



Underhåll av järnvägar

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet Riksrevisionens styrelses redogörelse om Banverkets underhåll av järnvägar (redog. 2010/11:RRS7) och en följdmotion.

Utskottet framhåller betydelsen av att trafikens infrastruktur granskas för att främja god resursanvändning och en effektiv förvaltning. Riksrevisionens granskning av underhållet av landets järnvägar välkomnas därför av utskottet.

Utskottet konstaterar att Riksrevisionens granskning klargör att tillräckliga och tillförlitliga underlag saknas för att effektivt styra underhållet av järnvägarna. Enligt utskottets mening är detta allvarligt såväl ur transportpolitisk som statsfinansiell synpunkt. Utskottet delar därför Riksrevisionens styrelses överväganden om behov av förändringar och förutsätter att revisorernas rekommendationer till regeringen och Trafikverket kommer att utgöra ett värdefullt underlag i det fortsatta utvecklingsarbetet för att trygga att underhållet av landets järnvägar sker effektivt och ändamålsenligt.

Utskottet avstyrker motionen, bl.a. med hänvisning till att regeringen uppmärksammat och tagit initiativ i syfte att förbättra effektiviteten och styrningen av järnvägsunderhållet.

En reservation (S, MP, V) finns i betänkandet.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Utskottets överväganden	6
Riksrevisionens granskning	6
Riksrevisionens styrelses överväganden	9
Motionen	10
Utskottets ställningstagande	11
Reservation	14
Underhåll av järnvägar (S, MP, V)	14
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	16
Redogörelsen	16
Följdmotionen	16

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Underhåll av järnvägar

Riksdagen avslår motion 2010/11:T1 yrkandena 1–3 och lägger redogörelse 2010/11:RRS7 till handlingarna.

Reservation (S, MP, V)

Stockholm den 14 december 2010

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Pia Nilsson (S), Malin Löfsjögård (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Désirée Liljevall (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD) och Siv Holma (V).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

Utskottet behandlar i detta betänkande Riksrevisionens styrelses redogörelse om Banverkets underhåll av järnvägar (redog. 2010/11:RRS7) och en motion som väckts med anledning av redogörelsen. Till grund för redogörelsen ligger Riksrevisionens granskning av Trafikverket och regeringens underlag för bedömning av underhållsbehov. Resultatet av granskningen har redovisats i rapporten *Underhåll av järnväg* (RiR 2010:16).

Den 18 november 2010 informerade Riksrevisionen genom riksrevisor Claes Norgren med medarbetare utskottet om innehållet i granskningsrapporten.

Den 9 december 2010 anordnade utskottet en offentlig utfrågning om vinterberedskapen inom järnvägstrafiken.

Redogörelsens huvudsakliga innehåll

Riksrevisionen har granskat Trafikverkets och regeringens underlag för underhållsåtgärder på järnvägsnätet. Resultatet av granskningen har presenterats i rapporten *Underhåll av järnvägar* (RiR 2010:16).

Riksrevisionens granskning visar att det underlag som Banverket (numera Trafikverket) tar fram i långtidsplaneringen inte ger en klar bild av hur järnvägarnas tillstånd kan upprätthållas vid olika anslagsnivåer. Inte heller Trafikverket mer preciserade underlag i planeringen är enligt Riksrevisionen tillräcklig för att kunna bedöma om de planerade underhållsåtgärderna är rimliga. Riksrevisionen anger vidare i sin rapport att återrapporteringen till riksdagen om järnvägsunderhållet behöver utvecklas och förbättras. Riksrevisionens sammanfattande slutsats från granskningen är att regeringen och Banverket saknar tillräckliga och tillförlitliga underlag för att effektivt styra underhållet av järnvägarna.

Styrelsen noterar att de iakttagelser som Riksrevisionen gjort i granskningen uppvisar stora likheter med iakttagelser som gjorts i flera tidigare granskningar inom området. Styrelsen har då framhållit betydelsen av att besluten om investeringar i infrastruktur är väl underbyggda.

