



Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår yrkanden i motioner om bl.a. järnvägsmarknaden, samhällsuppdrag för SJ AB, signalsystemet ERTMS, banavgifter och kollektivtrafikfrågor. Motionsyrkandena avstyrks främst med hänvisning till vidtagna åtgärder och pågående beredningsarbete. Utskottet framhåller samtidigt att möjligheten att göra ett tillägg i kollektivtrafiklagen så att alla regionala kollektivtrafikmyndigheter ska ansluta sig till ett gemensamt betalningssystem i form av en applikation eller kort bör utredas.

I betänkandet finns 15 reservationer (M, SD, C, L, KD).

Behandlade förslag

Ett yrkande i en följdmotion väckt med anledning av proposition 2016/17:21 Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling.

Två yrkanden i en följdmotion väckt med anledning av proposition 2016/17:112 Godstrafikfrågor.

Ett fyrtiotal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2015/16 och 2016/17.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	7
Ärendet och dess beredning.....	7
Utskottets överväganden.....	17
Järnvägsmarknaden	17
Samhällsuppdrag för SJ AB	19
Drift och underhåll	20
Järnvägens signalsystem - ERTMS	24
Banavgifter	26
Vissa skyddsfrågor	29
Längre och tyngre tåg	31
Kapacitetstilldelning.....	32
Statistik.....	34
Obevakade järnvägsövergångar.....	35
Uppföljning av kollektivtrafiklagen	36
Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning	37
Kollektivtrafikens biljettsystem m.m.....	40
Trafikförsörjningsprogram	42
Kollektivtrafik på vatten.....	44
Vissa andra resenärsfrågor	45
Gotlandstrafiken	48
Prissättning på Öresundsbron	50
Reservationer	52
1. Järnvägsmarknaden, punkt 1 (M, C, L, KD).....	52
2. Samhällsuppdrag för SJ AB, punkt 2 – motiveringen (M, C, L, KD).....	54
3. Drift och underhåll, punkt 3 (M, C, L, KD).....	55
4. Järnvägens signalsystem - ERTMS, punkt 4 (SD, C, L).....	56
5. Banavgifter, punkt 5 (M).....	57
6. Banavgifter, punkt 5 (SD)	58
7. Vissa skyddsfrågor, punkt 6 (M, C, L, KD)	58
8. Vissa skyddsfrågor, punkt 6 (SD).....	59
9. Längre och tyngre tåg, punkt 7 (M, C, L, KD)	61
10. Kapacitetstilldelning, punkt 8 (M).....	62
11. Uppföljning av kollektivtrafiklagen, punkt 11 (M, C, L, KD).....	63
12. Kollektivtrafikens biljettsystem m.m., punkt 13 (M, C, L, KD).....	63
13. Trafikförsörjningsprogram, punkt 14 (M)	64
14. Kollektivtrafik på vatten, punkt 15 (M).....	65
15. Vissa andra resenärsfrågor, punkt 16 (M).....	66
Särskilda yttranden	67
1. Samhällsuppdrag för SJ AB, punkt 2 (V)	67
2. Kollektivtrafikens biljettsystem m.m., punkt 13 (V)	67
3. Vissa andra resenärsfrågor, punkt 16 (V)	67
4. Gotlandstrafiken, punkt 17 (V).....	68
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	69
Motion väckt med anledning av proposition 2016/17:21	69
Motioner väckta med anledning av proposition 2016/17:112	69

Motion från allmänna motionstiden 2015/16	69
Motioner från allmänna motionstiden 2016/17	69

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Järnvägstrafik

1. Järnvägsmarknaden

Riksdagen avslår motion

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkandena 9–11.

Reservation 1 (M, C, L, KD)

2. Samhällsuppdrag för SJ AB

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:1596 av Agneta Gille och Pyry Niemi (båda S) och
2016/17:2536 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1.

Reservation 2 (M, C, L, KD) – motiveringen

3. Drift och underhåll

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 12,
2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 10,
2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 9 och
2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 22 och 23.

Reservation 3 (M, C, L, KD)

4. Järnvägens signalsystem - ERTMS

Riksdagen avslår motion

2016/17:3633 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 8.

Reservation 4 (SD, C, L)

5. Banavgifter

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 9 och 12 samt
2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 13.

Reservation 5 (M)

Reservation 6 (SD)

6. Vissa skyddsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:1761 av Per Klarberg (SD),
2016/17:1815 av Per Klarberg (SD) och
2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 5.

Reservation 7 (M, C, L, KD)

Reservation 8 (SD)

7. Längre och tyngre tåg

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 14.2 och

2016/17:3633 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 7.

Reservation 9 (M, C, L, KD)

8. Kapacitetstilldelning

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:260 av Monica Green (S) och

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 7 och 8.

Reservation 10 (M)

9. Statistik

Riksdagen avslår motion

2016/17:1681 av Lars Eriksson (S).

10. Obevakade järnvägsövergångar

Riksdagen avslår motion

2016/17:2317 av Johnny Skalin (SD).

*Kollektivtrafik***11. Uppföljning av kollektivtrafiklagen**

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:1185 av Per Lodenius och Eskil Erlandsson (båda C) och

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 14.

Reservation 11 (M, C, L, KD)

12. Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:185 av Saila Quicklund (M),

2016/17:1640 av Börje Vestlund (S),

2016/17:2386 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1 och

2016/17:3055 av Solveig Zander (C).

13. Kollektivtrafikens biljettsystem m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:328 av Bengt Eliasson (L),

2016/17:1801 av Karin Svensson Smith (MP) och

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 13.

Reservation 12 (M, C, L, KD)

14. Trafikförsörjningsprogram

Riksdagen avslår motion

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 11, 14 och 15.

Reservation 13 (M)

15. Kollektivtrafik på vatten

Riksdagen avslår motion

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 16.

Reservation 14 (M)

16. Vissa andra resenärsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:274 av Lotta Finstorp (M),

2016/17:551 av Rasmus Ling och Stina Bergström (båda MP),

2016/17:934 av Pia Nilsson (S),

2016/17:2000 av Maria Weimer (L) yrkande 1,

2016/17:2075 av Edward Riedl (M),

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 6 och

2016/17:2536 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 3.

Reservation 15 (M)

Övriga frågor

17. Gotlandstrafiken

Riksdagen avslår motion

2016/17:910 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S).

18. Prissättning på Öresundsbron

Riksdagen avslår motion

2016/17:343 av Patrick Reslow (M).

Stockholm den 18 maj 2017

På trafikutskottets vägnar

Karin Svensson Smith

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Tony Wiklander (SD), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Per Klarberg (SD), Nina Lundström (L), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Teres Lindberg (S), Rikard Larsson (S) och Maria Andersson Willner (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I ärendet behandlar utskottet ett motionsyrkande från den allmänna motionstiden 2015, 44 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2016, ett motionsyrkande från en följdmotion till regeringens infrastrukturproposition 2016/17:21 Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling samt två yrkanden från en följdmotion till regeringens proposition 2016/17:112 Godstrafikfrågor, om järnvägs- och kollektivtrafik. Utskottet behandlade frågor om trafikens infrastruktur i betänkande 2016/17:TU4 Infrastruktur för framtiden.

I samband med ärendets beredning informerade företrädare för Trafikverket den 13 mars 2017 utskottet om bl.a. det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) och drift och underhåll av järnvägens infrastruktur. Den 2 maj 2017 sammanträffade utskottet med företrädare för Green Cargo som informerade om aktuella frågor rörande godstransporter på järnväg.

Utskottet anordnade i november 2016 en offentlig utfrågning om ett ökat kollektivt resande för framtiden (2016/17:RFR16). Syftet med utfrågningen var att belysa olika frågeställningar inom området.

Bakgrund

Järnvägsfrågor

Organisationsförändringar och marknadsöppning inom järnvägen

År 1988 fattade riksdagen beslut om att infrastrukturorganisationen inom järnvägen skulle skiljas från trafikverksamheten. Dåvarande Statens järnvägar delades upp i ett affärsverk, Statens järnvägar (SJ), med ansvar för tågtrafiken och en förvaltningsmyndighet, Banverket, med ansvar för den statliga järnvägens infrastruktur. Järnvägsinspektionen bildades som en självständig enhet inom Banverket med ansvar för säkerheten inom järnvägssektorn. Staten tog genom Banverket det fulla ansvaret för investeringar i och underhåll av infrastrukturen, och SJ blev ett järnvägsföretag som betalade banavgifter för att få använda spåren. SJ fortsatte att ha exklusiv rätt att bedriva järnvägstrafik på stambanenätet medan länstrafikhuvudmännen övertog trafikeringsrätten för den lokala och regionala tågtrafiken inom länen, varvid de kunde upphandla trafik av olika järnvägsföretag.

År 1996 öppnades marknaden för inrikes godstrafik nästan helt för konkurrens. Vid årsskiftet 2000/2001 bolagiserades affärsverket Statens järnvägar och delades upp i bl.a. SJ AB, Green Cargo AB, Euromaint AB,

Swemaint AB och Jernhusen AB. Den kommersiella inrikestrafiken började avregleras 2007 när SJ:s monopol på chartertrafik och nattågstrafik togs bort.

Våren 2009 beslutade riksdagen om en fortsatt stegvis öppning av den svenska järnvägsmarknaden (bet. 2008/09:TU18, rskr. 2008/09:293). Den 1 juli 2009 öppnades marknaden för veckosluts- och helgtrafik på det järnvägsnät som förvaltas av staten. Nästa steg innebar att hela det svenska järnvägsnätet öppnades för internationell persontrafik den 1 januari 2010. Härigenom genomfördes direktiv 2007/58/EG om marknadsöppning för internationell persontrafik via ändringar i järnvägslagen (2004:519). Slutligen beslutades att marknaden för persontrafik på järnväg skulle öppnas helt fr.o.m. den 1 oktober 2010. Därmed avskaffades SJ:s ensamrätt till kommersiell persontrafik på det järnvägsnät som förvaltas av staten. Sedan dess har alla tågoperatörer likvärdig rätt att verka på det svenska järnvägsnätet.

EU:s järnvägspaket

Inom EU pågår sedan tidigt 1990-tal ett arbete med att bygga upp ett enhetligt järnvägssystem inom Europa. Arbetet syftar till att öka järnvägens effektivitet och konkurrenskraft i förhållande till de övriga trafikslagen. Järnvägstransporter över gränserna hindras i dag av att den europeiska marknaden är uppdelad i nationella nät som bygger på sinsemellan olika tekniska lösningar och som styrs av olika nationella regler. För att överbrygga dessa hinder har EU presenterat ett antal regelpaket, de s.k. järnvägspaketen. Syftet med de europeiska bestämmelserna är dels att standardisera komponenter för att sänka järnvägens kostnader och öka konkurrenskraften, dels att göra det möjligt att framföra tågen mellan olika medlemsländer utan några tekniska problem. Hittills har EU beslutat om fyra olika järnvägspaket.

Första järnvägspaketet, som bl.a. innebar en ökad liberalisering av den internationella godstrafiken, införlivades i svensk rätt den 1 juli 2004. Andra järnvägspaketet syftade till att påskynda liberaliseringen av den internationella godstrafiken. Resultatet av paketet var att godstrafiken på järnvägarna i EU öppnades för konkurrens den 1 januari 2006. Med det andra paketet blev det fritt fram för utländska operatörer att bedriva godstrafik i ett annat land och för cabotage i internationell trafik, dvs. lastning och lossning inom ett land där järnvägsföretaget inte har sitt säte. För att den fria marknaden inte ska påverka säkerheten inom systemen innehöll paketet även ett direktiv om järnvägssäkerhet. Vidare uppdaterades direktiven om driftskompatibilitet och en ny europeisk järnvägsmyndighet för driftskompatibilitet, och säkerhet – Europeiska järnvägsbyrån (ERA) – inrättades. Det andra järnvägspaketet syftade också till att i övrigt gå vidare med den marknadsöppning som hade påbörjats med det första järnvägspaketet. Andra järnvägspaketet införlivades i svensk rätt genom ändringar i järnvägslagen och järnvägsförordningen den 1 juli 2007.

