

## Motion till riksdagen 2013/14:T9

**av Anders Ygeman m.fl. (S)  
med anledning av skr. 2013/14:201**

# Riksrevisionens rapport om tågförseningar

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket snabbt bör bygga upp en egen kompetens för att inspektera anläggningarnas skick.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör ta det samlade ansvaret för underhållet i takt med att underhållskontrakten löper ut.
3. Riksdagen tillkännager för riksdagen som sin mening vad som anförs i motionen om höjda kvalitetsavgifter och om att ett oberoende organ, fristående från tågoperatörer och infrastrukturförvaltare, bör sköta detta.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av moderna verktyg för Trafikverkets trafikledning och kapacitetstilldelning.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att banavgifterna inte ska höjas förrän järnvägen har blivit robustare och punktligare.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en långsiktig anslagstilldelning när det gäller järnvägsunderhåll.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av oberoende och tillförlitlig punktlighetsstatistik.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att resestatistik bör bli offentlig.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en bättre statlig styrning av och ett tydligt samhällsuppdrag för Trafikverket, Transportstyrelsen, SJ AB och Jernhusen.

Fel! Okänt namn på dokumenttypen.

## Svensk järnväg i kris

Den svenska järnvägen är i kris. Förseningar och inställda tåg hör till vardagen för luttrade pendlare. Förtroendet för järnvägen är rekordlångt. Det försämrar möjligheten till arbetspendling. Möjligheter till bättre matchning och större arbetsmarknadsregioner går förlorade.

Hos näringslivets transportköpare sviktar tålamodet. En studie från Kungl. Tekniska högskolan (KTH) visar att den svenska exportindustrin förlorar 1,5 miljarder kronor årligen i intäkter på grund av järnvägskaoset. Enbart företaget SSAB beräknas förlora 150 miljoner om året i intäkter. Det går naturligtvis ut över jobben inom exportindustrin.

Regeringen talar om historiska satsningar samtidigt som man drar ned underhållsanslagen för att sedan i desperation höja anslagen. Samtidigt har underhållsbranschen för järnväg varslat över 700 personer sedan december 2012.

I den här motionen redogör vi för bristerna i regeringens politik för järnvägen enligt Riksrevisionen. Vi tar även upp vad andra kommit fram till. Men framför allt tar vi upp vad vi anser behöver göras för att relativt snabbt få en bättre fungerande järnväg i Sverige.

Sverige har i dag både en dåligt fungerande järnväg och högre arbetslöshet än många andra jämförbara länder. Socialdemokraternas mål är att Sverige ska ha EU:s lägsta arbetslöshet år 2020. En av förutsättningarna för att arbetslösheten ska minska är en bättre järnväg. Såväl för arbetspendling som för godstransporter.

Även transportsektorns klimatpåverkan måste minska. För att dämpa vägtrafikens ökningstakt behövs en robust järnväg med högre kapacitet än i dag. En väl fungerande järnväg skyddar delvis även Sverige i en situation med kraftigt höjda oljepriser.

## Riksrevisionens granskning

Riksrevisionen har i rapporten tågförseningar (RiR 2013:18) granskat regeringens politik för järnvägen.

Man finner en lång rad brister.

Det finns en outnyttjad potential i användningen av befintliga banor. Det går att effektivisera såväl planering och styrning av infrastrukturens underhållsreparationer, trafikledning, depåfrågor, kapacitetstilldelning och tågdrift som fordonsunderhåll, menar Riksrevisionen.

Något särskilt anmärkningsvärt är att Riksrevisionen finner att regeringen inte har identifierat punktlighet som en riskfaktor vid marknadsöppningen av järnvägen.

Regeringen styr heller inte järnvägens aktörer på rätt sätt, menar Riksrevisionen.

Riksrevisionen lyfter även fram följande.

