

SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2020-12-11
Besvaras senast
2020-12-28

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:974 Ett återupprättat banverk

Det har i dagarna rapporterats om att sträckan mellan Ramlösa och Lund, Västkustbanan, först fick en hastighetssänkning från 180 kilometer i timmen till 70 kilometer i timmen på grund av ett spårfel. Vid närmare undersökning visade det sig att spåren var allvarligt skadade, med resultatet att det blev i det närmaste totalstopp i tågtrafiken på den aktuella sträckan. Endast ett pågatåg i timmen kan köra på spåren, och bussar har satts in som ersättning. Detta får konsekvenser för dem som arbetspendlar i regionen, med kraftigt ökande restider och trängsel som uppstår när bussar måste ersätta delar av tågtrafiken.

Sträckan mellan Ramlösa och Lund är byggd i omgångar. Sträckan mellan Kävlinge och Lund var färdigställd 1995 och sträckan Kävlinge till Ramlösa var klar år 2001. Det bör tilläggas att denna sträcka inte trafikeras av tunga godståg utan uteslutande av persontåg, vilket sliter mindre på rälsen.

Frågan man ställer sig är om underhållet av spåren är obefintligt eller satt till ett absolut minimum, och i så fall varför?

Den ekonomiska skillnaden mellan att byta spår respektive underhålla spår är mycket stor. Att underhålla spår genom slipning kostar cirka 50 kronor spårmetern, medan att byta spår kostar cirka 12 000 kronor spårmetern. Om underhållet minskas och konsekvensen blir att man tvingas halvera tiden för spårbyten, från 40 år till 20 år, blir det oerhört dyrt. Med tanke på järnvägens redan väl upparbetade underhållsskuld vore detta oförsvarbart. För att öka järnvägsresandet måste vi ha en järnväg vi kan lita på.

Med anledning av ovanstående frågor jag infrastrukturminister Tomas Eneroth

Kommer ministern att utreda fördelarna med en återgång till ett banverk, där man både upphandlar underhåll och har underhållsverksamhet i egen regi?

.....

Jimmy Ståhl (SD)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welanders