Styrelsen noterar samtidigt att regeringen har aviserat betydande förändringar inom transportsektorn. Regeringen har, bl.a. mot bakgrund av Riksrevisionens rapport om vägunderhållet, i sin skrivelse *Åtgärdsplanering för transportsystemet 2010–2021* (skr. 2009/10:197) meddelat riksdagen sin avsikt att genomföra en grundlig genomlysning av drifts- och underhållsverksamheten. Enligt regeringen kommer en sådan genomlysning att inriktas på såväl väg och järnväg som sjöfart. Oavsett detta anser styrelsen att riksdagen bör uppmärksammas på iakttagelserna i den nya granskningen

om det bristande järnvägsunderhållet. Styrelsen menar att dessa kommer att utgöra ett värdefullt underlag i regeringens och myndigheternas fortsatta utvecklingsarbete inom området. Utvecklingsarbetet kan också bidra till en mer rättvisande återrapporering till riksdagen om behovet av insatser och om kostnaderna för järnvägsunderhållet.

Utskottets överväganden

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att Riksrevisionens granskningsrapport utgör ett värdefullt underlag för att effektivisera underhållet av järnvägarna. Riksdagen avslår motionen, bl.a. med hänvisning till att regeringen uppmärksammat och tagit initiativ i syfte att förbättra effektiviteten och styrningen av järnvägsunderhållet och lägger Riksrevisionens styrelses redogörelse till handlingarna.

Jämför reservation (S, MP, V).

Riksrevisionens granskning

Bakgrund

Banverkets kostnader för underhåll och reinvesteringar har fördubblats sedan 2002 och uppgick 2009 till 6,6 miljarder kronor. Den närmare omfattningen och inriktningen av underhållet bestäms i huvudsak i samband med den långsiktplanering som genomförs med några års mellanrum. Planeringsperioden 2004–2015 avlöstes nyligen av en ny planeringsperiod för 2010–2021. Inför den nya planeringsperioden fanns enligt Riksrevisionen ett antal indikationer som tydde på bristande kvalitet i planeringsunderlagen.

Syftet med Riksrevisionens granskning har varit att undersöka vilka brister som har funnits i underlagen för bedömningen av underhållsbehov för de statliga järnvägarna och att med utgångspunkt från identifierade brister föreslå förändringar som kan förbättra underlagen inför framtida planering.

Riksrevisionens iakttagelser och slutsatser

Enligt Riksrevisionens sammanfattande bedömning har granskningen visat att det underlag som Banverket utarbetar inom ramen för långsiktplaneringen ger en oklar bild av hur järnvägarnas tillstånd kan vidmakthållas vid olika anslagsnivåer. Banverkets mer preciserade underlag i åtgärdsplaneringen är också otillräckligt för att det ska vara möjligt att bedöma om föreslagna satsningar på bantyper och målområden är rimliga.

Regeringens styrning av åtgärdsplaneringen har inte utvecklats nämnvärt sedan förra planeringsomgången trots de erfarenheter som gjorts både inom och utom Regeringskansliet.

Riksrevisionens sammanfattande slutsats från granskningen är att Banverket inte har förmått att ta fram tillräckliga och tillförlitliga underlag för en effektiv styrning av underhållet av de statliga järnvägarna. Regeringens styrning av underhållet av järnvägarna har varit passiv.

Brister i informationen om järnvägens tillstånd

De viktigaste informationssystemen för underhållsplaneringen har enligt Riksrevisionen svagheter i fråga om funktionalitet och rutiner för inrapportering av uppgifter. Andra system som används som stöd i underhållsplaneringen är i vissa avseenden inte tillräckligt utvecklade eller saknar tydliga riktlinjer för hur informationen ska hanteras med hjälp av dem.

Sammantaget har dessa brister försvårat Banverkets förutsättningar att bedöma vilka underhållsåtgärder som behöver vidtas. Eftersom vissa uppgifter i informationssystemen även har använts i Banverkets rapportering till regeringen påverkas enligt Riksrevisionen även kvaliteten i rapporteringen av bristerna.

Utvecklad analysfunktion

Banverket började 2007 tillämpa en ny modell för värdering och prioritering av förslag till underhållsåtgärder som ska genomföras inom tre år. Granskningen visar att den nya analysfunktionen inom Banverket ännu inte har funnit sina former, och det saknas riktlinjer för hur analysen av verksamhetsstatistik på komponentnivå ska bedrivas. De analysverktyg som Banverket använt har enligt Riksrevisionen brister i funktionalitet och räcker inte för en fördjupad analys av enskilda komponenter, vilket krävs i planeringen av större underhållsåtgärder.

Riksrevisionens sammanfattande slutsats av de brister som noterats är att Banverkets interna planeringsunderlag för bedömning av underhållsbehov har haft brister som försvårat och fördyrat underhållsplaneringen.