Tredje järnvägspaketet syftade till att öppna marknaden för internationell persontrafik, införa ett gemensamt regelverk för behörighetsprövning av lok-

förare samt reglera tågresenärers rättigheter och skyldigheter. I kommissionens förslag om ökad rörlighet för lok, det s.k. järnvägspaketet 3,5, fortsätter EU-arbetet med att underlätta järnvägstransporter över gränserna. Där föreslås bl.a. regler som underlättar s.k. ömsesidigt erkännande, dvs. att ett lok som är godkänt för att tas i bruk i ett land även får användas i andra EU-länder utan att behöva godkännas på nytt. Förslaget syftar även till att öka takten i arbetet med att införa gemensamma tekniska standarder. Arbetet har hittills resulterat i direktiv 2008/57/EG som är en sammanslagning av de två tidigare driftskompatibilitetsdirektiven. Genom ändringar i säkerhetsdirektivet har det bl.a. införts krav på att varje fordon ska ha en underhållsansvarig enhet och på certifiering av Entity in Charge of Maintenance (ECM) för godsvagnar. Vidare har kommissionen omarbetat det första järnvägspaketet, och 2012 antogs ett direktiv om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

Mot bakgrund av att järnvägstrafiken trots vidtagna åtgärder har en låg marknadsandel i förhållande till de olika transportsättens andel av de totala transporterna inom EU valde kommissionen den 30 januari 2013 att lägga fram ett fjärde järnvägspaket. I paketet ingår ett paraplymeddelande, sex rättsakter och tre rapporter som tillsammans syftar till att komma ännu närmare en gemensam europeisk järnvägsmarknad och förbättra järnvägens kvalitet och effektivitet inom EU. Paketet innehåller bl.a. bestämmelser som ska undanröja administrativa och tekniska hinder, öppna marknader, skapa oberoende järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare och undvika förtäckt diskriminering. Kommissionens förslag omfattar tre huvudområden: ökade befogenheter för ERA, marknadsöppning för nationell persontrafik samt starkare krav på vertikal separation och oberoende infrastrukturförvaltare. Förhandlingarna inom EU är avslutade, och i maj 2016 beslutades om den s.k. tekniska spelaren, och i december 2016 togs beslut även om den s.k. marknadspelaren. Inom Regeringskansliet pågår ett arbete med att genomföra det fjärde järnvägspaketet i svensk rätt.

Utredningen om järnvägens organisation

Hösten 2012 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att en utförlig utredning av järnvägssystemets organisation borde genomföras (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Regeringen beslutade den 8 maj 2013 att en särskild utredare skulle göra en översyn av järnvägens organisation (dir. 2013:46). Syftet med utredningen är att föreslå förbättringar av järnvägssystemets organisation som på bästa sätt möter framtidens krav på ett effektivt och hållbart transportsystem. Utredaren lämnade den 2 december 2013 delbetänkandet En enkel till framtiden? (SOU 2013:83). Den 18 december 2013 anordnade utredningen ett remissmöte i riksdagen. I utredningens delbetänkande görs bl.a. en inventering av och redogörelse för potentiella förbättringsområden.

I april 2014 fattade regeringen beslut om ett tilläggsdirektiv för utredningen (dir. 2014:52). Enligt direktiven ska förslag lämnas till förbättringar av järnvägssystemets organisation inom områdena järnvägens framtida utveckling, rollfördelning och samordning, transporttjänster av god kvalitet på en öppen marknad, användning och tilldelning av kapacitet, byggande och underhåll av infrastrukturen, tillgång till tjänster samt reglering, tillsyn och uppföljning.

I december 2014 beslutade regeringen bl.a. om att utredaren senast den 31 mars 2015 ska delredovisa vissa frågor om byggande och underhåll av infrastrukturen. Utredaren överlämnade sedan delredovisningen Koll på anläggningen (SOU 2015:42). I december 2015 överlämnade utredningen sitt slutbetänkande En annan tågordning – bortom järnvägsknuten (SOU 2015:110) till regeringen. Utredningens förslag bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Riksrevisionens rapport

Riksrevisionen har i rapporten Tågförseningar – orsaker och åtgärder (RiR 2013:18) granskat hur järnvägen fungerar utifrån ett antal olika aspekter med betydelse för tågförseningar. Riksrevisionen konstaterar att järnvägen är ett komplext system, och för att det ska fungera effektivt måste olika verksamhetsdelar fungera väl tillsammans. Riksrevisionen menar dock att det under senare år har varit tydligt att systemet har stora problem, och revisionens förstudie visar indikationer på att tågförseningarna inte enbart kan förklaras av otillräckliga investeringar i nya banor eller i banunderhåll utan också är symtom på ineffektiviteter i den statliga och privata järnvägsverksamheten samt en otillräcklig statlig styrning av järnvägstrafikens aktörer. Mot den bakgrunden har Riksrevisionen granskat om regeringen har gett myndigheterna och aktörerna på järnvägsmarknaden förutsättningar och incitament som kan bidra till järnvägens punktlighet. Riksrevisionen har också granskat om ansvariga myndigheter har åtgärdat, följt upp och återrapporterat förekommande brister som har betydelse för punktligheten. Riksrevisionens granskning fokuserar på regeringen, Trafikverket, Transportstyrelsen, SJ och Jernhusen. Riksdagen behandlade regeringens skrivelse 2013/14:201 Riksrevisionens rapport om tågförseningar våren 2014 (bet. 2013/14:TU19, rskr. 2013/14:372).

Järnvägsbranschens Samverkansforum

Järnvägsbranschens Samverkansforum (JBS) har bildats av de aktörer som finns inom järnvägsbranschen i Sverige. Syftet är att prioritera, effektivisera, samordna och driva på förbättringsarbete som rör järnvägssystemets funktion och förnyelse. Syftet är att öka den svenska järnvägens robusthet, konkurrenskraft och lönsamhet. För att göra järnvägen mer robust, tillförlitlig och tillgänglig krävs samordnad planering och styrning. I JBS finns alla delar av järnvägsbranschen representerade – infrastrukturhållare, transportörer,

fordonstillverkare, fastighetsförvaltare och underhållsentreprenörer. Alla har således vitt skilda perspektiv men samma fokus – att uppnå konkreta resultat med fokus på kunderna på järnvägen. Alla perspektiv samordnas i en branschgemensam utvecklingsagenda. Under JBS drivs bl.a. initiativen

- Tillsammans för tåg i tid – TTT
- Marknadsanpassad planering av kapacitet – MPK
- Stärkt branschsamverkan.

Kollektivtrafik

Transportpolitiska mål

Riksdagen godkände våren 2009 regeringens förslag om transportpolitikens övergripande mål (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Enligt propositionen ska förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras och transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.

Lagen om kollektivtrafik

Riksdagen antog en ny lag om kollektivtrafik (2010:1065) i juni 2010 (prop. 2009/10:200, bet. 2009/10:TU21, rskr. 2009/10:379). Lagen trädde i kraft den 1 januari 2012. Den nya kollektivtrafiklagen innebär en modernisering av kollektivtrafiklagstiftningen och en anpassning till EU:s regelverk på området. Med den nya lagen kan kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment få etablera kommersiell kollektivtrafik förutsatt att de har sådana grundläggande tillstånd för verksamheten som krävs. Redan tidigare har riksdagen beslutat att öppna marknaden för persontrafik på järnväg den 1 oktober 2010. Med den nya lagen avskaffas även den begränsning som hindrat kommersiella bussföretag från att bedriva lokal och regional kollektivtrafik. Vidare har trafikhuvudmannen i respektive län ersatts med en regional kollektivtrafikmyndighet. De regionala kollektivtrafikmyndigheternas befogenhet definieras till att gälla regional kollektivtrafik, med vilket menas arbetspendling och annat vardagsresande. Inom ramen för denna befogenhet får två eller flera kollektivtrafikmyndigheter i angränsande län fritt komma överens om att gemensamt besluta om länsgränsöverskridande regional kollektivtrafik. Kollektivtrafiklagen innebär således att det blir lättare för den regionala kollektivtrafikmyndigheten att organisera trafik över länsgränser eftersom länsgränsrestriktionen avskaffas. Trafikförsörjningsplanen har ersatts av ett trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet medför en skyldighet att samråda med motsvarande myndigheter i angränsande län, kollektivtrafikföretag, resenärer, näringsliv, organisationer och i vissa fall kommuner. Av programmen ska bl.a.

framgå behovet av regional kollektivtrafik i länet, målen för kollektivtrafikförsörjningen (såsom miljöskyddande åtgärder och anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behovet hos personer med funktionsnedsättning) vilken trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och vilken trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt. Alla allmänna trafikplikter ska gå att härleda till trafikförsörjningsprogrammet.

EU:s kollektivtrafikförordning

EU:s kollektivtrafikförordning (1370/2007) är tillämplig på nationell och internationell kollektivtrafik på järnväg och andra spårbundna transportsätt samt på väg. Medlemsstaterna får själva välja att tillämpa förordningen på kollektivtrafik på inre vattenvägar och nationella marina vatten. EU:s kollektivtrafikförordning reglerar hur behöriga myndigheter kan ingripa på området för kollektivtrafik för att se till att det tillhandahålls kollektivtrafik-tjänster av allmänt intresse som bl.a. är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller billigare än vad den fria marknaden skulle kunna erbjuda. Syftet med förordningen är att fastställa ramarna för de behöriga myndigheternas beviljande av ensamrätter och ersättning för fullgörande av allmän trafikplikt. Skälet för detta är att det är dessa myndighetsåtgärder som medför störst risk för att konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna påverkas. I kollektivtrafikförordningen definieras allmän trafikplikt som ”de krav som behöriga myndigheter definierar eller fastställer för att sörja för sådan kollektivtrafik av allmänt ekonomiskt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor”. För att öka öppenheten och insynen i hur motprestationer bestäms anges det i förordningen att när en behörig myndighet beslutar att bevilja ett företag ensamrätt eller någon typ av ersättning som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt ska detta beslutas inom ramen för ett avtal om allmän trafik. I ett avtal om allmän trafik ska det klart och tydligt fastställas vilken allmän trafikplikt kollektivtrafikföretaget ska fullgöra och vilka geografiska områden som avses. Avtalet ska vidare i förväg och på ett objektivt sätt fastställa de parametrar som ska användas för att beräkna den eventuella ersättningen och den eventuella ensamrättens art och omfattning på ett sätt som förhindrar alltför höga ersättningar. I avtal om allmän trafik ska det vidare fastställas hur kostnaderna och intäkterna ska fördelas, löptiden för avtalet osv. Vilka regler som ska tillämpas beror på avtalets karaktär. Är det fråga om ett tjänstekontrakt ska tilldelning ske enligt försörjningsdirektivet. Om avtalet i stället utgörs av en tjänstekoncession eller järnvägstrafik och annan spårtrafik än spårvagnstrafik ska tilldelning ske enligt kollektivtrafikförordningen.

Lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter

Den 1 april 2016 trädde den nya lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter i kraft. Lagen omfattar regionala resor med tåg, spårväg, tunnelbana och buss, och gäller för linjer som har en sträckning på under 150 kilometer. Även resor med personbil i linjetrafik, som normalt tillhandahålls av taxiföretag, omfattas. Bestämmelserna i lagen gäller lika oavsett vilket av trafikslagen som används. Resor med anropsstyrd trafik som färdtjänstresor och förbeställda sjukresor samt resor med museifordon omfattas dock inte av den nya lagen. EU:s tåg- och busspassagerarförordningar gäller fortsättningsvis för resor som är 150 kilometer eller längre samt för linjer som startar utanför Sverige.

