|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | |
|  |  | |
|  | |  |
|  | Dnr N2016/04997/MRT | |
|  |  | |

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

Till riksdagen

Svar på fråga 2015/16:1473 av Karin Svensson Smith (MP) Risk för att tågfärjorna till Trelleborg försvinner

Karin Svensson Smith har frågat mig vilka åtgärder jag tänker vidta för att stärka järnvägstrafikens konkurrensförmåga och möjligheter att öka sin andel av godstransporterna.

Regeringens övergripande mål för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Järnvägen har en stor och betydelsefull roll i det svenska transportsystemet. Väl fungerande transporttjänster med tåg kan bidra till att uppnå flera av regeringens mål så som hög sysselsättning, grundläggande tillgänglighet, en ökad andel kvalificerad industriproduktion samt minskad klimat- och miljöpåverkan.

Mot denna bakgrund satsas nu på ett kraftigt förstärkt järnvägsunderhåll. Det handlade om 620 miljoner kronor under 2015 och handlar om 1 240 miljoner kronor per år under perioden 2016–2018. I enlighet med förslag i budgetpropositionen för 2016 sker därutöver ytterligare fortsatta satsningar på järnvägsunderhållet för att öka järnvägens funktionalitet utanför de stora och mest trafikerade banorna med 100 miljoner kronor per år under perioden 2016–2019. Järnvägens konkurrenskraft gynnas även av att regeringen aktivt arbetar för att öka regelefterlevnaden för lastbilstrafiken. Detta försvårar prisdumpning av lastbilstransporter och gynnar även de åkerier som följer lagar och regler. Regeringens mål är att långväga godstransporter ska gå på sjöfart och järnväg. Därför har regeringen även tillsatt en utredning som ska lämna förslag på hur en avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga fordon kan utformas som omfattar såväl svenska som utländska åkare. Uppdraget ska redovisas den 9 december 2016.

Färjetrafiken mellan Trelleborg och Tyskland opereras av privata operatörer som fattar beslut om investeringar på företagsekonomiska grunder. Mot bakgrund av regeringens satsning på att stärka järnvägens konkurrenskraft bör även den företagsekonomiska lönsamheten förbättras för de aktörer som är verksamma inom järnvägssystemet och där tågfärjor är en nödvändig överbryggning mellan järnvägs­infrastrukturen i Sverige och Tyskland. Jag instämmer i att det även ur ett sårbarhetsperspektiv är viktigt att upprätthålla alternativa järnvägsförbindelser i händelse av ett avbrott på Öresundsförbindelsen och avser därför att fortsatt följa frågan.

Stockholm den 11 augusti 2016

Anna Johansson