|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | |
|  |  | |
|  | |  |
|  | Dnr N2016/03554/MRT | |
|  |  | |

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

Till riksdagen

Svar på fråga 2015/16:1216 av Erik Ottoson (M) Tilldelning av tåglägen

Erik Ottoson har frågat mig om jag är beredd att verka för att tillgodose såväl behovet av flexibilitet i tilldelningen av tåglägen som behovet av en långsiktighet för tågoperatörer.

Transportarbetet på järnväg har ökat kraftigt sedan slutet av 1980-talet. Detta är i grunden en glädjande utveckling, men det har också medfört ett högt kapacitetsutnyttjande på vissa linjer.

Tåglägestilldelningen styrs i hög grad av EU-regelverk där exempelvis den ettåriga tågplanen är obligatorisk enligt EU-lagstiftning. Dessa bestämmelser är införlivade genom järnvägslagen (2004:519). Inom ramen för dessa regler hanterar Trafikverket tåglägesprocessen och fördelar tåglägen utifrån en prioritering baserad på samhällsekonomisk effektivitet. I tågplanen för 2016 hanterade Trafikverket ansökningar från 47 tågbolag och fördelade tåglägen för ca 1,5 miljoner tåg. Antalet konflikter är lågt med tanke på den komplexitet som ryms inom processen.

EU-lagstiftningen ger också möjlighet att tillämpa så kallade ramavtal vid tåglägestilldelning. Dessa innebär en utfästelse av kapacitet över en längre period än ett år, men ger inte rätt till ett specifikt tågläge och åsidosätter inte den årliga tågplanen. Inom ramen för den årliga tåglägestilldelningen ska ansökningar om årliga tåglägen ställas mot ramavtal och prioritering sker på samma grunder. Bestämmelserna om ramavtal är införlivade i järnvägslagen och kompletteras därutöver med en EU-förordning vars regler är direktverkande för medlemsstaterna. Trafikverket har valt att tills vidare inte tillämpa möjligheten till ramavtal.

Det finns en potentiell målkonflikt i frågan om att tillgodose behovet av långsiktig planering som främst finns hos persontrafiken jämfört med den kortare planeringshorisont som främst präglar godstrafiken. Genom prioriteringen utifrån samhällsekonomisk effektivitet fördelas tåglägena årligen så effektivt som möjligt vid begränsad kapacitet. Jag är därför inte beredd att vidta åtgärder som gynnar det ena transportslaget på bekostnad av det andra och kan också notera att stora investeringar har skett inom persontrafiken inom den befintliga modellen för tåglägestilldelning.

Stockholm den 25 maj 2016

Anna Johansson