Lagen ersatte de allmänna resevillkor som tillämpades förut, bl.a. de frivilliga resegarantierna och lagen om rätt till reseinformation från 2006. Vidare innehåller lagen bestämmelser om att en transportör ska vara skyldig att tillhandahålla reseinformation om bl.a. de trafik tjänster som en transportör erbjuder, om störningar i trafiken och om tillgängligheten till fordon, stationer och hållplatser.

I lagen finns bestämmelser om resenärers rätt till ersättning vid förseningar som är längre än 20 minuter. En resenär ska ha rätt till ersättning för skäliga kostnader för annan transport, inklusive transport med eget fordon, för att nå resans slutdestination. Den högsta ersättningen vid förseningar är 1/40 av prisbasbeloppet (för närvarande ca 1 100 kronor). Om en resenär inte begär ersättning för en kostnad för annan transport ska resenären i stället ha rätt till prisavdrag, om resan faktiskt blir försenad till slutdestinationen. Dessutom ger lagen en resenär som har köpt en biljett som gäller för en viss tidsperiod rätten att få pengarna tillbaka om transportörens trafikutbud ändras efter köpet och ändringen är av väsentlig betydelse för resenären. En transportörs ansvar gäller vid förseningar oberoende av om transportören har orsakat förseningen eller inte eller huruvida förseningen beror på s.k. force majeure.

Branschens partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

I början av 2008 inledde kollektivtrafikbranschen ett samarbete som syftar till att stärka kollektivtrafikens roll. Målsättningen med samarbetet är att fördubbla antalet resor med kollektivtrafiken fram till 2020 och på sikt även fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. En fördubbling av kollektivtrafiken skulle minska persontrafikens koldioxidutsläpp med drygt 24 procent och ge en samhällsekonomisk vinst på drygt 4 miljarder kronor.

Bakom det s.k. fördubblingsprojektet står Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag, Branschföreningen Tågoperatörerna, Svenska Taxiförbundet, Sveriges Kommuner och Landsting, Trafikverket och Jernhusen.

Samtrafiken

X2AB:s verksamhet och Samtrafiken slogs samman till ett bolag den 1 maj 2015. Då tog Samtrafiken över den utvecklingsverksamhet som X2AB byggt upp under drygt tre års tid. Syftet var att ta till vara styrkorna i båda

organisationerna och på så sätt skapa en stark nationell organisation som på ett transparent och konkurrensneutralt sätt ska bidra till en hållbar samhällsutveckling genom innovativ utveckling och effektiv förvaltning av lösningar för kollektivt resande. Samtrafiken är ett tjänsteutvecklingsföretag som finns till för att göra kollektivt resande enklare, mer tillgängligt och mer pålitligt. Detta görs framför allt genom att utveckla tjänster för trafikföretag och resenärer och genom att förse branschen med kunskap och data om Sveriges resande. Basen i verksamheten är samordning av trafikplaneringen genom bl.a. Resplus, planeringssamverkan och tidtabeller. Andra exempel på tjänster som erbjuds är Ledsagningsportalen, ett system för samarbete kring ledsagning, och Resrobot, en reseplanerare som samlar hela Sveriges trafikinformation på ett ställe. Enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:2) ska information om trafikutbud enligt 4 kap. 2 § lagen om kollektivtrafik lämnas till Samtrafiken i Sverige AB.

Några uppgifter om kollektivtrafiken

Trafikanalys har i uppdrag att ta fram statistik om kollektivtrafik. Av myndighetens rapport Lokal och regional kollektivtrafik 2015 – statistik 2016:26 framgår bl.a. följande. Under 2015 uppgick kollektivtrafikresandet med buss, tåg, spårväg, tunnelbana och fartyg till 1 482 miljoner påstigningar. Det är en ökning med 3 procent jämfört med året innan och med 32 procent sett över en tioårsperiod.

Av rapporten framgår att buss är det i särklass vanligaste kollektiva färdmedlet. Under 2015 gjordes 775 miljoner påstigningar på buss i Sverige, vilket motsvarar 52 procent av det totala antalet påstigningar i kollektivtrafiken. 23 procent av påstigningarna gjordes på tunnelbana, 14 procent på tåg och 10 procent på spårväg. Resande med fartyg förekom sparsamt inom kollektivtrafiken. Trafikanalys anger vidare att antalet påstigningar i kollektivtrafiken ökade i flertalet av länen under året. Storstadsregionerna Stockholms län, Västra Götalands län och Skåne län dominerar på många sätt inom kollektivtrafiken. Tillsammans står de för knappt 60 procent av utbudet i fordons- och vagnkilometer, 70 procent av transportarbetet i personkilometer och 84 procent av antalet påstigningar i hela Sverige. Under 2015 finansierade landstingen 46 procent, kommunerna 5 procent och staten genom Trafikverket 1 procent av verksamheten. Sedan några år tillbaka ökar det offentliga andelen av finansieringen, från 49 procent 2012 till 52 procent 2015.

Av den s.k. kollektivtrafikbarometern (årsrapport från 2016) som tas fram av Svensk Kollektivtrafik framgår bl.a. att varannan svensk reser regelbundet med kollektivtrafiken och nio av tio reser regelbundet med bil. Det betyder att en stor andel av svenskarna reser regelbundet med både bil och kollektivtrafik. Vidare framgår att åtta av tio resenärer är nöjda med sin senaste resa och att utbudets relevans, att det finns relevanta avgångstider och linjesträckningar, är den faktor som främst driver ett ökat kollektivresande. Av kvinnors resor görs

21 procent med kollektivtrafik jämfört med 17 procent av männens resor. Ser man till sysselsättning har kollektivtrafikens marknadsandel bland de förvärvsarbetande ökat från 14 procent 2012 till 15 procent 2016.

Några satsningar på kollektivtrafik

I budgetpropositionen för 2015 (prop. 2014/15:1 utg.omr. 22) aviserade regeringen att 500 miljoner kronor per år avsätts till insatser för förbättrade stadsmiljöer 2015–2018 i form av statlig medfinansiering till lokala och regionala investeringar i kollektivtrafik i tätort. Regeringen aviserade att staten genom stadsmiljöavtal ska stimulera hållbara transporter i städer. Riksdagen biföll regeringens ökade satsning om 500 miljoner kronor (bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:85). Förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer utfärdades av regeringen den 1 oktober 2015. Syftet är att främja hållbara stadsmiljöer genom att skapa förutsättningar för att en större andel persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik. Som villkor för stödet ska kommunerna genomföra motprestationer som omfattas av bl.a. planer för bostadsbyggande, gång- och cykelåtgärder, sänkta hastighetsgränser samt parkeringsstall och parkeringsavgifter. I budgetpropositionen för 2017 föreslog regeringen en utökning av den tidigare satsningen på stadsmiljöavtal uppgående till 2 miljarder kronor under en fyraårsperiod. Satsningen utökas med 250 miljoner kronor 2017 och 500 miljoner kronor 2018. Utöver stöd till investeringar i anläggningar för kollektivtrafik och i anläggningar för nya transportlösningar för kollektivtrafik som satsningen hittills omfattat ska stadsmiljöavtalen fr.o.m. 2017 även omfatta insatser för ökat cyklande.

Regeringen har vidare föreslagit en tidsbegränsad satsning på kollektivtrafik i landsbygd för att främja den regionala tillväxten och goda levnadsvillkor på Sveriges landsbygd om 199 miljoner kronor 2016, 209 miljoner kronor 2017, 210 miljoner kronor 2018 samt 230 miljoner kronor 2019. Trafikverket har fått i uppgift att samråda med länen om vad som kan uppnås i respektive län och därefter lämna förslag till regeringen om hur medlen bäst kan användas. Trafikverket har redovisat sitt förslag som bl.a. innehåller hållplatsåtgärder, optimering av signalsystem samt åtgärder för att möjliggöra samtidig infart. Trafikverket uppger att åtgärderna har prioriterats med hänsyn till geografisk spridning över landet, åtgärdernas genomförbarhet och överensstämmelse med uppdragets syfte.

Trafikuskottets uppföljningar

Trafikuskottet beslutade den 21 februari 2013 att genomföra en uppföljning av resultaten av statens insatser för att förbättra transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Uppföljningen Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning (2013/14:RFR5) visar att det fortfarande finns många hinder som försvårar resandet. Det görs olika insatser för att öka tillgängligheten, men detta arbete är i många delar inte samordnat, och det

finns mycket kvar att göra. Det behövs tydligare styrsignaler för att tillgänglighetsmålen ska kunna uppnås. Det är viktigt att prioritera resurser för tillgänglighetsarbetet och att aktörerna kan redovisa hur stora resurser som satsas på detta. I uppföljningen konstateras också att det är viktigt att regeringen även i fortsättningen redovisar och bedömer resultaten av de statliga tillgänglighetsinsatserna till riksdagen.

Den 19 november 2015 beslutade trafikutskottet att genomföra en uppföljning av kollektivtrafiklagen. I uppföljningen Kollektivtrafiklagen – en uppföljning (2015/16:RFR14) gjordes bedömningen att en allmän översyn bör göras av kollektivtrafiklagen. I rapporten framhålls att en sådan översyn bör beakta de iakttagelser och bedömningar som görs i uppföljningen om bl.a. gemensamma funktioner, marknadsöppningen och kollektivtrafikens kostnader.

Utskottets överväganden

Järnvägsmarknaden

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om järnvägsmarknaden. Utskottet framhåller att järnvägen har en stor och betydelsefull roll i det svenska transportsystemet och hänvisar till pågående beredningsarbete inom Regeringskansliet.

Jämför reservation 1 (M, C, L, KD).

Motionen

I kommittémotion 2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 9 begär motionärerna att en konkurrensneutral tillgång till järnvägens infrastruktur i form av tåglägestilldelning, depåttillgång och signalsystem säkerställs. Motionärerna framhåller att forskningen visar att marknaden har påverkats positivt av avregleringen och att konkurrensen har bidragit till effektiviseringar och innovationer. I motionen konstateras att det kvarstår problem att lösa för att nå en fungerande konkurrens och motionärerna anser att det krävs att regeringen vidtar åtgärder för att jämna ut konkurrensvillkoren mellan de olika aktörerna. I yrkande 10 efterfrågar motionärerna en stärkning av förutsättningarna för den kommersiellt organiserade persontrafiken på järnvägen, i enlighet med förslaget i utredningen En annan tågordning – bortom järnvägsknuten (SOU 2015:110). I motionen anges att detta är viktigt för att såväl förbättra samverkan som att stärka konkurrensen mellan de olika kategorierna trafik på järnvägen. Vidare framhåller motionärerna att om den samhällsorganiserade trafiken breder ut sig alltför mycket är risken att det slår ut privata aktörer och i förlängningen leder till färre alternativ och högre kostnader för det offentliga. I yrkande 11 påtalar motionärerna att en välfungerande järnväg kräver samarbete och koordinering med andra länder. Åtgärder på EU-nivå är därför nödvändiga för att utveckla sammanhållna och effektivt fungerande marknader för järnvägstransporter i Europa. Motionärerna anför därför att regeringen konsekvent och på alla nivåer bör arbeta för ett fullt genomförande av det fjärde järnvägspaketet.

Utskottets ställningstagande

Järnvägen har en stor och betydelsefull roll i det svenska transportsystemet, och väl fungerande transporttjänster med tåg är viktigt för att uppnå flera mål om hög sysselsättning, grundläggande tillgänglighet, en ökad andel kvalificerad industriproduktion, minskad klimat- och miljöpåverkan samt färre dödade och skadade i trafiken. En mer konkurrenskraftig järnväg skulle

kunna bli ett ännu mer attraktivt transportalternativ och bidra till att flytta över gods från väg till järnväg men också till att öka antalet resor med tåg. En förutsättning för detta är ett väl fungerande järnvägssystem med god samverkan mellan dess olika funktioner.