- Det saknas lagkrav som reglerar spårens och fordonens standard och kvalitet annat ur ett säkerhetsperspektiv.
- De s.k. kvalitetsavgifterna är för låga för att ge en styrande effekt. Det är de avgifter som tågoperatörer får betala då de orsakar förseningar.
- Trafikverkets organisering och upphandling av underhållet av järnvägen fungerar inte ändamålsenligt.
- Trafikverkets metod för kapacitetstilldelning ger inte det mest samhällsekonomiskt effektiva resultatet.
- Banavgifterna är för låga för att styra optimalt.
- Marknaden för depåttjänster fungerar inte väl. Jernhusen har gjort felaktiga prioriteringar och inte byggt några nya depåer.
- Transportstyrelsen genomför inte proaktiv tillsyn och marknadsövervakning som har betydelse för tågförseningar.
- Trafikverkets användande av punktlighetsstatistik brister i flera avseenden.

Utöver Riksrevisionens granskning förekommer bred kritik av regeringens sätt att sköta järnvägen. Ett antal allvarliga urspårningar, med svåra driftstörningar som följd, har också skett.

- Regeringens egen utredare av järnvägens organisation har lyft fram att Trafikverket inte har tillräcklig kunskap om anläggningens skick.
- Statens haverikommission utreder risken med det stora antalet underentreprenörer i järnvägsunderhållet.
- I den årliga undersökningen Förtroendebarmetern har järnvägen återigen mycket dåligt förtroende.
- SR:s P4 Stockholm rapporterade under 2013 om lös räls vid och strax söder om Stockholms central.
- Inom loppet av mindre än två månader skedde två allvarliga urspårningar precis söder om Stockholms central. Svåra driftstörningar uppstod.
- Underhållsföretagen varslar personal i ett läge då regeringen säger sig skjuta till mer pengar till underhåll.
- Godsföretaget Green Cargo varslar personal och drar ned på den klimatsmarta kombitrafiken. Orsaken är järnvägens brister i kombination med för höga banavgifter och prisdumpning av lastbilstransporter.

## Ett socialdemokratiskt program för punktligare tåg

För socialdemokraterna har en fungerande järnväg högsta prioritet. Det är en förutsättning för att nå vårt mål om EU:s lägsta arbetslöshet år 2020. Även vår målsättning om en ökad andel kvalificerad tillverkningsindustri i Sverige kräver bättre järnväg jämfört med i dag. Hela arbetsmarknadens funktionsätt förbättras om arbetspendling med tåg underlättas.

En fungerande järnväg behövs också för att vi ska klara klimatmålen, förbättra luftkvaliteten och minska oljeberoendet.

Fel! Okänt namn på dokumenttypen: FEEDBACK

På några års sikt vill vi se omfattande investeringar i nya järnvägar som hela Götalandsbanan, Europabanan och Norrbotniabanan. Även kraftiga kapacitetshöjningar på de tre godsstråken, hamnbanan i Göteborgs hamn, Bergslagsbanan/Väster om Väneren och Hallsberg–Degerön är viktiga.

Det kommer dock att dröja innan de stora nyinvesteringarna är klara. Det gäller nu främst att vårda den järnväg vi har. I det läget är rätt resurser till järnvägsunderhåll och en väl fungerande organisation för järnvägsunderhåll mycket viktigt.

Riksrevisionen lyfter fram vikten av långsiktig anslagstilldelning för underhåll. Regeringen har vacklat mycket om underhållet. Mindre satsningar har gång på gång beskrivits som historiska och sedan har man bara inom något halvår dragit ned anslag till underhållet.

Det här handlar även om säkerheten på järnvägen. De två omfattande urspårningarna söder om Stockholms central i november 2013 och januari 2014 hade kunnat få mycket allvarliga konsekvenser om det varit persontåg som spårat ut.

Vi kan inte göra som i Storbritannien och vänta med åtgärder tills riktigt allvarliga olyckor har skett. Där styrde man upp järnvägens organisation först efter att tre allvarliga olyckor med persontåg skedde under åren 1997–2000 där sammanlagt 41 personer dödades och över 700 skadades.

