

SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2020-08-19
Besvaras senast
2020-09-02

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2019/20:1972 Järnvägens överlevnad och konkurrenskraft

Regeringen har som målsättning att Sverige ska bli ett av de första välfärdsländerna som är fossilfria. Utsläppen från inrikes transporter ska dessutom minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Det finns en bred enighet om att framtidens transportsystem har ett behov av en väl fungerande och effektiv järnvägstrafik för både person- och godstransporter.

Riksdagen tillskjuter också mer pengar till underhåll av och investeringar i järnvägar i enlighet med gällande infrastrukturplan. Väl fungerande infrastruktur är viktigt och centralt, men utan trafik kan värdet av den ifrågasättas. Det behövs åtgärder för att stärka trafiken och möjliggöra mer gods- och fler personresor på järnväg.

Införandet av ERTMS-systemet innebär att för alla järnvägsfordon måste det till höga kostnader byggas in ny utrustning eller uppgraderas existerande utrustning.

Riksrevisionen granskade i sin rapport RiR 2018:21 effektiviteten i införandet av ERTMS i Sverige. Riksrevisionen visade exempelvis att den kapacitetsutredning och samhällsekonomiska bedömning som Trafikverket genomförde 2013, som visade på förbättrad kapacitet till ett värde av 17,3 miljarder kronor jämfört med att behålla det existerande systemet ATC, fyra år senare förbytts i en bedömning att skillnaden i kapacitet mellan de två systemen är försumbar. Därmed återstod endast 3,9 miljarder kronor på pluskontot.

Trafikverket har uppdragit åt konsultbolaget Ramboll att utreda tillkommande kostnader. I en rapport som presenterades den 30 juni 2020 har Ramboll pekat på ytterligare samhällsekonomiska kostnader på nivån 10–15 miljarder kronor för kostnadsposter som tidigare inte prissatts, såsom trafikpåverkan under införandet och teknikuppdateringar. Införandet innebär således numera en minuskalkyl på samhällsnivå och ohållbara påtvingade kostnader på ca 7 miljarder kronor för en redan trängd tågbransch, inte minst godstrafiken på järnväg.

Rapporten från Ramboll pekar också på att det finns ytterligare risker som ännu inte har värderats över huvud taget. Det gäller bland annat kostnaden för att säkra upp ERTMS-systemet för cybersäkerhet och det negativa värdet av potentiella kapacitetsminskningar som kommer med det nya systemet

Oberoende av Trafikverkets och Rambolls bedömningar har SL i juni 2020 beslutat att pausa sin investering i ERTMS-ombordsystem med hänsyn framförallt till de skenande kostnaderna för tågoperatören och ytterst för pendlarna.

Med anledning av detta vill jag fråga infrastrukturminister Tomas Eneroth:

Avser ministern att vidta åtgärder, med anledning av Trafikverkets egna underlag i form av rapporter från Ramboll, för att säkerställa överlevnaden och konkurrenskraften för Sveriges tågoperatörer och järnvägens totala funktion på kort, medellång och lång sikt?

.....

Jens Holm (V)

Överlämnas enligt uppdrag

Anna Aspegren