

INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2015-02-12
Besvaras senast
2015-03-06

Till statsrådet Anna Johansson (S)

2014/15:286 Planering av banunderhåll

Den svenska järnvägen har förfallit under decennier av socialdemokratiskt ointresse för banunderhåll. Alliansregeringen tog ett helhetsgrepp på transportsystemet och gjorde omfattande satsningar för långsiktig robusthet, med särskilt stora insatser på järnvägen. I den nationella planen för transportsystemet 2014–2025, som Alliansregeringen beslutade om våren 2014, finns 86 miljarder kronor avsatta för banunderhåll. Det är en fördubbling jämfört med vad regeringen Persson avsatte och ligger i nivå med vad Trafikverket har angivit att myndigheten behöver för att kunna utföra det banunderhåll som behövs för att järnvägen ska klara den ökande järnvägstrafiken.

De rödgröna partierna har också insett vikten av ökat banunderhåll, vilket blev tydligt redan under Alliansens tid vid regeringsmakten. Dock verkar det som att regeringens förståelse för att banunderhåll är en komplex fråga, som omfattar mer än ekonomiska faktorer och enskilda anslagsposter, ännu inte har mognat fram fullt ut. Banunderhåll handlar också om att tillgodose att planeringen för tidpunkt och former för underhållsinsatser utformas på ett klokt sätt.

För att banunderhåll ska orsaka minsta möjliga störning är det av stor vikt att Trafikverket i dialog med tågoperatör och underhållsentreprenör kommer överens om när insatser ska göras. Så kan störningarna för resenärer och godstransporter minimeras. Till exempel pågår underhållsinsatser längs Norra stambanan i Ljusdal. Arbetsinsatserna är förlagda mellan kl. 11 och 13 dagligen till och med år 2022 enligt Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning 2016. Resultatet blir att trafiken på sträckan avstannar under totalt fyra timmar mitt på dagen, eftersom Norra stambanan till stor del är enkelspårig. Det är onödiga störningar för person- och godstrafik, och de hade genom bättre planering kunnat undvikas. Genom att förlägga dessa insatser till längre avstängning nattetid kan arbetet utföras under en kortare period, med mindre störningar för tågtrafiken och därmed för pendlare och företag.

Förvisso är detta bara ett exempel, men dock ett symptom på att planeringen för banunderhållet inte görs på ett fullgott sätt. Följden av Trafikverkets planering är att kommunikationerna försämras avsevärt längs vissa sträckor som ska underhållas, trots att det är högst möjligt att undvika. Det medför extra kostnader för samhället i form av uteblivna godstransporter och inställda pendeltåg. Skattebetalarna får i slutänden betala mer för underhållet längs våra

järnvägar än vad det behöver kosta.

Min fråga till statsrådet Anna Johansson är:

Vilka åtgärder kommer statsrådet att vidta för att planeringen av järnvägsunderhållet ska utföras på ett lämpligt sätt, så att onödigt långvariga insatser kan undvikas och trafikstörningarna för tågen minimeras?

.....

Margareta B Kjellin (M)

Överlämnas enligt uppdrag

Lisa Gunnfors