## Ett samlat ansvar för järnvägsunderhållet

Först och främst handlar det om att staten tar ett samlat ansvar för järnvägsunderhållet. I takt med att kontrakten för underhåll löper ut ska underhållet tas över av en ny enhet inom Trafikverket. Eventuellt kan det statliga aktiebolaget Infranord överföras till Trafikverket. I dag löper större underhållskontrakt i regel på fem år. Vissa speciella underhållsarbeten som kräver unik kompetens ska så klart kunna upphandlas. Även större underhållsarbeten som närmast kan ses som reinvesteringar ska kunna upphandlas.

Vi ser risker med regeringens ryckighet för anslagen till järnvägsunderhåll. I politiska utspel hävdar regeringen att man gör historiska satsningar. Samtidigt valde man i budgetpropositionen för 2014 att dra ned på underhållet. Några månader senare höjdes anslaget i desperation via Trafikverkets regleringsbrev. Ryckigheten i anslagen gör det svårt att planera inte minst förebyggande underhåll. Vi ser även hur underhållsbranschen gjort omfattande varsel de senaste 18 månaderna trots att regeringen säger sig skjuta till mer medel.

Nu behövs både ökad kunskap om vart och när det förebyggande underhållet ska utföras. Det är viktigt att eftersträva en långsiktighet i anslagen för bästa möjliga planering av underhållsåtgärder.

Trafikverket måste självständigt inspektera banorna och entreprenörernas arbete.

Redan innan underhållskontrakten löper ut måste Trafikverket skaffa sig gedigen kunskap om anläggningens skick. Därför måste Trafikverket ome-

delbart bygga upp kompetens för att inspektera både anläggningens skick och entreprenörernas arbete. Det handlar både om att upptäcka akuta brister och om att ge kunskap om vilket förebyggande underhåll som måste göras.

## Bättre system för kvalitetsavgifter

Riksrevisionen är även tydlig med att kvalitetsavgifterna måste höjas. De tågoperatörer som orsakar förseningar genom att de är sena ut från depåer eller orsakar fel på anläggningen genom fel på lok eller vagnar får betala kvalitetsavgifter. Även infrastrukturförvaltaren kan få betala kvalitetsavgifter. Höjs avgifterna ges tydliga incitament till tågoperatörer att hålla sina lok och vagnar i bästa skick och även till infrastrukturförvaltare att prioritera förebyggande underhåll.

När det gäller kvalitetsavgifterna har regeringen en avvaktande hållning och verkar mena att det är upp till ansvariga myndigheter. Man ser märkligt nog inte potentialen med denna typ av styrmiddel som staten förfogar över.

Vi vill även se över om det verkligen är rimligt att man på Trafikverket själva fattar beslut om kvalitetsavgifter då man själva förvaltar anläggningen. Att Trafikverket beslutar om kvalitetsavgifter kan innebära att tågoperatörer och infrastrukturförvaltare inte ses som jämbördiga aktörer. Ett nytt system för kvalitetsavgifter ska därför utredas där ett oberoende organ sätter mer styrande kvalitetsavgifter mot både infrastrukturförvaltare och tågoperatörer.

## Ställ krav på det rullande materialet

Vi vill även ställa krav på viss typ av teknik som auto-drop off och kol av god kvalitet på lokens strömavtagare. Auto-drop off och bättre kol på strömavtagaren är två enkla åtgärder för att minska antalet nedrivna kontaktledningar. Godsförtaget Green Cargo har kraftigt ökat driftsäkerheten både för loken och minskat antalet nedrivna kontaktledningar genom att använda bättre kol på strömavtagaren. Överlag bör även underhållet och kontrollen av exempelvis hjul och axlar öka.

Det handlar även om vilken typ av tåg som används. Vi vill ställa krav på att tågoperatörerna använder tågsätt som ger bästa möjliga kapacitet och minimala störningar på järnvägen. Det måste därför ställas krav på både hastighet, accelerationsförmåga och passagerarkapacitet.