I en interpellationsdebatt den 11 december 2015 (ip. 2015/16:44) framförde statsrådet Anna Johansson att ett väl fungerande järnvägsnät är en högt prioriterad fråga för regeringen. Statsrådet angav vidare att en ökad konkurrens kan vara positiv om det leder till nya valmöjligheter för resenärerna men att den nya konkurrenssituationen också ställer ökade krav på järnvägssystemet för att komma resenärerna till del. I interpellationsdebatten underströk statsrådet vidare att målet för regeringen är att tågtrafiken ska fungera för resenärerna och att de samhällsfunktioner som tåget ska svara mot fungerar på ett bra sätt. Utskottet välkomnar statsrådets uttalanden om bl.a. vikten av en fungerande tågtrafik för resenärerna.

I oktober 2010 öppnades marknaden för persontransporter på järnväg i Sverige för konkurrens. SJ:s ensamrätt till kommersiell persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten avskaffades därmed. Detta innebär att alla tågoperatörer har likvärdig rätt att verka på det svenska järnvägsnätet. Utskottet vill i sammanhanget påminna om att EU-rätten föreskriver om ett icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Utskottet vill därför bl.a. peka på att exempelvis signalsystemen på Trafikverkets järnvägsnät är konkurrensneutrala på så sätt att de inte gör skillnad på vilket järnvägsföretag som trafikerar linjen. Däremot finns det tekniska skillnader mellan olika tågtyper som medför begränsningar.

Utskottet vill även lyfta fram att Transportstyrelsen med stöd av sin instruktion, järnvägslagen och järnvägsförordningen samt via sitt regleringsbrev bedriver marknadsövervakning och marknadstillsyn. I styrelsens marknadstillsyn ingår därför även en tillsyn över att tillträdet till järnvägsinfrastrukturen är icke-diskriminerande. Transportstyrelsens arbete omfattar vidare kontroller av att gällande krav på marknaden följs, övervakning av marknadens utveckling och funktion i förhållande till politikens förväntningar samt prövningar av tvister och fastställelser av villkor. Utskottet har tagit del av att Transportstyrelsens mål för dess marknadstillsyn och marknadsövervakning är att verka för en effektiv järnvägsmarknad med sund konkurrens och likvärdiga villkor.

Utskottet kan vidare konstatera att förutsättningarna för såväl den kommersiella (interregionala) persontrafiken på järnväg som den regionala som bedrivs inom ramen för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna inte är tillfredsställande i förhållande till varandra och att utvecklingen på senare år inte följer de övergripande intentionerna som fanns när kollektivtrafiklagen beslutades. Frågan har belysts såväl av utskottets uppföljningsgrupp i rapporten Kollektivtrafiklagen – en uppföljning (2015/16:RFR14) som av Utredningen om järnvägens organisation. I utredningens slutbetänkande En annan tågordning – bortom järnvägsknuten (SOU 2015:110) framförs bl.a. att regeringen, särskilt med hänsyn till kommande investeringar i nya stambanor

för höghastighetståg, närmare bör utreda en förändring i den långsiktiga modellen för marknadstillträdet på järnväg. Utredningens betänkande bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Det bör i sammanhanget även framhållas att det inom EU sedan tidigt 1990-tal pågår ett arbete med att bygga upp ett enhetligt järnvägssystem inom Europa. Arbetet syftar till att öka järnvägens effektivitet och konkurrenskraft i förhållande till de övriga trafikslagen. Järnvägstransporter över gränserna hindras i dag av att den europeiska marknaden är uppdelad i nationella nät, som bygger på sinsemellan olika tekniska lösningar och som styrs av olika nationella regler. För att överbrygga dessa hinder har EU presenterat ett antal regelpaket, de s.k. järnvägspaketen. Syftet med de europeiska bestämmelserna är dels att standardisera komponenter för att sänka järnvägens kostnader och öka konkurrenskraften, dels att göra det möjligt att framföra tågen mellan olika medlemsländer utan några tekniska problem. När det gäller fjärde järnvägspaketet är förhandlingarna inom EU avslutade och i december 2016 togs beslut även om den s.k. marknadsplanen. Inom Regeringskansliet pågår arbete med att genomföra det fjärde järnvägspaketet i svensk rätt.

I budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 22) anger regeringen att den ser behov av att identifiera åtgärder som ytterligare skulle kunna förbättra järnvägens funktionssätt och att man kommer att vidta åtgärder som leder till ett järnvägssystem som bättre klarar framtidens utmaningar och bidrar till ett mer sammanhållet system där det är lämpligt. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet finner inte skäl att föregripa beredningen och vidta några åtgärder med anledning av motion 2016/17:2530 (M, C, L, KD) yrkandena 9–11. Motionsyrkandena avstyrks därmed.

Samhällsuppdrag för SJ AB

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om samhällsuppdrag för SJ AB. Utskottet hänvisar till pågående beredning.

Jämför motivreservation 2 (M, C, L, KD) och särskilt yttrande 1 (V).

Motionerna

I motion 2016/17:1596 av Agneta Gille och Pyy Niemi (båda S) begärs att möjligheten att ge SJ ett mål om samhällsnytta bör ses över. Motionärerna framhåller att staten bör använda SJ mer strategiskt och som ett viktigt verktyg för att säkerställa att tågtrafiken verkligen gör största möjliga nytta för samhället.

Stina Bergström m.fl. (MP) efterfrågar i motion 2016/17:2536 yrkande 1 ett samhällsuppdrag för SJ. Motionärerna framhåller att det behövs ett långsiktigt uppdrag att utveckla tågtrafiken för att tillgodose behoven hos framtidens resenärer och ge SJ förutsättningar för att klara ett sådant uppdrag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill påminna om att riksdagen våren 2014 riktade ett tillkännagivande till regeringen om att se över hur uppdragen för SJ AB, Green Cargo AB och Jernhusen AB kan tydliggöras så att samhällets behov av klimatsmarta järnvägstransporter kan tillgodoses (bet. 2013/14:TU9, rskr. 2013/14:342). Av regeringens skrivelse 2016/17:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2016 framgår att ärendet bereds inom Regeringskansliet.

I sammanhanget vill utskottet dock peka på att vissa bolag med statligt ägande har särskilda samhällsuppdrag som beslutats av riksdagen. Bolagen har ett uppdrag att bedriva verksamhet som syftar till att generera andra effekter än ekonomisk avkastning för ägaren.

Utskottet vill i sammanhanget vidare påminna om att det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare i hela landet. För att nå de transport- och miljöpolitiska mål som har fastställts av regeringen och riksdagen krävs att järnvägstrafiken upprätthålls och utvecklas.

Utskottet anser inte att det finns anledning att föregripa den pågående beredningen. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2016/17:1596 (S) och 2016/17:2536 (MP) yrkande 1.

Drift och underhåll

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om drift och underhåll. Utskottet framhåller vikten av underhåll av järnvägsinfrastrukturen och hänvisar till pågående beredningsarbete.

Jämför reservation 3 (M, C, L, KD).

Bakgrund

Trafikverket som infrastrukturförvaltare

Trafikverket är enligt verkets instruktion infrastrukturförvaltare för det järnvägsnät som tillhör staten, om inte något annat beslutats. Statens spårinnehav uppgår till över 90 procent av det totala nätet. Utöver Trafikverket finns det 480 små eller mycket små infrastrukturförvaltare. Av Trafikverkets

instruktion framgår vidare att verket i sin roll som beställare särskilt ska verka för ökad produktivitet, innovation och effektivitet på marknaderna för investeringar, drift och underhåll. Trafikverket får vidare enligt instruktionen bedriva bl.a. upphandlingsverksamhet som är förenlig med verkets uppgifter i övrigt.

Från Banverket Produktion till Infranord AB

Banverket Produktion (BVP) bildades 1998 och drevs som en resultatenhet inom Banverket (nu Trafikverket). I Banverkets regleringsbrev för 2000 angav regeringen att Banverket skulle redovisa förutsättningarna för och konsekvenserna av en konkurrensutsättning av hela eller delar av produktionsverksamheten senast den 1 oktober 2000. I september 2000 redovisade Banverket rapporten Utvecklingsstrategi för Banverkets produktionsverksamhet, förutsättningar och strategier för konkurrensutsättning av Banverkets produktionsverksamhet (GD00-2827/01).

I rapporten föreslogs att det förebyggande underhållet skulle upphandlas i konkurrens från den 1 juli 2001 produktvis eller i lämpliga produktkombinationer. Skälet för en successiv konkurrensutsättning angavs vara beställarorganisationens ovana vid att upphandla dessa tjänster. Vidare föreslogs att driften och det avhjälpande underhållet skulle upphandlas i konkurrens från den 1 januari 2002. Även i detta fall föreslogs en successiv konkurrensutsättning mot bakgrund av ovana och bristande förutsättningar att effektivt och säkert upphandla drift och avhjälpande underhåll. Beslut togs sedermera i enlighet med utredningen, och Trafikverket har stegvis upphandlat drift och underhåll i konkurrens sedan 2001. Det sista av Trafikverkets kontrakt som inte upphandlats i konkurrens löpte ut under september 2011. I samband med riksdagsbehandlingen av regeringens proposition 2008/09:23 Ändrad verksamhetsform för delar av Vägverket och Banverket framhöll utskottet att en bolagisering av BVP är en naturlig följd av den successiva konkurrensutsättningen (bet. 2008/09:TU4). Bolagiseringen tillsammans med övriga åtgärder som regeringen vidtagit skulle enligt utskottets mening komma att leda till en gynnsammare utveckling på anläggningsmarknaden, till gagn för genomförandet av framtida infrastruktursatsningar. Utskottet framhöll även att konkurrensutsättningen genomförts med tillbörlig varsamhet och att Banverket gradvis kunnat bygga upp erfarenhet av upphandling av denna typ av underhållstjänster samtidigt som leverantörernas resurser och kompetens utvecklats. Efter beslut 2009 bolagiserades BVP 2010 och det statligt ägda bolaget Infranord AB bildades.

Tidigare behandling

Utskottet har behandlat motioner om underhåll av statens järnvägsinfrastruktur vid ett flertal tidigare tillfällen. Våren 2012 tillkännagav riksdagen för regeringen att den snarast borde återkomma med förslag på hur underhållet av järnvägsinfrastrukturen ska organiseras (bet. 2011/12:TU5,

rskr. 2011/12:247). Utskottet framförde att det är en nödvändig åtgärd för att få en effektiv, samordnad och säker underhållsverksamhet. Våren 2014 tillkännagav riksdagen för regeringen (bet. 2013/14:TU19, rskr. 2013/14:342) att regeringen borde se till att Trafikverket skyndsamt bygger upp kompetens så att verket självständigt kan inspektera både järnvägsanläggningens status och entreprenörernas utförda arbete och se över hur staten kan ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet av statens järnvägsinfrastruktur i takt med att underhållskontrakten löper ut. I betänkande 2014/15:TU13 bedömde utskottet bl.a. att det för närvarande inte fanns anledning att ta något initiativ förrän beredningen av Utredningen om järnvägens organisation avslutats. I betänkande 2015/16:TU16 framhöll utskottet vikten av underhåll av järnvägsinfrastrukturen och hänvisade till pågående beredningsarbete.

Motionerna

I kommittémotion 2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 12 framhåller motionärerna att en fortsatt konkurrensutsatt marknad för investeringar och underhållsentreprenader av järnvägen bör främjas för att ge fortsatta förutsättningar för ökad kostnadseffektivitet. Motionärerna pekar bl.a. på att skattemedlen har kunnat användas effektivare tack vare att järnvägens underhåll och investeringar upphandlats genom konkurrens. I motionen påtalas att trots att experter och regeringens egen utredare är positiva till den konkurrensutsatta upphandlingen har regeringen beslutat om ett återförstatligande av järnvägsunderhållet i vissa delar av landet.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) begär i kommittémotion 2016/17:2531 yrkande 10 att man gör en genomlysning av Trafikverkets ledning och styrning för att få en tydligare fördelning av ansvar, mandat och arbetsuppgifter. Motionärerna pekar bl.a. på att detta också var något som Utredningen om järnvägens organisation föreslog.

