|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | |
|  |  | |
|  | |  |
|  | Dnr N2015/08453/TIF | |
|  |  | |

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

Till riksdagen

Svar på fråga 2015/16:428 av Per Klarberg (SD) Trafikverkets ovilja att uppgradera baliser

Per Klarberg har frågat mig om jag delar MTR Express uppfattning att Trafikverket missgynnar företaget genom att inte uppgradera och omprogrammera baliserna på raksträckorna så att MTR Express tåg kan utnyttja sin fulla potential avseende högsta tillåtna hastighet.

Järnvägens signalsystem är naturligtvis konkurrensneutralt i det att de inte gör skillnad på vilket järnvägsföretag som trafikerar linjen. Däremot finns det tekniska skillnader mellan olika tågtyper som medför begränsningar.

Utifrån järnvägens givna förutsättningar avseende utformning av såväl signalsystem som spårgeometri så medför det begränsningar för maximal tillåten hastighet. De högsta hastigheterna kan uppnås med de tåg som har en inbyggd korglutning. De tågbolag som väljer att trafikera med tågtyper som inte har denna korglutning kan inte köra lika fort.

När MTR gav sig in på den svenska marknaden var detta kända förutsättningar. Den tågmodell som MTR valde att köpa har inte korglutning och den maximalt tillåtna hastigheten är därmed på vissa sträckor begränsad i förhållande till tåg som har korglutning.

Det är möjligt att komplettera signalsystemet så att tåg utan korglutning kan köra fortare på vissa bansträckningar. Detta innebär att det måste installeras ny utrustning på ett stort antal ställen längs spåret och det handlar om en satsning på åtskilliga miljoner kronor. Under rådande förhållanden gör Trafikverket bedömningen att underhåll av befintligt järnvägsnät behöver prioriteras.

Stockholm den 15 december 2015

Anna Johansson