Stor osäkerhet om eftersläpande underhåll

Banverkets beskrivning och analys av de långsiktiga underhållsbehoven i de två senaste planeringsomgångarna präglas enligt Riksrevisionens bedömning av ofullständiga och översiktliga beskrivningar och analyser. Det borde enligt Riksrevisionens bedömning ha varit möjligt för Banverket att lämna en mer enhetlig och heltäckande redovisning i den senaste planeringsomgången, t.ex. i fråga om hur medelålder och livslängder för olika anläggningstyper utvecklats.

Riksrevisionens samlade bedömning av Banverkets underlag i fråga om underhållsbehovet är att det finns en betydande osäkerhet i Banverkets påstående om att den planerade utbytes- och upprustningstakten leder till en fortsatt urholkning av järnvägskapitalet.

Dålig kunskap om effektsamband

Regeringens styrning av järnvägsunderhållet utgår från mål som avser olika kvalitetsaspekter för resenärer och transportköpare, främst tågans punktlighet. Eftersom kunskaperna om sambanden mellan underhållsåtgärder och effekterna för tågoperatörer och resenärer delvis är dåliga, är det

enligt Riksrevisionens bedömning svårt att bedöma underhållsåtgärdernas påverkan på framför allt det transportpolitiska delmålet kvalitet. I avsaknad av klarlagda effektsamband tvingas Banverket göra bedömningar av underhållsbehov och effekter på bristfälliga och i vissa fall obefintliga grunduppgifter.

Regeringens styrning av järnvägsunderhållet är svag

Riksrevisionen konstaterar att regeringen har gett i stort sett likalydande direktiv till åtgärdsplaneringen de senaste två planeringsomgångarna. Den stora förändringen har varit att transportmyndigheterna fick direktiv om att samverka i planeringen. Inom underhållsområdet märks det samarbetet bl.a. genom att Banverket och Vägverket kom överens om en gemensam målstruktur med sex leveranskvaliteter och likartad indelning av ban- och vägsträckor. Den externa kvalitetssäkringen av åtgärdsplaneringen har enligt Riksrevisionen också varit mycket begränsad i fråga om drift och underhåll.

Trafikmyndigheterna har lämnat ett omfattande underlag under åtgärdsplaneringen. Regeringens beslut i fråga om drift och underhåll av järnvägar är dock mycket kortfattat och berör enligt Riksrevisionens bedömning relativt marginella frågor.

Riksrevisionens rekommendationer

Riksrevisionens granskning har visat att underlaget för såväl långfristig som medelfristig planering av underhåll varit otillräckligt. Anledningen har främst varit en osäker underliggande verksamhetsstatistik och att analysen och redovisningen av denna statistik varit ofullständig och svår att jämföra över tid. Även regeringens styrning av underhållsplaneringen har haft brister. Ett förbättrat underlag för framtida beslut om underhåll kräver enligt Riksrevisionen ökade och fördjupade kunskaper om tillståndet på järnvägarna och sambandet mellan underhållsåtgärder och förändringarnas effekter för resenärer och transportörer. Riksrevisionen rekommenderar därför ett antal åtgärder. Mot bakgrund av den aviserade genomlysningen av drifts- och underhållsverksamheten riktar sig rekommendationerna främst till regeringen men även till Trafikverket som övertagit Banverkets ansvar för underhållsplanering.

Riksrevisionen *ger regeringen* följande *rekommendationer*:

- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utveckla analysen och beskrivningen av järnvägarnas tillstånd och underhållsbehov liksom analysen av hur verkets underhållsåtgärder påverkar tillståndet.
- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utveckla modeller och metoder för att bedöma vilka effekter underhållsåtgärder leder till för resenärer och andra som utnyttjar eller berörs av järnvägstrafiken.

- Regeringen bör, i den planerade genomlysningen av drifts- och underhållsverksamheten, utvärdera erfarenheterna av styrningen i de två senast genomförda omgångarna vad gäller drift och underhåll. I denna utvärdering bör det ingå en bedömning av vilket underlag regeringen behöver för långsiktiga beslut om drift och underhåll av järnvägar.
- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utveckla sin modell för prioritering av medelfristiga underhållsåtgärder, bl.a. för att säkerställa att de interna bedömningskriterierna för underhållsplaneringen ligger i linje med de leveranskvaliteter som trafikmyndigheterna föreslog i strategin för drift och underhåll.

