

SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen  
2021-01-14  
Besvaras senast  
2021-01-20 kl. 12.00

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

**2020/21:1249 Prioritering av statens infrastrukturmedel**

När man läser Trafikverkets inriktningsunderlag till transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037 kan man notera att underhållsbehovet på både väg och järnväg är stort och att kostnaderna är därefter.

Om man inte underhåller befintlig infrastruktur tenderar kostnaderna att öka över tid. Trafikverkets rapport visar att fler transporter är att vänta, både på godsdelen och gällande personresor. Förändrad efterfrågan på transporter drivs huvudsakligen av ekonomisk utveckling, befolkningsutveckling och kostnadsförändringar för resor och transporter. När resandet ökar blir behovet av underhåll större. Detta gäller även det förebyggande underhållet.

För att skapa bättre flöde i transporterna krävs att man optimerar och bygger bort flaskhalsar som hindrar och försvårar transporter i hela transportnätet. Lika viktigt är det att vara förutseende och tidigt planera framtidens transporter för att kunna undvika framtida flaskhalsar.

De som pendlar måste kunna lita på att infrastrukturen håller måttet, och de som levererar gods måste veta att godset kommer fram inom angiven tid. Tyvärr håller inte alltid infrastrukturen måttet, vilket vi kan se på sträckan mellan Helsingborg och Lund där det behövs spårbyte på mer eller mindre hela sträckan.

Riktat vi blickarna norrut och ser på infrastrukturen där så finns det en hel del kvar att önska. Vi måste satsa på att bygga ut järnvägen där. Det finns behov av att räta ut spår och att det byggs dubbelspår där det i dag saknas. Näringslivet behöver transporter och det måste gå snabbare än i dag. Ser man till befolkningstätheten i städerna längs östkusten finns det ett stort underlag för att öka resandet med järnväg. Dessvärre investeras det för lite, och många väljer att flyga eller ta bilen när de ska transportera sig.

Vad gäller flyg så är vi mitt inne i en pandemi som gör det svårt att nyttja flyget eftersom det är få avgångar och samtidigt reserestriktioner. Detta försvårar transporter i norra Sverige ytterligare. För boende i norra Sveriges inland kan resandet ofta bli än besvärligare. En kollega till mig, som bor vid Östersund, berättade att hans resa från hemmet till riksdagen tog 18 timmar.

I en tid då vi inte har ett överskott av ekonomiska medel måste vi prioritera. Beaktat alla de behov som finns i dag, och det faktum att landets resurser är begränsade, finns det skäl att överväga om byggandet av en höghastighetsjärnväg är den bästa prioriteringen. Att vårda och underhålla befintlig infrastruktur bör vara en självklarhet men också att optimera och bygga ut befintlig infrastruktur för att öka kapaciteten totalt. Man bör också överväga att agera skyndsamt i båda fallen, för att skapa förtroende för vår gemensamma infrastruktur och ge näringslivet bra villkor att bedriva sin verksamhet. Förutsägbarhet är A och O i sammanhanget.

Vi får gång på gång höra att höghastighetsjärnvägen kommer att öka kapaciteten för godstransporter och persontransporter. Detta är troligen högst på marginalen och hjälper inte över huvud taget de boende och näringslivet i norra Sverige. Den höghastighetsjärnväg som planeras ska köra i hastigheter på 250 kilometer per timme, en hastighet som dagens snabbtåg kan klara av om man rätar ut vissa sträckor. Detta torde vara betydligt mer samhällsekonomiskt lönsamt.

Med hänvisning till texten ovanför frågar jag därför infrastrukturminister Tomas Eneroth:

Är det inte hög tid att lägga planerna på höghastighetståg i malpåse och i stället använda samhällets resurser till att underhålla och optimera befintlig infrastruktur?

.....  
Jimmy Ståhl (SD)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welanders