I kommittémotion 2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 9 framhålls att det behövs ett robust, tryggt och säkert järnvägssystem. Motionären påtalar att det krävs mer än stora satsningar på underhåll. Medlen som avsätts måste också användas på ett ändamålsenligt och effektivt sätt. Det krävs då också kunskap om och överblick över järnvägens status.

Robert Halef m.fl. (KD) begär i kommittémotion 2016/17:3391 yrkande 22 att drift och underhåll av vägar och järnvägar även i fortsättningen ska upphandlas i konkurrens. I motionen framhålls att det vore direkt skadligt om allt järnvägsunderhåll återförstatligas, och motionärerna är därför kritiska till regeringens ståndpunkt när det gäller detta. I yrkande 23 framhålls att Trafikverket bör stärka sina funktioner för tillstånds- och leveranskontroll samt uppföljning vid upphandling av väg- och järnvägsunderhållet.

Utskottets ställningstagande

För att järnvägen ska vara framkomlig och kunna användas på det avsedda sättet är det nödvändigt att infrastrukturen underhålls. Ett väl fungerande järnvägsunderhåll är således en viktig del i att åstadkomma ett effektivt järnvägssystem.

I infrastrukturpropositionen Infrastruktur för framtiden (prop. 2016/17:21) konstaterar regeringen att medlen till drift, underhåll och reinvesteringar av järnväg behöver öka och ges hög prioritet för att värna nyttan av redan genomförda investeringar. Regeringen framhåller att ökade resurser möjliggör en upprustning av det befintliga järnvägssystemets standard. I propositionen anger regeringen vidare att det är av stor vikt att Trafikverket avsätter nödvändig tid i spåren för underhållsåtgärder och att resurserna till drift, underhåll och reinvesteringar ökas för att skapa ett robustare järnvägssystem med ett lägre behov av avhjälpande underhåll till följd av infrastrukturfel. Utskottet välkomnar uttalandena och anser att de kraftiga och angelägna satsningar som regeringen har gjort på järnvägsunderhållet är mycket positiva. Utskottet vill särskilt peka på att regeringen i budgetpropositionen för 2016 genomförde en fortsatt tillfällig förstärkning av drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen under åren 2016 till 2018 med 1 240 miljoner kronor per år, liksom ytterligare förstärkning av underhållet till järnvägar med 400 miljoner kronor under perioden 2016–2019 för åtgärder på järnvägar i landsbygd, (prop. 2015/16:1 utg.omr. 22, bet. 2015/16:TU1, rskr. 2015/16:98). Utöver dessa satsningar föreslog regeringen i budgetpropositionen för 2017 bl.a. en särskild satsning om 200 miljoner kronor under 2017 för kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet som förbättrar kapacitet och robusthet i transportsystemet (prop. 2016/17:1 utg.omr. 22, bet. 2016/17:TU1, rskr. 2016/17:100).

I budgetpropositionen för 2017 anger regeringen vidare att den ser behov av att fortsätta att identifiera åtgärder som ytterligare kan förbättra järnvägens funktionssätt. Regeringen framhåller att underhållet måste organiseras så att största möjliga nytta uppnås av de medel som anslås. Regeringen gav därför i maj 2016 Trafikverket i uppdrag att genomföra en fördjupad utredning och redogöra för möjliga åtgärder i syfte att uppnå väl fungerande och effektiva transporter på järnväg samt att staten ska ta det samlade ansvaret för kontroll och utförande av järnvägsunderhållet. Trafikverket redovisade uppdraget till Regeringskansliet i en delrapport den 28 oktober 2016 vilken omfattade besiktningssfrågor. Den 24 februari 2017 slutredovisade Trafikverket uppdraget. I slutredovisningen lämnar Trafikverket förslag till möjliga åtgärder för att i egen regi organisera och bedriva underhåll av det statliga järnvägsnätet samt vilken maskinell underhållsutrustning Trafikverket bör äga och förvalta. Förslagen bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Den 12 januari 2017 gav regeringen vidare i uppdrag åt Trafikverket att snarast vidta åtgärder för att i egen regi organisera och bedriva verksamhet för leveransuppföljning och manuell underhållsbesiktning i fråga om järnvägsunderhåll. Enligt beslutet ska Trafikverket redovisa framdriften av

uppdragen den 30 juni 2017, den 15 december 2017 samt den 29 juni 2018. Statsrådet Anna Johansson framförde i svaret på en skriftlig fråga från januari 2017 att regeringen anser att det är viktigt att Trafikverket i egen regi genomför manuell underhållsbesiktning och leveransuppföljning för att bygga upp nödvändig kunskap om anläggningen och dess tillstånd för att säkerställa att rätt insatser görs, vilket därmed bidrar till en högre kvalitet i järnvägsunderhållet. Statsrådet framförde vidare att regeringen avser att bereda ytterligare steg för ett samlat statligt ansvar för järnvägsunderhållet. Utskottet välkomnar att regeringen bedriver ett aktivt arbete för att få till stånd en väl fungerande järnvägsunderhållsverksamhet.

Utskottet fick vid ett besök hos Trafikverket i Borlänge den 13 mars 2017 också information om Trafikverkets arbete med drift och underhåll. Trafikverket informerade bl.a. om sitt arbete med en nationell underhållsplan och med att bli en professionell och renodlad beställare och att verket bl.a. arbetar med att ha ett tydligt agerande och tydliga förväntningar samt bättre uppföljning av hur leverantörer uppfyller kontraktskraven.

Med hänsyn till pågående beredningsarbete finner inte utskottet att det finns anledning att vidta något initiativ med anledning av motionerna 2016/17:2530 (M, C, L, KD) yrkande 12, 2016/17:2531 (M) yrkande 10, 2016/17:3374 (L) yrkande 9 och 2016/17:3391 (KD) yrkandena 22 och 23. Motionsförslagen avstyrks därmed.

Järnvägens signalsystem - ERTMS

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att pausa införandet av ERTMS. Utskottet framför bl.a. att det följer av EU-rätten att signalsystemet ska vara fullständigt infört på medlemsstaternas stommät senast 2030. Utskottet understryker samtidigt att införandet av ERTMS måste ske på ett sätt som minimerar risken för driftsstörningar eller negativ påverkan på tillförlitligheten i järnvägssystemet.

Jämför reservation 4 (SD, C, L).

Bakgrund

ERTMS är ett gemensamt signalsystem för Europa. Enligt EU:s TEN-T förordning ska medlemsländerna ha infört ERTMS på stommätet senast 2030. Trafikverket driver genomförandet av ERTMS i Sverige.

Motionen

Nina Lundström m.fl. (L) framhåller i kommittémotion 2016/17:3633 yrkande 8 vikten av att pausa införandet av järnvägens signalsystem ERTMS. Motionärerna framhåller att problemen med införandet av systemet skapar stora störningar på de berörda järnvägsspåren och på så sätt riskerar att påverka godstrafiken negativt. I motionen framhålls även att det är ett mycket kostsamt projekt.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare under riksmötet behandlat frågor om ERTMS (bet. 2016/17:TU4). Utskottet avstyrkte då bl.a. motionsförslag om att pausa införandet av ERTMS. Utskottet framförde bl.a. att det följer av EU-rätten att signalsystemet ska vara fullständigt infört på medlemsstaternas stommät senast 2030. Utskottet underströk samtidigt att ERTMS måste införas på ett sätt som minimerar risken för driftsstörningar eller negativ påverkan på tillförlitligheten i järnvägssystemet. Utskottet riktade vidare ett tillkännagivande till regeringen om att den bör verka för att ERTMS införs samordnat med Sveriges grannländer och i nära samråd med branschaktörerna samt med beaktande av järnvägens totala funktionssätt. Av regeringens skrivelse 2016/17:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2016 framgår att ärendet bereds inom Regeringskansliet.

Utskottet har även tagit del av regeringens direktiv till åtgärdsplanering där det framgår att Trafikverket bör verka för att ERTMS införs samordnat med Sveriges grannländer och i nära samråd med branschaktörerna samt med beaktande av järnvägens totala funktionssätt.

Utskottet kan vidare konstatera att Trafikverket enligt ett regeringsuppdrag årligen t.o.m. 2019 ska redovisa framdriften för införandet av signalsystemet ERTMS i Sverige. Av årsrapporten för 2016 från april 2017 framgår bl.a. följande. Ådals- och Botniabanan är i dag en av Sveriges mest punktliga järnvägssträckor, och Trafikverket anger att ERTMS är ett stabilt system. Av årsrapporten framgår att banor med ERTMS har en fjärdedel så många signalfel som banor med ATC och hälften så många förseningsminuter. Av rapporten framgår vidare att det löpande samarbetet har fortsatt med tågoperatörer och fordonsägare under året genom bl.a. Branschföreningen Tågoperatörerna (BTO). Ett antal samråd har genomförts där dialogen till stor del handlat om detaljer i införandet, vilka delsträckor som ska tas i bruk i vilken ordning och hur ERTMS-projektets arbete med kvalitetssäkring fortskrider.

Utskottet fick vid ett besök hos Trafikverket i Borlänge den 13 mars 2017 närmare information om Trafikverkets arbete med att införa signalsystemet ERTMS. Trafikverket framförde då bl.a. att dialogen med järnvägsföretagen sedan lång tid sker löpande genom Projekt ERTMS främst när det gäller den tekniska utrullningen. I den pågående åtgärdsplaneringen inom ramen för

Nationell transportplan 2018–2029 kommer avstämningar göras vid ett antal tillfällen.

Utskottet har ingen annan uppfattning i frågan än det hade vid den senaste behandlingen. Utskottet vill dock återigen understryka betydelsen av att man i det fortsatta arbetet tar till vara de erfarenheter som arbetet med ERTMS hittills har gett för att systemet ska införas på ett smidigt och kostnadseffektivt sätt i Sverige.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motion 2016/17:3633 (L) yrkande 8.

Banavgifter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om banavgifter. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående beredningsarbete.

Jämför reservation 5 (M) och 6 (SD).

Bakgrund

Avgifter får enligt järnvägslagen (2004:519) tas ut av operatörerna för trafik på statens spåranläggningar. Enligt den grundläggande avgiftsbestämmelsen i 7 kap. 2 § järnvägslagen ska avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen fastställas till ”den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon”. Regleringen av uttaget av banavgifter i järnvägslagen grundar sig på EU-rättsliga regler. Dessa regler har omarbetats bl.a. genom SERA-direktivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde) som bl.a. anger att banavgifterna minst ska täcka de kostnader som uppstår som en direkt följd av järnvägstrafiken.

Motionerna

I kommittémotion 2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 9 begärs att banavgifterna differentieras ytterligare för att optimera och effektivisera utnyttjandet av järnvägen över dygnets 24 timmar. I motionen framförs att genom att ytterligare koncentrera godstrafiken till nattetid och persontrafiken till dagtid kan järnvägens kapacitet utnyttjas bättre. För att detta ska lyckas anser motionärerna att det behövs en starkare incitamentsstruktur som styr tågkilometeravgiften under dygnets timmar. I yrkande 12 önskar motionärerna att man utreder ett system för regress i syfte att reducera störningar på järnvägen. Ett sådant system skulle innebära att den aktör som drabbas av förseningar har möjlighet att kräva ersättning av den part som orsakat samma försening.

Per Klarberg m.fl. (SD) anför i kommittémotion 2016/17:3509 yrkande 13 att banavgifterna inte ska uppindexeras.

