|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | |
|  |  | |
|  | |  |
|  | Dnr N2014/4716/TE | |
|  |  | |

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

Till riksdagen

Svar på fråga 2014/15:75 av Christina Höj Larsen (V) Centralisering av tågledningscentraler

Christina Höj Larsen har frågat mig om jag avser att verka för att behålla de befintliga tågledningscentralerna.

Samarbetsregeringen har höga ambitioner för en bättre fungerande järnväg i Sverige. Bland annat föreslår denna regering i budget­propositionen för 2015 att ytterligare ca fem miljarder kronor tillförs till järnvägsunderhåll under mandatperioden 2015–2018. Det är en del av regeringens politik för att Sverige ska uppnå EU:s lägsta arbetslöshet 2020 samtidigt som andelen kvalificerad industriproduktion ska öka och miljö- och klimatutsläppen ska minska.

Trafikledningen för järnvägstrafiken är en grundläggande funktion som måste fungera alla dagar dygnet runt. En av utmaningarna inom järnvägen är att järnvägssystemet i mycket hög utsträckning är ett nationellt system där tågens framdrift påverkar varandra. En störning i södra Sverige kan påverka trafiken i norra Sverige och tvärt om.

Det finns därför ett stort behov av att trafikledningen av järnvägssystemet är nationellt samordnad och att man använder samma tekniska system och har ett gemensamt sätt att arbeta. Det finns också behov av att minska systemets sårbarhet, så att en trafikcentral kan ta över från en annan om den av någon anledning slutar att fungera. Idag finns inga sådana möjligheter mellan de åtta trafikcentralerna för järnvägen. Det är en stor risk för Sverige, då trafiken kan stanna helt under lång tid i en del av landet. Alla vet hur stora problem tågkaoset kan skapa både i människors vardag och för industrins godstransorter. För att minska sårbarheten krävs ett nytt modernt tågledningssystem.

Trafikverket upphandlar för närvarande ett nytt tågledningssystem för järnvägen och som en följd av det arbetet planerar Trafikverket också att samordna trafikledningsfunktionen till fyra platser i Sverige. Med fyra trafikcentraler, som har samma tekniska systemplattform och där personalen har ett gemensamt arbetssätt, kommer kapaciteten i systemet att kunna nyttjas bättre. Störningar som uppstår kan hanteras på ett mer effektivt sätt och trafikinformationen kan förbättras. Sammantaget innebär det nya systemet stora fördelar för tågtrafikens tillförlitlighet.

Införandet av ett nytt tågledningssystem i Sverige och planerna på en övergång till fyra trafikcentraler samt övergången till signalsystemet ERTMS kommer att kräva omfattande utbildningsinsatser under många år. Trafikverket planerar därför att förlägga en del av den egna Järnvägsskolans verksamhet till Ånge för att på bästa sätt kunna tillvarata investeringarna som gjorts.

Stockholm den 25 november 2014

Anna Johansson