

SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen  
2021-09-14  
Besvaras senast  
2021-09-22 kl. 12.00

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

**2021/22:5 Järnvägsfärjor som alternativ även i framtiden**

Redan 2015 fanns det en oro för det svenska transportsystemets redundans. Per Klarberg (SD) skrev då en motion 2015/16:1858 om att skapa en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik. Den motionen handlade främst om sårbarheten vad gäller järnvägsfärjor och redundans som Sverige behöver för att frakta järnvägs gods ned till Europa. Trafikutskottet tog till sig denna motion, och i Trafikutskottets betänkande 2016/17:TU4 gavs ett tillkännagivande till regeringen med lydelsen:

”Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att regeringen bör ta fram en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik för att minska sårbarheten i transportsystemet och tillkännager detta för regeringen.”

Vid ett besök hos Stena Line i Trelleborgs hamn den 10 september 2021 frågade jag hur det såg ut med tillkännagivandet och vilka effekter det har fått för järnvägsfärjorna. Svaret blev att det inte hänt någonting och att Stena Line, som är ett privatägt företag, inte fått några medel för att upprätthålla järnvägsspår till Europa. Green Cargo som transportör har dessutom meddelat att man kommer att minska volymerna på järnvägsfärjorna med 7 000 enheter årligen. För ett privat företag som Stena Line innebär detta en betydande förlust av järnvägsenheter, och samtidigt är det snart dags för Stena Line att renovera de gamla järnvägsfartyg man använder i dag.

Med ett vikande järnvägsunderlag blir lönsamheten för Stena Line lägre, och i och med att kostnaderna för att renovera dagens järnvägsfärjor med ny räls, snarare än att renovera utan räls, finns det en överhängande risk för att Stena Line väljer att bygga de nya fartygen utan järnvägsräls och att Sverige som nation därmed förlorar en viktig järnvägsförbindelse ut i Europa.

För en tid sedan inträffade ett trafikstopp på Stora Bältbron, då en container som inte fästs ordentligt på järnvägsvagnen hotade att välta av tåget när det körde i full fart. Under trafikstoppet ökade trafiken på järnvägsfärjorna med 30 procent.

Stena Lines fartyg Mecklenburg-Vorpommern och Skåne är världens största järnvägsfärjor, med en kapacitet på en kilometer spårkapacitet vardera. Det är viktigt att ha redundans i infrastrukturen och att ha flera vägar ut i Europa för att klara av händelser som den på Stora Bält.

Med tanke på att Stena Line trafikerar linjen Trelleborg–Rostock med 40 avgångar i veckan och att dessa färjetransporter är det enda alternativet för järnvägsvagnar mellan Sverige och Tyskland, utöver det som transporteras över Öresundsbron, så är Sverige som exportland extremt sårbart utan denna möjlighet. Vårt att tänka på är att järnvägsrälsen ombord på fartygen ligger i durken på fartygen så att man kan lasta fartygen även med trailrar och lastbilar.

Med anledning av informationen ovan vill jag fråga infrastrukturminister Tomas Eneroth:

Kommer ministern och regeringen att verka för att upprätthålla redundansen ut i Europa, och säkerställa att järnvägsfärjorna är ett alternativ även i framtiden?

.....

Jimmy Ståhl (SD)

Överlämnas enligt uppdrag

Gergö Kisch