Utskottets ställningstagande

När det gäller motionsförslag om att banavgifterna inte ska uppindexeras vill utskottet inleda med att klargöra att avgifter enligt järnvägslagen ska tas ut till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordonet. Utskottet vill även framhålla att högre avgifter är tillåtna endast om marknaden kan bära det. Regleringen av banavgifterna grundar sig på EU-rättsliga regler som tydligt anger att banavgifterna ska tas ut av infrastrukturförvaltaren. Avgifterna sätts således inte av regeringen eller riksdagen. Tvärtom följer det av EU-rätten att Trafikverket ska vara förvaltningsmässigt oberoende från regeringen och riksdagen när myndigheten fattar beslut om banavgifter. Statsrådet Anna Johansson pekade i sitt svar på en skriftlig fråga i februari 2016 på att Transportstyrelsen har ansvar för att övervaka Trafikverkets process för samråd och fastställelse av banavgifter. Utskottet har också tagit del av att Trafikverket i rapporten Banavgifter för ökad kund- och samhällsnytta från maj 2014 framhåller att avsikten är att banavgifterna under planeringsperioden successivt ska anpassas till den nivå som lagstiftningen på området förutsätter, dvs. åtminstone till de marginalkostnader som järnvägstrafiken ger upphov till. Utskottet kan i sammanhanget även konstatera att Riksrevisionen i sin granskningsrapport om tåg förseningar bl.a. har anfört att transporter i dag inte prissätts utifrån marginalkostnader utan är underprissatta. Med en korrekt prissättning skulle troligtvis trängseln på banan vara mindre och förutsättningarna för punktlighet högre.

I betänkande 2015/16:TU1 framförde utskottet bl.a. att banavgifterna inte bör höjas på bekostnad av järnvägens konkurrenskraft gentemot övriga transportslag. Utskottet välkomnade därför det uppdrag som regeringen gav Trafikverket om att se över de EU-rättsliga förutsättningarna för att kompensera järnvägsföretagen för icke-internaliserade kostnader för godstransporter på järnväg för att därigenom stärka järnvägens konkurrenskraft. Green Cargo har också vid sitt besök i utskottet i maj 2017 efterfrågat kompensation till järnvägsföretagen för ökningen av banavgifter. I svaret på en skriftlig fråga från maj 2016 framförde statsrådet Anna Johansson att en sådan kompensation som Trafikverket föreslog i sin redovisning av uppdraget kräver en notifiering till Europeiska kommissionen där beräkningsgrunderna är transparenta och verifierade. Regeringen bereder för närvarande frågan om kompensation.

Utskottet vill i detta sammanhang även påminna om att regeringen i tilläggsdirektivet till Utredningen om järnvägens organisation, bl.a. mot bakgrund av Trafikverkets aviserade anpassning av banavgifterna till gällande EU-direktiv, angav att det finns behov av att närmare analysera effekterna av avgiftshöjningar och andra kostnadsökningar med beaktande av

konkurrensytorna mot andra trafikslag. Utredningens betänkande bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

När det gäller motionsförslaget om differentierade banavgifter vill utskottet framhålla att regeringen den 22 december 2016 gav Trafikverket i uppdrag att inom ramen för gällande EU-rätt redovisa förutsättningarna för att utveckla avgiftssystemet på järnväg för att säkerställa ett samhällsekonomiskt effektivt kapacitetsutnyttjande. I uppdraget ingick att Trafikverket ska analysera förutsättningarna för och effekterna av att använda extra avgifter för utnyttjandet av överbelastad infrastruktur. Trafikverket redovisade uppdraget i mars 2017. Av rapporten framgår bl.a. att möjligheterna att vidareutveckla avgiftssystemet för att åstadkomma ett samhällsekonomiskt effektivt kapacitetsutnyttjande är goda, men effekterna är svåråtgörbara. Trafikverkets redovisning bereds inom Regeringskansliet.

När det gäller motionsförslaget om att införa ett system för regressrätt inom järnvägsområdet vill utskottet påminna om att trafikutskottets uppföljningsgrupp uppmärksamade frågan om regressrätt inom järnvägssektorn i sin uppföljning Kollektivtrafiklagen – en uppföljning och även noterade att flera aktörer inom kollektivtrafiken aktualiserat frågan. Utskottet har vidare tagit del av att Järnvägstrafikutredningen lämnade sitt slutbetänkande En modern reglering av järnvägstransporter till Justitiedepartementet i mars 2015. Utredningen behandlade även frågan om regress inom järnvägssektorn. Enligt vad utskottet erfarit är utredningens förslag föremål för beredning inom Regeringskansliet.

Utskottet vill i sammanhanget även peka på att för att öka punktligheten och minska antalet driftsstörningar infördes den 1 april 2012 ett ekonomiskt incitamentssystem i järnvägslagen (prop. 2010/11:25, bet. 2010/11:TU5, rskr. 2010/11:82). De grundläggande villkoren för systemet läggs fast i infrastrukturförvaltarens järnvägsnätsbeskrivning, och de närmare villkoren preciseras i trafikeringsavtalet. Systemet innebär att den part som orsakar en avvikelser från det utnyttjande som är fastställt i tågplanen och trafikeringsavtalet ska betala en på förhand bestämd kvalitetsavgift till sin motpart. Samma grundprinciper för de s.k. kvalitetsavgifterna ska tillämpas för en infrastrukturförvaltarens hela järnvägsnät, och alla järnvägsföretag ska behandlas på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt. Infrastrukturförvaltaren ska också inrätta ett rapporteringssystem för att registrera avvikelserna.

Mot bakgrund av pågående arbete avstyrker utskottet motionerna 2016/17:2531 (M) yrkandena 9 och 12 och 2016/17:3509 (SD) yrkande 13.

Vissa skyddsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa skyddsfrågor. Utskottet framhåller att frågorna är av mycket stor betydelse, men med hänsyn till pågående arbete både inom transportsektorn och det arbete som bedrivs inom ramen för Sveriges strategi mot terrorism avstyrker utskottet motionerna.

Jämför reservation 7 (M, C, L, KD) och 8 (SD).

Motionerna

I motion 2016/17:1761 påtalar Per Klarberg (SD) behovet av att förstärka intrångsskyddet från passagerarutrymmet till lokförarens hytt under färd. Motionären framhåller att det säkerhetstänk som i dag finns inom flygbranschen saknas inom den svenska järnvägsbranschen men bör införas innan en katastrof sker.

Per Klarberg (SD) begär vidare i motion 2016/17:1815 att passagerartåg med enbart en tjänstgörande lokförare ombord ska förbjudas med hänsyn till passagerarnas säkerhet. Motionären pekar bl.a. på att en tågagn rökfylls på en minut och är helt övertänd inom tre minuter. Med endast en ensamarbetande lokförare ombord sker en fördröjning av räddningsarbetet som kan innebära skillnaden mellan liv och död.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) efterfrågar i kommittémotion 2016/17:2531 yrkande 5 en utredning för att göra en översyn av och föreslå åtgärder för att höja säkerheten ombord på våra tåg och järnvägsstationer. I motionen framhålls att regelverk och lagstiftning behöver bli tydligare och eventuellt även skärpas för att bättre kunna garantera säkerheten för de som reser med tåg. Motionärerna pekar också på att flera EU-länder har vidtagit åtgärder för att förstärka säkerheten ombord på tågen och i anslutning till stationerna.

Utskottets ställningstagande

Säkerheten inom transportsystemet är av hög prioritet för utskottet. Utskottet vill därför framhålla att de frågor som tas upp i motionsförslagen om åtgärder för att förstärka skyddet på tåg och stationer är av stor betydelse. Mot den bakgrunden välkomnar utskottet att regeringen i direktiven till åtgärdsplaneringen har framfört att Trafikverket ska beakta möjligheter att vidareutveckla krisberedskapen, det civila försvaret och förmågan att hantera händelser och situationer som t.ex. stora olyckor, naturhändelser, antagonistiska hot, höjd beredskap och ytterst krig. I direktiven anges att Trafikverket senast den 31 augusti 2017 ska lämna en särskild redovisning till Regeringskansliet om bedömda hot, risker och utmaningar och om förslag till

åtgärder för att säkerställa robusthet och utbytbart när det gäller kritisk infrastruktur och samhällsviktiga transporter.

I en interpellationsdebatt i maj 2017 (ip. 2016/17:459) framförde statsrådet Anna Johansson att hon regelbundet träffar företrädare för såväl transportmyndigheterna som järnvägsbranschen inom ramen för ett informations- och diskussionsforum kallat exekutiva järnvägsgruppen. Frågor om hantering av säkerhet, skydd och beredskap har varit föremål för diskussion i detta forum. Statsrådet framförde vidare att som ett utflöde av dessa diskussioner har branschen tidigare i år startat en särskild arbetsgrupp, i vilken även företrädare för Transportstyrelsen, Trafikverket och Polismyndigheten ingår. Statsrådet informerade om att en viktig del i denna gruppens arbete är att systematiskt identifiera och bedöma risker för terrorhandlingar riktade mot järnvägssektorn samt att förteckna och utforma metoder för hur dessa risker bäst kan hanteras. Statsrådet framförde att hon räknar med att resultatet av detta arbete successivt och i samråd med Polismyndigheten och Transportstyrelsen kommer att omsättas i konkreta åtgärder av branschens aktörer själva, eller vid behov anmälas till Regeringskansliet när det bedöms nödvändigt med åtgärder av regeringen och riksdagen. Statsrådet konstaterade vidare att inom EU har kommissionen och dess särskilt inrättade expertgrupp Landsec sedan några år tillbaka studerat om åtgärder på EU-nivå kan ge ett mervärde i arbetet med att förebygga och försvåra terrorhandlingar riktade mot landtransportsektorerna. En del i detta viktiga arbete är att, med fokus på åtgärder som kan vidtas inom landtransportsektorerna, identifiera vilka eventuella åtgärder på EU-nivå som kan bedömas vara kostnadseffektiva, proportionella och förenliga med subsidiaritetsprincipen. Kommissionen beställde för detta ändamål under förra året en särskild konsultstudie om järnvägsområdet. Studien resulterade i en rapport som har levererats till kommissionen och som även diskuterats inom Landsec. Det ligger nu på kommissionen att på grundval av det befintliga underlaget komma med eventuella förslag på kostnadseffektiva, proportionella och med subsidiaritetsprincipen förenliga åtgärder på EU-nivå som syftar till att öka skyddet mot terrorhandlingar inom järnvägssektorn. Utskottet ser mycket positivt på det arbete som regeringen bedriver på området.

Generaldirektör Lena Erixon framhöll även vid utskottets besök i Borlänge den 13 mars 2017 att Trafikverket arbetar med att stärka säkerhetsarbetet i olika forum, bl.a. inom ramen för exekutiva järnvägsgruppen och Järnvägsbranschens Samverkansforum. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill i sammanhanget även peka på att arbetet med att förebygga våldsbejakande extremism och kampen mot terrorism är högt prioriterade frågor för regeringen. Sveriges strategi mot terrorism är utgångspunkten för Sveriges långsiktiga nationella och internationella arbete på området.

Utskottet vill även lyfta fram vikten av att tågpersonalen kan känna sig trygg och att arbetet organiseras på ett sätt så att risker och ohälsa förebyggs så långt möjligt.

Utskottet anser sammanfattningsvis att frågorna som tas upp i motionsförslagen om att förstärka skyddet på tåg och stationer är av mycket stor betydelse, men med hänsyn både till pågående arbete inom transportsektorn och till det arbete som bedrivs inom ramen för Sveriges strategi mot terrorism avstyrker utskottet motionerna 2016/17:1761 (SD), 2016/17:1815 (SD) och 2016/17:2531 (M) yrkande 5.

Längre och tyngre tåg

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om längre och tyngre tåg. Utskottet välkomnar regeringens bedömning i infrastrukturpropositionen om att förslag på åtgärder som syftar till att möjliggöra att köra längre och tyngre godståg bör utredas vidare i kommande åtgärdsplanering.

Jämför reservation 9 (M, C, L, KD).

Motionerna

I kommittémotion 2016/17:3119 yrkande 14.2 efterfrågar Anders Åkesson (C) åtgärder för att säkerställa att längre och tyngre tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet järnvägsnät i hela Sverige.