Riksrevisionen *rekommenderar Trafikverket* att utveckla planeringen av underhållet enligt följande:

- Trafikverket bör utveckla baninformationssystemet så att informationen om anläggningen även inkluderar uppgifter om komponenter som ersatts. Även skälen bakom byten bör registreras fylligare.
- Trafikverket bör utveckla felrapporteringssystemet så att felorsaker och felavhjälpanande åtgärder kan registreras och göras sökbara i efterhand på ett enklare sätt än för närvarande.
- Trafikverket bör följa upp hur förändringen av strategin för underhållsbesiktningar har påverkat kunskaperna om underhållsbehov.

Riksrevisionens styrelses överväganden

Riksrevisionens granskning visar att det underlag som Banverket tar fram i långtidsplaneringen inte ger en klar bild av hur järnvägarnas tillstånd kan upprätthållas vid olika anslagsnivåer. Inte heller Banverkets mer preciserade underlag i planeringen är enligt Riksrevisionen tillräckligt för att kunna bedöma om de planerade underhållsåtgärderna är rimliga. Riksrevisionen konstaterar därtill att regeringens styrning av åtgärdsplaneringen av underhållet inte nämnvärt har utvecklats sedan förra planeringsomgången. Riksrevisionens sammanfattande slutsats från granskningen är att regeringen och Banverket saknar tillräckliga och tillförlitliga underlag för att effektivt styra underhållet av järnvägarna.

Styrelsen noterar också att iakttagelserna i granskningen uppvisar stora likheter med iakttagelser som gjorts i flera tidigare granskningar inom området, bl.a. nämns Riksrevisionens granskning om vägunderhållet (redog. 2009/10:RRS13).

Styrelsen är medveten om att regeringen i budgetpropositionen för 2010 aviserat betydande förändringar inom transportsektorn. Styrelsen noterar att regeringen, bl.a. mot bakgrund av Riksrevisionens rapport om vägunderhållet, i skrivelsen Åtgärdsplanering för transportsystemet 2010–2021 (skr. 2009/10:197) har meddelat riksdagen sin avsikt att genomföra en grundlig genomlysning av drifts- och underhållsverksamheten. Enligt regeringen kommer en sådan genomlysning att inriktas på såväl väg och järnväg som

sjöfart. Oavsett detta anser styrelsen att riksdagen bör uppmärksammas på iakttagelserna i den nya granskningen om det bristande järnvägsunderhållet. Styrelsen menar att dessa kommer att utgöra ett värdefullt underlag i regeringens och myndigheternas fortsatta utvecklingsarbete inom området. Det utvecklingsarbetet bör också kunna bidra till en mer rättvisande återrapportering till riksdagen om behovet av insatser och om kostnaderna för järnvägsunderhållet.

Motionen

I *motion 2010/11:T1 av Anders Ygeman m.fl. (S)* anser motionärerna att det svenska järnvägssystemet befinner sig i djup kris. Ständiga förseningar och mängder av inställda avgångar har blivit en del av tågpassagerarnas vardag. Även näringslivet drabbas hårt. Företag inom alla branscher och i alla delar av landet drabbades av de kraftiga störningarna i godstrafiken. Motionärerna menar att det är en grundläggande samhällsfunktion som i princip står på randen till kollaps. Huvudorsakerna är – enligt motionärerna – för små och ineffektivt utnyttjade underhållsresurser tillsammans med en betydande kapacitetsbrist. Mot den bakgrunden föreslås i motionen att regeringen och Trafikverket omedelbart vidtar kraftfulla åtgärder i enlighet med Riksrevisionens slutsatser. Motionärerna vill särskilt betona vikten av att ta fram metoder och modeller som säkerställer att befintliga underhållsresurser nyttjas på ett mer effektivt sätt (*yrkande 1*).

I samma motion (*yrkande 2*) framhålls att det behövs en skyndsam översyn av hur järnvägsunderhållet ska organiseras. Regeringen har valt att avskilja järnvägsunderhållet från Trafikverket genom att bolagisera verksamheten. I ett internationellt perspektiv är detta en oprövad och mycket osäker modell, menar motionärerna. Samtliga länder i Europa – Sverige undantaget – har valt att behålla underhållet som en integrerad del av infrastrukturmyndighetens verksamhet.