Här har regeringen en väl rigid hållning till EU:s regelverk. Att ställa krav på strömavtagare och kol som skonar kontaktledningar och tål svenskt vinterklimat borde knappast vara något handelshinder i EU. Inte heller att välja de tågset med befintlig teknik som har effektivast acceleration och bäst passagerarkapacitet.

Fel! Okänt namn på dokumenttypen: EU-OLSS

Skulle EU-kommissionen ha uppfattningen att detta strider mot den inre marknaden är vi beredda att ta den konflikten. Regeringen verkar avse att det är upp till operatörerna själva att välja rätt utrustning.

## Inga höjda banavgifter tills robusthet och punktlighet ökat

Riksrevisionen menar att högre banavgifter kan vara en lösning för optimering och ökad kapacitet. Vi är inte motståndare till att på sikt höja banavgifterna för att finansiera såväl ökat underhåll som reinvesteringar och nyinvesteringar. Så länge järnvägens robusthet och punktlighet inte förbättras motsätter vi oss en höjning av banavgifterna.

## Kapacitetstilldelning och trafikledning

Riksrevisionen lyfter även fram problemen med kapacitetstilldelning. Även här menar regeringen att EU sätter upp hinder. Trafikverkets roll ska vara att tilldela kapacitet på ett konkurrensneutralt sätt, enligt regeringen.

Vi ser med oro på hur kapacitetstilldelningen på sträckan Stockholm–Göteborg på Västra stambanan kan innebära ytterligare kapacitetsproblem. Till hösten ska tre olika persontågsaktörer köra på sträckan. Utöver SJ AB kommer en aktör köra med ett relativt snabbt tåg som tar färre passagerare än SJ2000 samtidigt som tredje aktör väntas köra med ett långsammare tåg än de två andra.

Mycket tyder på att dagens ettåriga tilldelning av kapacitet är för kort tid för passagerartrafik för att aktörer ska kunna se långsiktigt på sitt åtagande. Ett år kan däremot vara för kort tid för tilldelning av tåglägen för industrins godstransporter då efterfrågan på godstransporter kan variera kraftigt under ett år.

Trafikverket behöver moderna, högkvalitativa verktyg för både kapacitetstilldelning och trafikledning. Här finns anledning att se över hur andra länder i arbetar med moderna, välfungerande metoder för kapacitetstilldelning och trafikledning.

## Ett tydligt samhällsuppdrag för järnvägen

När det gäller tilldelning av depålägen ser Riksrevisionen problem med att styrningen av det statliga bolaget Jernhusen, som förvaltar stationer, depåer och bangårdar, har varit rent affärsmässig. Det har gjort att Jernhusen prioriterat kommersiella mark- och fastighetsaffärer.

Jernhusen måste i stället utveckla resecentrum, godsterminaler och depåer med resenärer och transportköparnas behov som det centrala uppdraget.

Även uppdragen till det statliga aktiebolaget SJ AB och myndigheterna Trafikverket och Transportstyrelsen måste förändras. I dag sätts kortsiktigt marknadstänkande och konkurrensfrågor för högt på agendan. Samhällets behov av klimatsmarta järnvägstransporter av högsta kvalitet måste alltid sättas främst.

## Förbättrad statistik

Riksrevisionen belyser att det i dag inte finns någon sammanhållen punktlig-hetsstatistik. Befintlig statistik verkar mest vara anpassad för Trafikverkets interna behov.

Vi vill inrätta ett oberoende statistikorgan för att verkligen få fram jämförbara data av hög kvalitet.

I dag räknas resestatistiken som en affärshemlighet. För att utveckla både järnvägen och samhällsplaneringen i stort behöver statistiken bli offentliga data.

Stockholm den 11 april 2014

*Anders Ygeman (S)*

*Monica Green (S)*

*Leif Pettersson (S)*

*Roza Güclü Hedin (S)*

*Lars Johansson (S)*

*Suzanne Svensson (S)*