Nina Lundström m.fl. (L) påtalar i kommittémotion 2016/17:3633 yrkande 7 vikten av att skapa förutsättningar för längre tåg. Motionärerna framhåller att längre godståg ökar effektiviteten eftersom mer gods kan fraktas med färre tåg.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har behandlat motionsförslag om längre och tyngre tåg tidigare under riksmötet, senast i betänkande 2016/17:TU4. Utskottet framhöll då att en omställning av transportsektorn för att bryta fossilberoendet och minska utsläppen är såväl nödvändig som möjlig. Det förutsätter dock ett samhälle där vi använder transporter på ett smartare sätt, bl.a. genom en överflyttning av gods från vägar till järnvägar och ännu mer effektiva järnvägstransporter, såsom längre och tyngre tåg. Utskottet är fortfarande av den uppfattningen och ser således mycket positivt på att regeringen i infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21 Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling) anger att förslag på åtgärder som syftar till att möjliggöra att köra längre och tyngre godståg bör utredas vidare i kommande åtgärdsplanering.

Mot denna bakgrund ser utskottet inga skäl att ta något initiativ med anledning av motionerna 2016/17:3119 (C) yrkande 14.2 och 2016/17:3633 (L) yrkande 7 som därför avstyrks.

Kapacitetstilldelning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om kapacitetstilldelning. Utskottet framhåller att kapacitetstilldelningen är en central process och hänvisar till pågående beredning inom Regeringskansliet.

Jämför reservation 10 (M).

Bakgrund

Förfarandet för kapacitetstilldelningen regleras av EU-rätten i det s.k. SERA-direktivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde). Direktivet är sedermera genomfört i svensk rätt genom bl.a. järnvägslagen. Av järnvägslagen följer att det är infrastrukturförvaltaren som ska fördela kapacitet på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt samt träffa avtal med järnvägsföretag och organisationer. Om ett järnvägsföretag eller den som har auktorisation att ansöka om tåglägen anser att Trafikverkets beslut inte överensstämmer med lagen eller föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen kan Trafikverkets beslut överklagas hos Transportstyrelsen.

Motionerna

Monica Green (S) efterfrågar i motion 2015/16:260 en översyn av Trafikverkets prioriteringskriterier. I motionen framhålls att så som prioriteringskriterierna är utformade värderas långresor alltid högre än resor till jobb och skola. Motionären menar att det leder till att den regionala arbetspendlingen stryps.

I kommittémotion 2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 7 begärs en översyn av nuvarande form av tåglägestilldelning för att bättre tillgodose kollektivtrafikens beroende av långsiktighet å ena sidan och gods företagets behov av flexibilitet å andra sidan. I yrkande 8 pekar motionärerna bl.a. på att det måste motverkas att aktörer bokar upp tåglägen som sedan inte används. Motionärerna anser därför att Trafikverket bör införa ett system för avgifter när tåglägen inte utnyttjas eller inte avbokas inom en bestämd tid före avgång, för att höja nyttjandegraden och effektiviteten inom järnvägssystemet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla att kapacitetstilldelningen är en central process för järnvägssystemet och att det är väsentligt att den är transparent och rättssäker samt leder till en effektiv användning av infrastrukturen. Våren 2014 riktade därför riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att skyndsamt utreda hur kapacitetstilldelningen och trafikledningen kan bli mer effektiva (bet. 2013/14:TU19, rskr. 2013/14:372). Regeringen framför i skrivelse 2016/17:75 att Utredningen om järnvägens organisation behandlade frågor om kapacitetstilldelning och trafikledning. I budgetpropositionen för 2017 framhåller regeringen vidare att kapacitetstilldelning och trafikledning är viktiga frågor som regeringen kommer att arbeta vidare med även i framtiden (prop 2016/17:1 utg.omr. 22).

Utskottet vill vidare peka på att Sverigeförhandlingen i sin delrapport från januari 2016 bl.a. har pekat på behovet av förändringar i den lagtext som reglerar delar av kapacitetsfördelningsprocessen, för att utredningen sett ett behov av både längre framförhållning och en prioritering som tydligare pekar ut att höghastighetståg och snabba storregionala tåg bör prioriteras.

Utredningen om järnvägens organisation framförde även att det är rimligt att regeringen närmare överväger och tar ställning till vad dagens och framtidens järnvägsnät ska användas till. I utredningen anges att en följd av sådana överväganden kan vara beslut om att viss trafik har prioritet framför annan trafik på en viss bana eller en viss tid på dygnet (t.ex. godstrafik på natten). Utredaren konstaterar att besluten inte bör tas på en så detaljerad nivå att Trafikverket tappar all flexibilitet eftersom det fortfarande är infrastrukturförvaltarens ansvar att fördela kapacitet i tågplanen. Utredningen om järnvägens organisation föreslog även att avgifter bör införas som hindrar överbokning av eller för sent återlämnande av tåglägen som inte behöver utnyttjas.

Utredningen om järnvägens organisations och Sverigeförhandlingens betänkanden är för närvarande föremål för beredning.

Utskottet vill även lyfta fram att MPK – Marknadsanpassad planering av kapacitet är ett initiativ inom ramen för JBS och handlar om att ta fram nya arbetssätt och verktyg för att frigöra och optimera järnvägens fulla kapacitet.

Utskottet har även tagit del av att Trafikverket i samarbete med forskningsutförare i Sverige driver ett branschprogram för kapacitet i järnvägstrafiken. Programmet är en svensk forskningsplattform för området Framtida planering, styrning och drift av järnvägens trafik. Utförarna är: Linköpings universitet (sammanhållande), Blekinge tekniska högskola, Kungliga Tekniska högskolan (KTH), Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Swedish Institute of Computer Science (Sics) och Uppsala universitet. Vidare är anslutna partnerföretag SJ AB, LKAB nivå 1 och Transrail AB nivå 2.

Med hänvisning till pågående beredningsprocesser finner inte utskottet att det finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen.

Motionerna 2015/16:260 (S) och 2016/17:2531 (M) yrkandena 7 och 8 avstyrks därmed.

Statistik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om resandestatistik. Utskottet välkomnar att regeringen arbetar med frågan.

Motionen

Lars Eriksson (S) påtalar i motion 2016/17:1681 behovet av en översyn av hur det kan bli enklare för kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter att få tillgång till resandestatistik. Motionären framhåller bl.a. att när kommuner satsar på investeringar som exempelvis det nya resecentrumet vid stationsområdet i Västerås är det en mycket stor investering. I motionen anförs att både kommuner och andra näringsidkare vill veta när och i vilken omfattning människor reser för att kunna anpassa sin verksamhet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill betona att tillgänglig och tillförlitlig statistik över resande och punktlighet är av stor vikt. Statistiken är av betydelse inte minst som underlag vid statliga och regionala aktörers transportplanering och utgör dessutom ett centralt underlag för planering av både drift och underhåll samt större nyinvesteringar. Utskottet har behandlat frågan om resestatistik tidigare, senast i betänkande 2015/16:TU16. Utskottet välkomnade då att regeringen arbetar med frågan och framförde att det är positivt att regionala kollektivtrafikmyndigheter och andra aktörer offentliggör tillgängliga data. Våren 2014 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att den bör utreda hur tillgången på tillförlitlig och offentlig statistik över punktlighet ska säkerställas liksom möjligheterna att offentliggöra statistiken över resande (bet. 2013/14:TU19, rskr. 2013/14:372).

Utredningen om järnvägens organisation behandlade frågan om statistik och framförde bl.a. att regeringen bör ta initiativ till kraftfulla förbättringsåtgärder när det gäller insamling och sammanställning av statistik och andra uppgifter. Utredaren framförde bl.a. att för att kunna göra prognoser om järnvägens framtida utveckling men också få fram annat underlag av betydelse för vilka anslagsmedel som bör budgeteras, liksom för andra beslut av betydelse för sektorn, krävs en kraftig förbättring i insamlingen av statistik och andra uppgifter från järnvägens aktörer. Detta inkluderar klargöranden om vilka uppgifter som behövs och varför, med en bättre synkronisering mellan

olika myndigheter för att undvika dubbelarbete vad gäller både insamling och lämning av uppgifter.

Utskottet vill påminna om att regeringen i budgetpropositionen för 2017 framförde att statistik är en viktig fråga som regeringen kommer att arbeta vidare med även i framtiden. Utskottet välkomnar att regeringen arbetar med frågan och avstyrker därmed motion 2016/17:1681 (S).

Obevakade järnvägsövergångar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om obevakade järnvägsövergångar. Utskottet välkomnar det arbete som pågår på Trafikverket med att minska olyckor vid järnvägsövergångar och förutsätter att Trafikverket fortsätter att vidta nödvändiga åtgärder.

Motionen

I motion 2016/17:2317 av Johnny Skalin (SD) begärs att staten ska säkerställa att alla obevakade övergångsställen i järnvägstrafiken tas bort och ersätts av övergångar som är bevakade med signaler och bommar. I motionen påtalas att obevakade järnvägsövergångar är en oaktsam inställning till hushållandet med våra gemensamma resurser eftersom annat prioriteras före trafikanternas säkerhet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet påminner inledningsvis om att det är Trafikverket som ansvarar för åtgärder och arbetssätt när det gäller säkerhet på den statliga järnvägen. Trafikverket måste förhålla sig till de transportpolitiska målen, där aspekten säkerhet ingår. Enligt Trafikverket byggs nya järnvägssträckor utan plankorsningar. Vid större banupprustningar försöker verket i samråd med markägare och kommuner att ta bort plankorsningar och leda om trafiken till en annan, säkrare plankorsning eller helst en planskild korsning. På de plankorsningar som finns kvar ökas skyddet med bommar. Plankorsningsåtgärder minskar antalet olyckor, men kostnaderna är höga och behovet är större än vad pengarna räcker till. Enligt uppgift från Trafikverket används olika skyddsanordningar beroende på hur många vägtrafikanter som passerar korsningen, exempelvis bommar, helbommar, halvbommar, ljus- och ljudsignaler och kryssmärken. Vid plankorsningar med få trafikanter, exempelvis vid ett lantbruk, kan skyddsanordningar saknas.

Utskottet välkomnar det arbete som pågår på Trafikverket med att minska olyckor vid järnvägsövergångar och förutsätter att Trafikverket fortsätter att vidta de åtgärder som är nödvändiga för att minska antalet döda och skadade.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motion 2016/17:2317 (SD).

Uppföljning av kollektivtrafiklagen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om uppföljning av kollektivtrafiklagen. Utskottet hänvisar till pågående arbete inom Regeringskansliet.

Jämför reservation 11 (M, C, L, KD).

Motionerna

Per Lodenius och Eskil Erlandsson (båda C) pekar i motion 2016/17:1185 på att man måste följa upp regelverk och beslut som tagits inom kollektivtrafikområdet för att utifrån detta ge förslag på hur tillgängligheten kan förbättras. Motionärerna efterfrågar en uppföljning och utifrån den ett tydliggörande av vad som behöver göras för att kollektivtrafiken ska bli tillgänglig för alla.

I kommittémotion 2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 14 begär motionärerna att det tillsätts en utredning för att utvärdera den nya kollektivtrafiklagen för stärkt konkurrens, öppenhet, transparens och tillgänglighet. I motionen framhålls att det är långt kvar tills förutsättningarna för kommersiell linjetrafik är i nivå med de intentioner som kollektivtrafiklagen eftersträvar.

Utskottets ställningstagande

Enligt utskottets mening är det angeläget att kollektivtrafikmarknaden utvecklas så att den svarar mot de transportpolitiska mål och principer som riksdagen har antagit. Det innebär bl.a. att kollektivtrafiklagstiftningen ska skapa förutsättningar för att öka det kollektiva resandet och kunna anpassas efter de förutsättningar som råder i landets olika delar. Ett ökat kollektivt resande bidrar till en miljömässigt hållbar utveckling i hela landet men också till ökad trafiksäkerhet och mindre trängsel.