Motionärerna är mot en utförsäljning av det nybildade bolaget Infra-nord, som sköter järnvägsunderhållet, eftersom bolaget kommer att verka på en dåligt fungerande oligopolmarknad. Utöver att staten ska behålla sitt ägande i Infranord menar motionärerna att det även kan finnas skäl att överväga en återföring av det löpande och avhjälpande underhållet till Trafikverket. De extrema kraven på samordning med spårhållaren (trafikledningen) gör att det finns klara fördelar med att bedriva verksamheten i egen regi.

I samma motion (*yrkande 3*) framhålls också att problemen med den bristande kapaciteten och det eftersläpande underhållet blir särskilt akuta i samband med hård väderlek. Vintern 2009/10 drabbades järnvägstrafiken av mycket stora störningar. De åtgärder som vidtagits under det senaste halvåret för att öka järnvägssystemets motståndskraft är enligt motionärerna otillräckliga. Vid liknande väderleksförhållanden även kommande vinter talar allt för en ny systemkollaps av samma dignitet som förra vintern.

I mars i år gav regeringen i uppdrag åt landshövding Per Unckel att utreda den samlade hanteringen av vinterns störningar i tågtrafiken samt komma med förslag på åtgärder för att förbättra vinterberedskapen inom transportsystemet som helhet. Utredaren har föreslagit att Trafikverket ska upprätta och årligen till regeringen redovisa ett samlat åtgärdsprogram för järnvägens vinterberedskap. I enlighet med utredarens förslag föreslår motionärerna att regeringen omedelbart ger Trafikverket i uppdrag att redovisa ett samlat åtgärdsprogram för järnvägens vinterberedskap.

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis vill utskottet framhålla betydelsen av att trafikens infrastruktur granskas för att främja god resursanvändning och en effektiv förvaltning. Riksrevisionens granskning av underhållet av landets järnvägar välkomnas därför av utskottet.

Utskottet konstaterar att Riksrevisionens granskning klargör att tillräckliga och tillförlitliga underlag saknas för att effektivt styra underhållet av järnvägarna. Enligt utskottets mening är detta allvarligt såväl ur transportpolitisk som statsfinansiell synpunkt. Utskottet delar därför Riksrevisionens styrelses överväganden om behov av förändringar och förutsätter att Riksrevisionens rekommendationer till regeringen och Trafikverket kommer att utgöra ett värdefullt underlag i det fortsatta utvecklingsarbetet.

Med anledning av motionsförslagen i motion 2010/11:T1 (S) kan utskottet konstatera att regeringen i budgetpropositionen för 2011 (prop. 2010/11:1 utg.omr. 22 Kommunikationer) aviserat att under 2010 inleda en större samlad genomlysning av underhållet av vägar och järnvägar, med utgångspunkt i Riksrevisionens granskningsrapporter. Utskottet har nu fått veta att detta arbete har påbörjats.

I budgetpropositionen för 2011 klargörs vidare att anläggningsmarknaden har låg produktivitetsutveckling och att konkurrensen och innovationsförmågan är svag. Regeringen har därför tillkallat en kommitté som ska följa upp och analysera de statliga beställarnas agerande för att förbättra produktiviteten och innovationsgraden i anläggningsbranschen (dir. 2009:92). Syftet med uppdraget är att öka kunskapen om olika åtgärders effekter och därmed skapa underlag för framtida agerande.

När det gäller motionärernas invändningar mot hur järnvägsunderhållet organiseras vill utskottet framhålla att utskottet – i samband med behandlingen av regeringens proposition om ändrad verksamhetsform för Banverkets enhet Banverket Produktion (bet. 2009/10:TU5) – ställde sig bakom regeringens bedömning att det behövs en tydligare gränsdragning mellan förvaltning, politik och marknad. För statens del är en koncentration på kärnuppgifterna angelägen, och konkurrensutsatt verksamhet bör av det skälet i normalfallet inte bedrivas i myndighetsform. Utskottet framhöll i betänkandet att verksamheten vid Banverket Produktion har konkurrensutsatts gradvis sedan 2001 och att steget till en bolagisering är en naturlig

del av utvecklingen. Bolagiseringen kommer enligt utskottets mening att tillsammans med övriga åtgärder som regeringen vidtagit leda till en gynnammare utveckling på anläggningsmarknaden, till gagn för genomförandet av framtida infrastruktursatsningar. Utskottets uppfattning ligger fast, och utskottet är därmed inte berett att se över frågan.

