|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | |
|  |  | |
|  | |  |
|  | Dnr N2016/05762/TIF | |
|  |  | |

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

Till riksdagen

Svar på fråga 2016/17:6 av Erik Bengtzboe (M) Undermålig räls som hotar arbetsmarknad och näringsliv

Erik Bengtzboe har frågat statsministern vilka samlade grepp som tas för att garantera att samhällsviktiga funktioner såsom arbetspendling och frakt ska kunna säkerställas med en sviktande rälsinfrastruktur. Frågan har överlämnats till mig.

Jag vill börja med att förtydliga att i järnvägsnätsbeskrivningen för 2017, vilken utgör ett underlag för trafikering och framtagande av en nationell tågplan för 2017, så redogör Trafikverket för järnvägsinfrastrukturen och dess beskaffenhet. Beskrivningen ger nödvändig information om vilka förutsättningar som gäller för att kunna framföra tåg på det järnvägsnät som Trafikverket förvaltar. I beskrivningen framgår även banor och sträckor med särskilda begränsningar och restriktioner för trafikering. Det kan till exempel avse begränsad hastighet eller axellast till följd av banans standard. Trafikverket redovisar för första gången i samband med järnvägsnätsbeskrivningen för 2017 även banor och sträckor där det finns en framtida risk för att även dessa kan beläggas med begräsningar och restriktioner. Summerar man dessa sträckor blir den totala omfattningen 69 stycken i järnvägsnätsbeskrivningen för 2017. Att även redovisa sträckor där risk för förändringar förekommer är ett nytt arbetssätt som Trafikverket inte har använt i föregående järnvägsnätsbeskrivningar. Risker av den typen har dock under tidigare år förekommit men inte redovisats. Det nya arbetssättet är efterfrågat från branschen för att skapa en ökad tydlighet och bättre förutsättningar för att kunna planera tågtrafik.

Sverige har under många år satsat för lite resurser på underhåll av järnvägssystemet vilket har bidragit till den problematik i form av förseningar och kapacitetsbrist som systemet dras med i dag. Regeringen har sedan dess tillträde 2014 sett det som viktigt att förstärka underhållet för att minska trafikstörningar och andra problem som orsakar samhället och näringslivet onödiga kostnader samt för att öka järnvägens konkurrenskraft.

Mot denna bakgrund satsas nu på ett kraftigt förstärkt järnvägsunderhåll. Det handlade om 620 miljoner kronor under 2015 och 1 240 miljoner kronor per år under perioden 2016–2018. I budgetpropositionen för 2016 genomfördes därutöver ytterligare fortsatta satsningar på järnvägsunderhållet med 400 miljoner kronor under perioden 2016–2019. Regeringen föreslår i budgetpropositionen för 2017 fortsatta satsningar på en förstärkning av resurserna till järnvägsunderhåll och avsätter 5,9 miljarder kronor under åren 2019–2020.

Att öka resurserna till underhåll är en viktig del i att skapa förutsättningar för att stärka järnvägens funktionalitet, men det finns även behov av att säkerställa att underhållet bedrivs på ett ändamålsenligt och effektivt sätt. Regeringen har därför i maj 2016 uppdragit åt Trafikverket att genomföra en fördjupad utredning och redogöra för möjliga åtgärder och organisatoriska förändringar för att stärka järnvägsunderhållets genomförande. Syftet är att uppnå väl fungerande och effektiva transporter på järnväg samt att staten ska ta det samlade ansvaret för kontroll och utförande av järnvägsunderhållet.

Stockholm den 21 september 2016

Anna Johansson