

Motion till riksdagen 2012/13:T3

av **Siv Holma m.fl. (V)**
med anledning av skr. 2012/13:19

Utförande av drift och underhåll av järnväg

1 Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med en utförlig utredning om järnvägssystemets organisering, där varje del av järnvägssystemets fragmentarisering utvärderas.

2 Bakgrund

I skrivelsen redovisar regeringen med anledning av riksdagens tillkännagivande sina bedömningar om hur utförande av drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen bör organiseras.

Vänsterpartiet menar att Sverige är i ett läge där vi av klimat- och miljöskäl måste genomföra ett systemskifte inom infrastrukturen. Genom styrmedel och investeringar måste fler resenärer och mer gods stimuleras till hållbara transportslag som järnväg. En permanent höjning av anslagsnivåer för drift och underhåll av vår järnväg är en förutsättning för en sådan omställning. Dessutom måste ett sammanhållet system skapas inom järnvägen för att uppnå pålitlighet och hög kvalitet för resenärer och godstrafik. Först genom samordning i alla delar av järnvägssystemet kan dess samhällsnytta maximeras.

Vi har i motionen Sammanhållen järnväg och kollektivtrafik (2012/13:T320) lagt en rad förslag för att uppnå ett helhetsansvar inom järnvägen – i motsats till regeringens uppstyckning och avreglering av densamma. Vi menar att samhället måste ta ett helhetsansvar för järnvägen och att de olika delarna är intimt förknippade med och beroende av varandra för att fungera. Därför har vi föreslagit att Trafikverket utför det nödvändiga banunderhållet i egen regi.

Fel! Okänt namn på

Regeringens skrivelse är i stora delar en plädering för att konkurrensutsättning av banunderhållet har förbättrat effektiviteten och produktiviteten. Det av riksdagen givna uppdraget att återkomma med förslag på hur underhållet ska organiseras med tydligare helhetsansvar bemöts med ett konstaterande att organisationsförändringar är olämpliga då de är förenade med stora risker och kostnader.

Vänsterpartiet delar regeringens uppfattning att de senaste årens störningar i tågtrafiken även är ett resultat av för låga underhållsnivåer under lång tid. För att minska tågförseningarna och öka kapaciteten på våra järnvägar har Vänsterpartiet därför under lång tid föreslagit kraftigt ökade anslag på både underhåll och investeringar. Men problemen är större än så och för resenärer och godstrafik ger regeringen inga förslag på att ändra organisationen för drift och underhåll för att skapa en helhetslösning. Några alternativa organisationsformer redovisas summariskt och regeringen landar i bedömningen att ingen organisationsförändring är lämplig.

3 Vad har uppnåtts hittills?

I skrivelsen hävdar Trafikverket i en bedömning av effekterna av konkurrensutsättningen att effektiviteten och produktiviteten har förbättrats. Man hänvisar bl.a. till att kostnaden för underhåll mätt i kronor per spårmeter har sänkts kraftigt. Vänsterpartiet finner det anmärkningsvärt att Trafikverket anser sig ha saklig grund för att bedöma produktivitetsutveckling för drift- och underhållsåtgärder. I Trafikverkets årsredovisning för 2010 framgår att när man uppskattar produktiviteten utesluter man utgifter för administration. I årsredovisning för 2010 står det uttryckligen att ”endast kostnader som är kopplade till direkta åtgärder i anläggningen är inkluderade i beräkningarna, det vill säga inga overheadkostnader har tagits med”. Vidare anger Trafikverket i samma årsredovisning ett antal faktorer som måste beaktas för att få en rättvisande bild av hur produktiviteten utvecklats men att det i nuläget saknas modeller för att göra detta.

I Riksrevisionens revisionsrapport till Trafikverkets årsredovisning 2011 konstaterar Riksrevisionen att regeringen ställer krav på att Trafikverket årligen ska redovisa produktiviteten för drift-, underhålls- och byggåtgärder inom det egna ansvarsområdet. I revisionsrapporten skriver man att ”Riksrevisionens bedömning är att redovisningen mot detta krav i årsredovisningen för 2011 inte lever upp till de krav på redovisning som regeringen ställt. För drift- och underhållsåtgärder redovisas ett produktivetsmått inom väg och inget inom järnväg”. Vidare skriver man: ”TRV [Trafikverket] informerar övergripande i resultatredovisningen om att arbete för att kunna mäta produktivitet pågår. När produktivetsmått kommer att kunna redovisas och vilka mått som då kommer att redovisas framgår dock inte.”

Det framgår således med tydlighet att Trafikverket inte har fungerande metoder för att mäta produktivitetsutveckling på ett heltäckande sätt. Vänsterpartiet menar att det finns goda skäl att anta att avregleringen lett till betydande

Fel! Okänt namn på

administrativa kostnadsökningar på grund av kostnader för upphandling, utförande av underhållskontrakt och uppföljning. På s. 23 i skrivelsen konstaterar man i en genomgång av konsekvenserna av utförande av underhåll i Trafikverkets regi också: ”Positiva effekter av ett återtagande skulle kunna vara möjligheten till förenklad taktisk styrning, prioritering och planering. Kostnader för upphandling m.m. skulle också reduceras.” Några uppskattningar av vilka ekonomiska vinster eller vilken samhällsnytta detta skulle medföra görs inte. Däremot görs en kostnadsuppskattning, med stora osäkerheter, för återtagande av utförande av drift och underhåll i Trafikverkets regi på 1–2 miljarder kronor.

Konkurrensutsättning av det svenska järnvägsnätet skedde i internationell jämförelse tidigt. En majoritet av jämförbara länder utför dock underhåll i myndighetsregi. För närvarande har 95 procent av underhållet på det statliga spårnätet i Sverige upphandlats i konkurrens. Hur detta påverkar kvaliteten är av central betydelse. På s. 23 i skrivelsen konstateras: ”Hade underhållets kvalitet märkbart försämrats efter konkurrensinförandet, borde det ha gett större utslag på punktligheten och antalet störningar. Det är därför svårt att bedöma om kvaliteten skulle bli bättre med utförande i Trafikverkets regi.” Vänsterpartiet finner detta konstaterande märkligt och bedömer att varken punktligheten eller antalet störningar har varit på sådana nivåer att det ger stöd för en fortsatt organisation utan tydligt helhetsansvar för underhållet.

Sammantaget anser Vänsterpartiet att skrivelsen är undermålig och inte motsvarar det uppdrag som riksdagen gett regeringen.

Regeringen bör återkomma med en utförlig utredning om järnvägssystemets organisering, där varje del av järnvägssystemets fragmentarisering utvärderas. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Stockholm den 19 oktober 2012

Siv Holma (V)

Torbjörn Björlund (V)

Hans Linde (V)

Bengt Berg (V)

Jens Holm (V)

Kent Persson (V)