Utskottet vill vidare nämna att den 18 mars 2010 tillsatte regeringen en utredning – Vinterutredningen – för att utreda den samlade hanteringen av vinterns störningar i järnvägstrafiken och ge förslag till åtgärder för att förbättra beredskapen inom transportsystemet som helhet vid liknande väderrelaterade situationer. Utredaren överlämnade sitt betänkande (SOU 2010:69) i oktober 2010. Flera aktörer har efter vintern 2009/10 identifierat ambitiösa åtgärdsprogram för att förbättra sin beredskap inför liknande händelser. Infrastrukturförvaltaren Trafikverket, stationsförvaltaren Jernhusen samt det största järnvägsföretaget inom persontrafik (SJ) respektive godstrafik (Green Cargo) har delgivit utredningen sina åtgärdsprogram. De åtgärdsförslag utredaren lämnar har utformats efter dialog med berörda aktörer och i syfte att samordna och komplettera deras egna åtgärdsprogram. För att de aviserade åtgärderna verkligen ska genomföras föreslås att Trafikverket ges i uppdrag att samlat och årligen till regeringen redovisa järnvägens åtgärdsprogram för vinterberedskapen.

Genom tilläggsdirektiv den 2 september 2010 uppdrogs det åt utredaren att, med stöd av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), planera för och genomföra en krisövning med järnvägens aktörer. En sådan övning ägde rum den 11 november 2010 och resultatet avrapporterades till regeringen den 15 november 2010. Det framgår av avrapporteringens slutsatser och rekommendationer bl.a. att övningen i stort har bekräftat att Vinterutredningens överväganden och åtgärdsförslag är relevanta och efterfrågade. Vidare noteras särskilt att aktörerna efterfrågar övning som regelbunden metod för att förbättra samverkan dem emellan och därmed beredskapen i hela järnvägssystemet. Det framgår också av rapporten att kommunikations- och informationsansvariga bör delta i framtida övningar på grund av den vitala roll som dessa innehar i störningshanteringen. Övningen visade också att planeringen och genomförandet av de olika åtgärder som faktiskt vidtagits eller planeras att vidtas av aktörerna på järnvägsmarknaden bör följas upp, vilket också föreslagits av Vinterutredningen. Det innebär att Trafikverket ges i uppdrag att samlat och årligen till regeringen redovisa järnvägens åtgärdsprogram för vinterberedskapen. En utvärdering av åtgärderna inom järnvägssektorn är också viktig för att förmågan att klara påfrestningar långsiktigt ska upprätthållas. Även för det föreslås en ordning som innebär att det samlade åtgärdsprogrammet utvärderas av oberoende organ med jämna mellanrum.

Av budgetpropositionen framgår att regeringen för år 2011 avsatt 5,2 miljarder kronor för drift, underhåll och trafikledning. Utskottet vill även hänvisa till att Trafikverket i Åtgärdsprogram inför vintersäsongen 2010–2011 har presenterat en rad åtgärder för att förbättra möjligheterna att han-

tera större trafikstörningar i järnvägsnätet. Åtgärdsprogrammet innebär bl.a. ökad snöröjningsberedskap, utveckling av beredskapsplaner och bättre trafikinformation till resenärer och godstransportörer. För att minska störningar under kommande vinter har Trafikverket riktat en särskild satsning på drygt 400 miljoner kronor på järnvägsnätet.

I sammanhanget kan utskottet tillägga att Trafikverket inom givna ramar kan omdisponera 500 miljoner kronor för att öka insatserna under 2011 för bl.a. underhåll och reinvesteringar på järnväg. Omfördelningen innebär att insatserna för förstärkt vinterberedskap också kan genomföras enligt plan.

Utskottet vill avslutningsvis understryka vikten av att underhållsmedlen till järnvägen används effektivt och att insatser utformas på ett ändamålsenligt sätt och sker där de bäst behövs. Det ligger därför ett stort samhälls-ekonomiskt värde i att problem och brister uppmärksammas, så att riksdag, regering och berörda myndigheter kan agera för en bättre resursanvändning.

