

SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen  
2021-09-07  
Besvaras senast  
2021-09-15 kl. 12.00

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

**2020/21:3615 Möjligheten att genomföra godstransporter med järnväg**

I Sverige har tågfarjetrafik länge bedrivits till Tyskland, Polen, Danmark och Finland på flera olika rutter. Förbindelserna har dock lagts ned en efter en, så att det sedan mars 2020 endast återstår en enda: Stena Lines linje mellan Trelleborg och Rostock.

Under sommaren har statligt helägda Green Cargo aviserat att man redan från 2022 inte avser att förnya sin beställning hos Stena Line. Detta skulle innebära att färjeoperatören med mycket kort varsel tappar 7 000 vagnar, motsvarande en tredjedel av det totala antal som transporteras i dag, och att man kommer att ha en beläggning motsvarande mindre än 15 procent av kapaciteten på den kvarvarande tågfarjeförbindelsen.

Stena Line har redan tidigare aviserat att man på sikt inte kommer att kunna garantera förbindelsen, då efterfrågan av järnvägstransporter med färja har minskat kraftigt, samtidigt som drift och underhåll av tågfarjan är mycket dyrare än för en konventionell färja. Green Cargos besked kommer nu som ett dråpslag för företaget och riskerar att påskynda nedläggningen av den sista kvarvarande tågfarjeförbindelsen.

Detta är problematiskt både ur redundans- och beredskapsperspektiv. Även efter Fehmarn Bältförbindelsens färdigställande om cirka tio år kommer det att kvarstå en sträcka om 53 kilometer, från Malmö godsbangård via Öresundsförbindelsen till Vigerslev i Köpenhamn, där det endast finns en väg för järnvägstrafiken om ingen järnvägsfarjeförbindelse upprätthålls.

Dessutom poängterar flera transportköpare, i en analys som Trafikverket har genomfört åt regeringen, att tågfarjornas existens och den redundans detta innebär bidrar till att industrin alls vågar välja transporter på järnväg i stället för med lastbil. Tågfarjeförbindelsen har således en funktion för att främja överflyttning av gods från väg till järnväg, vilket regeringen prioriterat såväl i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen som i den nationella godstransportstrategin. Green Cargos beslut riskerar alltså att sätta käppar i hjulet för regeringens transportpolitik i ett långt bredare perspektiv.

Min fråga till infrastrukturminister Tomas Eneroth blir därför:

Vilka åtgärder avser ministern att vidta i syfte att säkerställa att näringslivet förfogar över två vägar för godstransporter med järnväg till och från Sverige

.....

Mikael Larsson (C)

Överlämnas enligt uppdrag

Gergö Kisch