

INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från riksdagsförvaltningen
2014-05-30
Besvaras senast
2014-06-16

Till statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd (M)

2013/14:525 Ansvar för framtida godstrafik på järnväg

Enligt statliga Trafikanalys är godstrafiken på järnväg i Sverige, mätt i tonkilometer och borträknat malmtrafiken i Norrbotten, i dag mindre än den var när den borgerliga regeringen tillträdde 2006. I andra länder ser vi motsatt trend – där ökar i stället den transporterade godsmängden på järnväg.

Samtidigt körs alltmer gods på väg. På bara 20 år har utsläppen från tunga lastbilar ökat med 35 procent. Enligt Trafikverkets samordnare Håkan Johansson är ökningen så kraftig att den äter upp effekten av energieffektivisering och utbyggnad av förnybar energi.

För att klara klimatmålen måste mer – inte mindre – gods transporteras på järnväg och via sjöfart. Dessutom minskar underhållskostnaderna med färre bilar och lastbilar på vägarna, samtidigt som trafiksäkerheten förbättras. Transporter med lastbil behövs också, men främst för lokal distributionstrafik och där järnväg saknas.

De svenska järnvägarnas godsoperatörer har svårt att konkurrera med lastbilsåkerierna och beställer därför inga nya godsvagnar. I stället tvingas en del bolag att skära ned på verksamheten och på antalet anställda.

Detta sker i en tid då Sverige och Europa har stora behov av att stärka och utveckla sina järnvägsnät. Satsningar på järnvägen är långsiktiga och nödvändiga för den klimatomställning som Europa måste genomföra. Sverige har, med långa avstånd och stora godsvolymer, unika förutsättningar att vara aktivt i denna omställning.

En dåligt underhållen järnväg samt brist på punktlighet är två orsaker till att godstrafiken på järnväg stagnerat. Enligt en ny undersökning från Seko upplever 55 procent av järnvägsarbetarna att bristerna i järnvägen har ökat under de senaste två till tre åren, och hela 66 procent menar att det förebyggande underhållet har minskat under samma tidsperiod.

En annan orsak är att operatörerna i Sverige inte får köra med lika långa tåg som nere i Europa. Ytterligare en bidragande orsak till järnvägstransporternas försämrade konkurrensvillkor är höjningarna av banavgifterna. Enligt riksdagens utredningstjänst ökade banavgifternas andel av transportkostnaderna för godstågen från 6 procent 2010 till 10 procent 2014. Trots att riksdagen har

sagt nej till en fortsatt höjning av banavgifterna planerar Trafikverket ytterligare höjningar fram till 2021.

Både regeringen och Trafikverket hänvisar ofta till järnvägslagen för att motivera de ökade banavgifterna. I regeringens egen utredning om järnvägens organisation kan vi dock läsa följande: ”I praktiken innebär järnvägslagen att det inte råder något tvång för infrastrukturförvaltare att ta ut annan marginalkostnadsbaserad avgift än den som speglar slitaget på infrastrukturen.” (SOU 2013:83, s. 91).

Men utöver den obligatoriska banslitageavgiften tar Trafikverket ut driftsavgift, grundavgift, passageavgift, olycksavgift och emissionsavgift. Samtidigt saknas flera av dessa avgifter för lastbilstrafiken, vilket skapar en skev balans mellan de båda trafikslagen.

Jag vill, mot bakgrund av ovanstående, ställa följande frågor till statsrådet:

Hur avser statsrådet att agera för att öka det förebyggande järnvägsunderhållet, och därmed punktligheten, för godstågen?

Hur avser statsrådet att agera för att skapa sundare konkurrensvillkor mellan godstransporter på väg och järnväg?

Hur avser statsrådet att agera för att riksdagens beslut om ett stopp för höjning av banavgifterna ska respekteras?

Hur avser statsrådet att agera för att det ska bli möjligt att köra längre och tyngre tåg i Sverige?

.....

Stina Bergström (MP)

Överlämnas enligt uppdrag

Anders Norin