

INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2021-05-12
Besvaras senast
2021-06-01

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:726 Medel till underhåll

I direktivet till framtagandet av inriktningsunderlaget ingick att beskriva effekterna av såväl utökad som minskad ram med 20 procent med utgångspunkt i nuvarande förvaltningsanslag (2018–2029 års plan).

”Trafikverket ska analysera och redovisa vilka ekonomiska resurser för vidmakthållande, inklusive bärighet och tjälsäkring och reinvesteringar, för det statliga järnvägs- respektive vägnäten som Trafikverket bedömer är nödvändiga för att under respektive planperiod dels upprätthålla dagens 7 (11) funktionalitet dels säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i enlighet med de transportpolitiska målen. Om det bedöms förekomma ett eftersatt underhåll ska det specificeras. Om Trafikverkets föreslagna fördelning av medel inom angiven ram inte motsvarar Trafikverkets redovisade bedömning av behoven för hantering av ett tidigare eftersatt underhåll ska Trafikverket även ange hur stor skillnaden är, skälen för att dessa inte föreslås hanteras inom respektive planperiod samt bedöma på vilket sätt den transportpolitiska måluppfyllelsen skulle förändras om behoven i sin helhet kunde uppfyllas.” (Sidorna 6–7 i direktivet till inriktningsplaneringen.)

Vidare står det: ”Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Regeringen bedriver ett aktivt arbete med att minska klyftorna i samhället och uppnå det övergripande jämställdhetspolitiska målet om att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sitt eget liv.”

Detta återkommer i infrastrukturpropositionen, såväl inom de transportpolitiska målen som inom stycket som avhandlar ”Satsningar på underhåll”.

”Även vägunderhållet ökades med 300 miljoner kronor, riktat till vägunderhåll i landsbygd. En väl fungerande väginfrastruktur ökar landsbygdens tillgänglighet och konkurrenskraft, men säkrar också väl fungerande vägtransporter i hela landet vilket är viktigt för såväl den nationella som den regionala tillväxten.” (Infraproppen sidan 18.)

Vid minskade medel till underhåll måste infrastrukturförvaltaren prioritera hårdare, och prioriteringen hamnar då på det mest trafikerade nätet (med högst

trafikarbete), på bekostnad av det mindre trafikerade vägnätet, inte sällan i glesbygd, där lands- eller länsvägen, ofta den enda vägen, samtidigt är skolväg, ”godsväg”, hemtjänstväg med mera. Detta vägnät är en förutsättning för upprätthållandet av ett livskraftigt näringsliv i hela landet och för chansen till en dräglig närhet för dem som valt att bosätta sig där.

Hur kommer det sig att regeringen väljer att inte hörsamma Trafikverkets behov av ytterligare medel för att kunna upprätthålla en grundläggande funktionalitet och återta det eftersatta underhållet? Frågorna som väcks av regeringens besked om att man inte avser att säkerställa att det bristande underhållet av väg och järnvägsnät är många:

– Är regeringen medveten om vilka konsekvenser det blir för ”Hela Sverige ska leva” i form av längre restider (inklusive hastighetssänkningar), sämre komfort, större förslitning och fler skador på fordon samt sannolikt försämrad trafiksäkerhet etcetera?

– Är det regeringens ambition att den kapitalförstörelse som det de facto handlar om när statens infrastruktur bryts ned i högre takt än det tillförs medel för vidmakthållande ska brytas, och i så fall när? (Är detta att hushålla med statens resurser?)

– Är det inte lite ironiskt att en regering som lyfter fram fyrstegsprincipen håller tillbaka åtgärder inom steg 2 till förmån för åtgärder inom steg 4?

– Finns det ideologiska skäl till att man är beredd att låta vägnätet förfalla mer än järnvägsnätet sett till skillnaden mellan uppskattade behov för vidmakthållande och föreslagen ramtilldelning?

– Hur påverkas tillförlitligheten i det komplexa järnvägssystemet till följd av att regeringen hellre satsar på att klippa band än på att lägga adekvata medel på underhåll?

– Ska Trafikverket få i uppdrag att ”minska på rocken” och lägga ned/upplåta/överlåta lågtrafikerade banor som kostar att underhålla för att på så sätt kunna föra över mer medel till de banor som brukas?

Jag vill med anledning av ovanstående fråga infrastrukturminister Tomas Eneroth:

Avser ministern att vidta några särskilda prioriteringar i budgetarbetet och infrastrukturpropositionen, så att resurserna räcker till att säkerställa att det befintliga järnvägs- och vägnätet får ett tillfredsställande underhåll?

.....

Lars Beckman (M)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welander