Enligt utskottets mening har regeringen uppmärksammat och tagit initiativ i syfte att förbättra effektiviteten och styrningen av järnvägsunderhållet. Som framgått har regeringen också påbörjat arbetet med en större samlad genomlysning av underhållet av vägar och järnvägar, med utgångspunkt i Riksrevisionens granskningsrapporter. Utskottet förutsätter att revisorernas rekommendationer till regeringen och Trafikverket kommer att utgöra ett värdefullt underlag i det fortsatta utvecklingsarbetet för att trygga att underhållet av landets järnvägar sker effektivt och ändamålsenligt.

I sammanhanget kan vidare hänvisas till att utskottet i samband med årets budgetbehandling har förutsatt att regeringen i sin årliga mål- och resultatredovisning för riksdagen hösten 2011 särskilt redovisar beredskapen inom transportsystemet för svåra vinterförhållanden (bet. 2010/11: TU1). Utskottet kommer därmed att ha möjlighet att följa upp bl.a. de underhållsinsatser som vidtas för att skapa ett mer robust och tillförlitligt järnvägssystem.

Några initiativ i enlighet med vad som efterfrågas i motionen anser utskottet därmed inte behövs. Utskottet *avstyrker* följaktligen *motion 2010/11:T1 yrkandena 1–3 (S)* och förslår att Riksrevisionens styrelses redogörelse läggs till handlingarna.

Reservation

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservation. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

Underhåll av järnvägar (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2010/11:T1 yrkandena 1–3 och lägger redogörelse 2010/11:RRS7 till handlingarna.

Ställningstagande

Vi anser att det svenska järnvägssystemet befinner sig i djup kris. Ständiga förseningar och mängder av inställda avgångar har blivit en del av tågpassagerarnas vardag. Även näringslivet drabbas hårt. Företag inom alla branscher och i alla delar av landet drabbades av de kraftiga störningarna i godstrafiken. Huvudorsakerna till att en grundläggande samhällsfunktion i princip står på randen till kollaps är – anser vi – för små och ineffektivt utnyttjade underhållsresurser, tillsammans med en betydande kapacitetsbrist. Vi vill därför föreslå att regeringen och Trafikverket omedelbart vidtar kraftfulla åtgärder i enlighet med Riksrevisionens slutsatser och att metoder och modeller tas fram som säkerställer att befintliga underhållsresurser nyttjas på ett mer effektivt sätt.

Vi anser också att det behövs en skyndsam översyn av hur järnvägsunderhållet ska organiseras. Regeringen har valt att avskilja järnvägsunderhållet från Trafikverket genom att bolagisera verksamheten. I ett internationellt perspektiv är detta en oprövad och mycket osäker modell enligt vår mening. Samtliga länder i Europa – Sverige undantaget – har valt att behålla underhållet som en integrerad del av infrastrukturmyndighetens verksamhet. Vi är därför mot en utförsäljning av det nybildade bolaget Infranord, som sköter järnvägsunderhållet, eftersom bolaget kommer att verka på en dåligt fungerande oligopolmarknad. Utöver att staten ska behålla sitt ägande i Infranord menar vi att det även kan finnas skäl att överväga en återföring av det löpande och avhjälpande underhållet till Trafikverket.

Vi vill framhålla att problemen med den bristande kapaciteten och det eftersläpande underhållet blir särskilt akuta i samband med hård väderlek. Vintern 2009/10 drabbades järnvägstrafiken av mycket stora störningar. De åtgärder som vidtagits under det senaste halvåret för att öka järnvägssystemets motståndskraft anser vi vara otillräckliga. Vid liknande väderleksförhållanden även kommande vinter talar allt för en ny systemkollaps av samma dignitet som förra vintern.

Vi kan konstatera att Vinterutredningen har föreslagit att Trafikverket ska upprätta och årligen till regeringen redovisa ett samlat åtgärdsprogram för järnvägens vinterberedskap. I enlighet med utredarens förslag föreslår vi att regeringen omedelbart ger Trafikverket i uppdrag att redovisa ett samlat åtgärdsprogram för järnvägens vinterberedskap.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Redogörelsen

Redogörelse 2010/11:RRS7 Riksrevisionens styrelses redogörelse om Banverkets underhåll av järnvägar.

Följdmotionen

2010/11:T1 av Anders Ygeman m.fl. (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att omedelbart genomföra de åtgärder som föreslås i Riksrevisionens granskning av järnvägsunderhållet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av hur underhållsverksamheten är organiserad.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att omedelbart ta fram ett samlat åtgärdsprogram för ökad vinterberedskap inom järnvägen.