|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  | Dnr N2014/2759/TE |
|  |  |

|  |
| --- |
| **Näringsdepartementet** |
| Infrastrukturministern |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |

Till riksdagen

Svar på fråga 2013/14:684 av Pyry Niemi (S) Eftersatt budget till spårunderhållet på sträckan Uppsala–Stockholm

Pyry Niemi har frågat finansminister Anders Borg varför inte tillräckligt med budgetmedel satts av för att underhålla järnvägssträckan mellan Uppsala och Stockholm under de senaste åtta åren.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara på frågan.

Inledningsvis vill jag säga att jag känner med alla de resenärer som blivit drabbade av den senaste tidens störningar på sträckan Uppsala–Stockholm. Kontaktledningsnedrivningen vid Myrbacken, och efterföljande brand, i slutet av maj orsakade en omfattande störning i tågtrafiken som påverkade många resenärer under långt tid, vilket är beklagligt.

Det är dock viktigt att påpeka att omfattande och varaktiga störningar, liknande Myrbacken, är relativt ovanliga. Sträckan Uppsala–Stockholm är en mycket viktig arbetspendlingssträcka för många medborgare. De senaste tio åren har antalet resandetåg som ankommer Uppsala nästan fördubblats vilket också innebär att många drabbas när störningar inträffar. Punktligheten på sträckan har också över tid successivt förbättrats, från 88 procent 2001 till 94 procent 2013. Det handlar nu om att fortsätta det långsiktiga förbättringsarbetet i hela järnvägssystemet och särskilt på högt prioriterade sträckor såsom Uppsala–Stockholm.

De medel som Trafikverket har fått för underhåll och reinvesteringar i järnvägen har ökat de senaste åren. Det ekonomiska utrymmet steg från 4,9 miljarder kronor 2006 till 9,0 miljarder kronor 2013. I första hand har Trafikverket prioriterat storstad och större stråk såsom sträckan mellan Uppsala och Stockholm.

Alliansregeringen genomför nu den största satsningen någonsin på järnvägsunderhållet i Sverige för att vinna tillbaka medborgarnas förtroende för järnvägen. Jämfört med 2006 då Socialdemokraterna, med stöd av Vänsterpartiet och Miljöpartiet, styrde Sverige, har underhållsanslaget fördubblats till dagens nivå. De underhållsbehov som Trafikverket har redovisat har regeringen mött genom att avsätta 86 miljarder kronor i den nationella transportplanen till järnvägsunderhåll och reinvesteringar under perioden 2014–2025. Utöver anslagen disponerar även Trafikverket över de intäkter som banavgifterna ger och som oavkortat går till att underhålla järnvägen.

I den nationella transportplanen ingår en satsning i närtid på 300 miljoner kronor avseende trimningsåtgärder för den aktuella sträckan. Trafikverket utreder nu vilka åtgärder som ska genomföras, exempelvis signalåtgärder, nya växlar och andra spåråtgärder, hastighetshöjningar på spåren och stationsåtgärder som ger effektivare resenärsflöden på stationerna. Utöver dessa medel tillkommer medel för reinvesteringar. Som exempel kan nämnas plattformsåtgärder och ställverksbyten.

Trafikverket arbetar också intensivt med att förbättra störningshantering och trafikinformation. Detta görs i ett mycket nära samarbete med berörda operatörer på sträckan och inom ramen för branschsamarbetet Tillsammans för Tåg i Tid. Inom några år kommer också ny viktig kapacitet att tillföras systemet genom öppnandet av Citybanan.

Stockholm den 17 juni 2014

Catharina Elmsäter-Svärd