfour Beatty. Entreprenören klarade inte av sina åtaganden. För detta kompenserades Balfour Beatty med 125 miljoner kronor. Pengar som annars skulle gått till angeläget järnvägsunderhåll.

Säkerhetsriskerna med det uppsplittrade underhållet har visat sig upprepade gånger. Ett av flera allvarliga tillbud inträffade den 9 juni 2011 på sträckan Nyhem–Gröttingen i Jämtland. Två godståg var nära att kollidera.

Fel! Okänt namn på

Orsaken var ett signalfel. I Statens haverikommissions utredning framkom att en av orsakerna till det allvarliga tillbudet var att flera olika entreprenörer varit inblandade i ett underhållsarbete. Den ena entreprenören visste inte vad den andre hade gjort. Ytterligare ett exempel är den svåra kollisionen den 12 september 2010 mellan ett X 2000 tåg och en traktorgrävare som gjorde underhållsarbete i Grimstad i Östergötland.

Trafikutskottet ansåg i betänkande 2011/12 TU:5 att Trafikverket i en framtida organisation borde ta ett tydligare helhetsansvar för underhållet. Riksdagen riktade ett tillkännagivande till regeringen om att återkomma till riksdagen med förslag på hur underhållet av järnvägsinfrastrukturen skulle organiseras på ett mer effektivt och samordnat vis.

I regeringens skrivelse 2012/13:3 görs en genomgång av de organisatoriska förändringar som den svenska järnvägen genomgått sedan 1988. Enligt uppgift upphandlar Trafikverket i dag 95 procent av järnvägsunderhållet. Regeringen konstaterar att utvecklingen i Sverige mot en mer avreglerad järnvägssektor har skett tidigare än i många andra jämförbara länder. Man konstaterar vidare att i en majoritet av länder sker drift och underhåll i egen regi medan endast Sverige och Nederländerna valt att upphandla detta i stort sett helt i konkurrens. I de flesta länder i Västeuropa sköts i stället drift och underhåll av den statliga infrastrukturförvaltaren. Vi ser det som något märkligt att regeringen valt att utelämnat Storbritannien där långt gångna avregleringar av järnvägsunderhållet orsakade flera allvarliga olyckor. Bland annat den s.k. Hatfieldolyckan år 2000 – olyckan där fyra personer dödades och ett sjuttioal skadades. Den ansvariga underhållsentreprenören, Balfour Beatty, dömdes skyldig i brittisk domstol för att ha bragt fyra människor om livet.

Vi ställer oss mycket frågande till regeringens bild av järnvägsunderhållet. Man verkar inte se det andra ser då man hävdar att järnvägsunderhållet fungerar bra. Regeringen ser företaget Balfour Beattys arbete i Sverige som ett positivt inslag. Trots att ansvarigt statsråd – Catharina Elmsäter-Svärd – prickats av riksdagens konstitutionsutskott för just hanteringen av ett av Balfour Beattys underhållskontrakt.

Regeringen säger i skrivelsen att entreprenadmarknaden för järnvägsspecifikt underhåll ”fungerar, men ännu inte är perfekt”. I skrivelsen uttrycks att stora prisvariationer, stark marknadskoncentration och låga vinstmarginaler för långsiktiga investeringar är tecken på att marknaden ännu inte är välfungerande. Någon omfattande diversifiering eller internationell expansion har heller ännu inte skett, menar regeringen.

Vi konstaterar att regeringen hamnat i något som ser ut som en ideologisk lösning. Det enda problemet med järnvägsunderhållet för regeringen verkar vara att vinsterna är för låga för entreprenörerna. Det egentliga problemet, att vi saknar en fungerande, robust och punktlig tågtrafik i Sverige, verkar ha gått regeringen förbi. SJ AB har gått så långt att det inte längre fullt ut ersätter resenärer då järnvägen drabbats av fel som SJ AB som beror på bristande underhåll.

Regeringen anser att ett återtagande av drift och underhåll i Trafikverkets regi medför avsevärda organisationsförändringar och riskerar att pågående effektiviseringsarbete inom transportsektorn tappar kraft.

Fel! Okänt namn på

Drift och underhåll av landets järnvägar är en viktig fråga för sysselsättningen i Sverige, för det långsiktiga förtroendet för järnvägen och säkerheten och för både passagerare och dem som arbetar med järnvägen. Fungerande järnvägar är också en förutsättning för att transportsektorns oljeberoende och klimatpåverkan ska minska. Vi är därför mycket bekymrade över att regeringen vare sig beaktar riksdagens tillkännagivande mer noggrant eller drar lärdom av de tillbud och järnvägsolyckor som skett i Sverige på senare år.

När nu anslagen till järnvägen ökar måste såväl tillförlitlighet, säkerhet som kostnadseffektivitet i drift- och underhållsarbetet ha högsta prioritet. Många av nyinvesteringarna, som exempelvis Ostlänken, kommer tidigast vara klara först några år in i nästa planperiod, efter år 2025. Vi kan inte vänta över femton år på att vi ska ha fungerande järnvägar i Sverige. Det måste säkerställas att järnvägen fungerar bättre även med dagens spårkapacitet. Annars är det svårt att klara både bättre arbetspendling och industrins godstransporter. Vi konstaterar att regeringen inte tagit riksdagens tillkännagivande på något större allvar. Det är nu risk att regeringens passivitet drabbar både järnvägens säkerhet och tillförlitlighet. I förlängningen handlar det om förtroendet för järnvägen, jobben och klimatet.

Det svar regeringen givit på riksdagens tillkännagivande duger helt enkelt inte att fatta beslut på. Det ger inte vid handen vilken typ av underhåll som är bäst lämpat, än mindre ger det svar på hur underhållet ska kunna förbättras för att möta resenärernas och godstransportköparnas rättmätiga krav.

Sverige har världens mest fragmentariserade järnvägssystem, men vi har inte världens bäst fungerande järnväg. Regeringen bör därför genomföra en utförlig utredning om järnvägssystemets organisering, där varje del av järnvägssystemets fragmentarisering utvärderas.

Det krävs också en tydlig genomgång av järnvägens faktiska status och underhållets faktiska kvalitet för att säkra underhållsbehovets omfattning och att resurserna prioriteras rätt.

I väntan på kvalificerat beslutsunderlag och resultatet av dessa nödvändiga översyner bör regeringen redan nu verka för en tydligare samordning av underhållet och en effektivare organisation av detsamma. Detta kan ske genom sammanhållna och strategiskt avgränsade underhållsregioner, bl.a. för att undvika att entreprenörer måste lyfta snöplogen när de kör över en annan entreprenörs område.

Det finns även anledning att pröva framkomlighetsbaserade underhållskontrakt för att premiера långsiktigt förebyggande underhåll.

Det behöver även säkerställas att tillräckliga anslag ges till järnvägsunderhållet för att kunna komma upp i den nivå på kapacitet som järnvägssystemet ursprungligen har utformats för.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 11 oktober 2012

Anders Ygeman (S)

Monica Green (S)

Lars Mejern Larsson (S)

Suzanne Svensson (S)

Lars Johansson (S)

Leif Pettersson (S)

Roza Güclü Hedin (S)