|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | |
|  |  | |
|  | |  |
|  | Dnr N2017/02196/TIF | |
|  |  | |

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

Till riksdagen

Svar på fråga 2016/17:1080 av Erik Ottoson (M) Kostnaderna för Ostlänken

Erik Ottoson har frågat mig om jag ämnar ta några initiativ till att djupare analysera anledningarna till de stora kostnadsökningarna för Ostlänken.

Erik Ottoson har i sin fråga redogjort för hur de beräknade kostnaderna för Ostlänken stigit markant. Regeringen har precis beslutat att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag till en ny nationell plan för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen för perioden 2018−2029. Av uppdraget framgår bl.a. att regeringens mål om att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm och Göteborg respektive Malmö bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer innebär att sträckan Järna–Linköping (Ostlänken) ska byggstartas under planperioden. I uppdraget ingår att Trafikverket ska säkerställa att utbyggnaden sker på ett kostnadseffektivt sätt som innebär att bästa möjliga effekt erhålls av respektive delsträcka. Analysen ska även innehålla vilka hastigheter som är lämpliga på olika delsträckor.

Byggandet av nya stambanor handlar om långa tidshorisonter och påverkar statens budget under lång tid. Utbyggnaden av nya stambanor ska ske på ett kostnadseffektivt sätt och i en takt som ekonomin tillåter. Vi behöver fortsatt ta reda på mer om vad utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg kan innebära, hur vi kan minska osäkerheten och byggkostnaderna, ha god kontroll över kostnaderna och samtidigt få ut så mycket som möjligt av nyttorna.

Stockholm den 24 mars 2016

Anna Johansson