Utskottet vill därför framhålla att det delar motionärernas uppfattning om vikten av att följa upp och utvärdera den nya kollektivtrafiklagen för att säkerställa att den faktiskt verkar i avsedd riktning och bidrar till att genomföra transportpolitiken. Utskottet välkomnar också att Trafikanalys har haft regeringens uppdrag att utvärdera utfallet av reformen på kollektivtrafikområdet. Uppdraget slutrappporterades 2014. Även Transportstyrelsen har i uppdrag att följa utvecklingen av kollektivtrafikmarknaden dels som

tillsynsmyndighet enligt kollektivtrafiklagen, dels som ansvarig för marknadsövervakning.

Utskottet vill i sammanhanget också påminna om att det den 19 november 2015 beslutade att göra en uppföljning av kollektivtrafiklagen. Huvudinriktningen för uppföljningen har varit att ur ett brukarperspektiv undersöka vilka effekter införandet av lagen har fått för resenärerna. Uppföljningen redovisades i rapporten Kollektivtrafiklagen – en uppföljning (2015/16:RFR14). Utskottets uppföljningsgrupp bedömde att en allmän översyn bör göras av kollektivtrafiklagen. Uppföljningsgruppen framförde vidare att en översyn bör beakta de iakttagelser och bedömningar som gjordes i uppföljningen. Trafikutskottets uppföljningsgrupp ansåg bl.a. att begreppet ”fullt tillgängliga” i lagen bör preciseras och att problem med samordning och ansvar för funktionshindersfrågorna inom kollektivtrafiken bör ses över.

I en interpellationsdebatt i december 2015 (ip. 2015/16:44) framförde statsrådet Anna Johansson bl.a. att hon noga kommer att följa utvecklingen på kollektivtrafikmarknaden och vid behov prova ytterligare åtgärder för att förbättra förutsättningarna för att människor ska välja att resa med kollektivtrafik. Av budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 22) framgår också att en översyn av regelverket för kollektivtrafiken kommer att göras i och med att EU:s fjärde järnvägspaket ska genomföras, vilket innebär en möjlighet att förbättra regelverket.

Med hänsyn till pågående arbete finner inte utskottet att det finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionerna 2016/17:1185 (C) och 2016/17:2530 (M, C, L, KD) yrkande 14, som därmed avstyrks.

Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om färdtjänstbestämmelserna och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning. Utskottet framhåller betydelsen av tillgänglighet inom kollektivtrafiken och avstyrker motionsförslagen med hänvisning till pågående utvecklings- och beredningsarbete.

Motionerna

Saila Quicklund (M) påtalar i motion 2016/17:185 behovet av att förtydliga färdtjänstreglerna. Motionären framhåller att det i tillämplig lagstiftning inte tydligt står vilka typer av resor som får göras. I motionen yrkas därför att lagen bör tydliggöras så att människor med funktionsnedsättning ges möjlighet till

färdtjänst, särskilt där det inte finns tillgänglig kollektivtrafik, men också när funktionsnedsättningen inte medger att man kör bil.

I motion 2016/17:1640 av Börje Vestlund (S) begärs att det görs en översyn av färdtjänstlagen. Motionären framhåller att det är angeläget att de som tillfälligt mist sitt körkort på grund av sjukdom beviljas färdtjänst om det inte finns möjlighet till kollektivtrafik.

Markus Wiechel (SD) föreslår i motion 2016/17:2386 yrkande 1 att möjligheten att inrätta ett stimulansbidrag till kommuner för tillgänglighetsanpassning inom kollektivtrafiken utreds.

I motion 2016/17:3055 av Solveig Zander (C) begärs en översyn av möjligheten för personer med funktionsnedsättning att beviljas färdtjänst för att få rehabilitering på annan ort.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid flera tillfällen tidigare behandlat frågor om färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning, senast våren 2016 (bet. 2015/16:TU16). Vid dessa tillfällen har utskottet framhållit betydelsen av dessa angelägna frågor och att behovet av åtgärder för att göra kollektivtrafiken användbar för personer med funktionsnedsättning i grunden är en demokratifråga, dvs. att det handlar om att skapa möjligheter för alla personer att på lika villkor arbeta, studera och delta i olika aktiviteter i samhället.

Utskottet anser att flera av de frågor som tas upp i motionerna är av stor betydelse och påminner om att trafikutskottet den 21 februari 2013 beslutade att göra en uppföljning av resultaten av statens insatser för att förbättra transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Uppföljningen Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning (2013/14:RFR5) visar att det fortfarande finns många hinder som försvårar resandet. Uppföljningen visar att det görs olika insatser för att öka tillgängligheten, men detta arbete är i många delar inte samordnat, och det finns mycket kvar att göra. I uppföljningen konstateras också att det är viktigt att regeringen även i fortsättningen redovisar och bedömer resultaten av de statliga tillgänglighetsinsatserna till riksdagen.

I utskottets uppföljning Kollektivtrafiklagen – en uppföljning (2015/16:RFR14) konstateras att begreppet ”fullt tillgängliga” i lagen bör preciseras och att de problem med samordning och ansvar för funktionshindersfrågorna inom kollektivtrafiken som Myndigheten för delaktighet lyft fram bör ses över. Av budgetpropositionen för 2017 framgår bl.a. att under 2015 utfördes fysiska åtgärder på 10 järnvägsstationer och 201 busshållplatser, vilket är en ökad takt sedan 2014. Halvtidsmålet, uppsatt av Trafikverket, på 75 anpassade stationer utav 150 fram till 2021 har därmed uppnåtts. I budgetpropositionen anges att det samtidigt kvarstår arbete för att öka tillgängligheten inom kollektivtrafiken för personer med funktions-

nedsättning. Resenärsforum har även pekat på att den anpassning som är nödvändig för somliga också oftast underlättar för alla. Utskottet välkomnar det viktiga arbete som bedrivs för att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning.

Utskottet är mycket positivt till att regeringen har presenterat en strategi för genomförande av funktionshinderspolitiken i Sverige under 2011–2016, bl.a. på transportområdet. I strategin anges att inriktningsmålet är att transportsystemet ska utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning och att insatserna ska vara inriktade på ökad tillgänglighet i transportsystemet. Transportstyrelsen har vidare haft regeringens uppdrag att göra en översyn av lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik. Uppdraget redovisades till Näringsdepartementet våren 2013 och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Utskottet har vidare tagit del av att det i regeringens direktiv till åtgärdsplanering anges att det trafikslagsövergripande arbetet för att etablera ett nationellt prioriterat nät av tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning ska fortsätta. Vidare anges att Trafikverket ska redovisa hur myndigheten utvecklar arbetet med krav, riktlinjer och standardisering för ökad tillgänglighet.

När det gäller motioner om färdtjänst kan utskottet inledningsvis konstatera att färdtjänstlagen är relativt kortfattad och att lagen i sig inte detaljföreskriver hur tillhandahållandet av färdtjänst ska gå till. Trafikanalys har på uppdrag från regeringen genomfört förstudien Förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter (2014:7). Med särskilda persontransporter avses i sammanhanget färdtjänst, riksferdtjänst, skolskjuts och sjukresor. Slutrapporten visade på ett invecklat regelverk med splittrat huvudmannaskap, ökade kostnader, sjunkande produktivitet och en långsiktig utveckling som inte är hållbar. Förstudien bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Utskottet har även tagit del av att regeringen i mars 2017 utsåg en särskild utredare som ska analysera reglerna för särskilda persontransporter, som exempelvis färdtjänst och sjukresor. Syftet med utredningen är att identifiera problem som utgör hinder för kommunala och regionala myndigheter att åstadkomma en effektiv samordning samt att föreslå lösningar för dessa. Bakgrunden till uppdraget är Trafikanalys förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter. Uppdraget ska redovisas senast den 30 november 2017.

Regeringen gav i maj 2015 ett uppdrag till Myndigheten för delaktighet (MFD) att lämna förslag på hur framtidens funktionshinderspolitik kan bli mer effektiv och systematisk. Myndigheten slutrapporterade uppdraget i juni 2016. MFD föreslår bl.a. en tydligare styrning av funktionshinderspolitiken genom en utveckling av förordningen (2001:526) om de statliga myndigheternas ansvar för genomförande av funktionshinderspolitiken samt genom framtagande av en ny strategi som ska stärka integreringen av ett funktionshindersperspektiv. MFD har utvärderat bl.a. färdtjänsten och konstaterat att det i dag finns utmaningar, eftersom förseningar och uteblivna färdtjänstresor är vardag för många av dem som använder färdtjänsten. Det är

också många som upplever att servicen skulle kunna förbättras samt att det finns skillnader utifrån såväl könstillhörighet som geografisk hemvist. MFD anger bl.a. att krav på uppföljning av förseningar och kompetens hos utförarna behöver analyseras utifrån huruvida det kan vara en bra väg för ökad kvalitet. Regeringen beslutade den 12 maj 2017 om en proposition om funktionshinders-politiken. Regeringen föreslår bl.a. att Trafikanalys får i uppdrag att kartlägga hinder för tillgänglighet och användbarhet inom kollektivtrafiksystemet för personer med funktionsnedsättning. Vidare föreslår regeringen att MFD får i uppdrag att analysera kvaliteten i utförandet av färdtjänstresor. Utskottet välkomnar detta.

Med hänsyn till pågående arbete finner inte utskottet att det finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionerna 2016/17:185 (M), 2016/17:1640 (S), 2016/17:2386 (SD) yrkande 1 och 2016/17:3055 (C). Motionsförslagen avstyrks därmed.

Kollektivtrafikens biljettsystem m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om kollektivtrafikens biljettsystem. Utskottet hänvisar till pågående utvecklingsarbete. Utskottet framhåller samtidigt att möjligheten att göra ett tillägg i kollektivtrafiklagen så att alla regionala kollektivtrafikmyndigheter ska ansluta sig till ett gemensamt betalningssystem i form av en applikation eller kort bör utredas.

Jämför reservation 12 (M, C, L, KD) och särskilt yttrande 2 (V).

Motionerna

Bengt Eliasson (L) begär i motion 2016/17:328 ett nationellt, enhetligt biljettsystem i kollektivtrafiken. Motionären framför bl.a. att det behövs mer samordning och ett förbättrat och gemensamt biljettsystem i hela landet för att uppnå ett större resande med kollektivtrafik. Motionären föreslår att staten står som huvudman för systemet.

I motion 2016/17:1801 efterfrågar Karin Svensson Smith (MP) att ett gemensamt betalningssystem i form av en applikation eller kort inrättas för kollektivtrafiken samt att kollektivtrafiklagen kompletteras med att alla regionala kollektivtrafikmyndigheter måste ansluta sig till systemet. Motionären framför att det skulle förenkla för den som anländer till en ny stad och även minska krånglet för dem som arbetspendlar med kollektivtrafiken mellan olika kollektivtrafikregioner.

I kommittémotion 2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 13 påtalas vikten av en konkurrensneutral tillgång till digital infrastruktur kopplad till biljett- och betalningssystem i kollektivtrafiken för

att uppnå ökad effektivitet. I motionen framhålls betydelsen av att främja öppenhet och konkurrens på järnvägsspåren genom goda och enkla möjligheter att jämföra priser och tidtabeller. Motionärerna efterfrågar därför en branschgemensam portal för öppna data så att nya tjänster kan utvecklas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att syftet med reformen på kollektivtrafikmarknaden bl.a. har varit att skapa förutsättningar för att sätta resenärens behov i centrum. Reformen bidrar även till ökade möjligheter till samordning och på så sätt förbättringar för resenären.

Näringsdepartementet initierade i maj 2014 en intern utredning för att undersöka om det bör bli obligatoriskt för kollektivtrafikföretag att tillhandahålla data som gör det möjligt att bygga system för information om och bokning och biljettförsäljning av kollektivtrafikresor. Bakgrunden var att det ur ett resenärsperspektiv är viktigt vid kollektivtrafikresor att på ett enkelt sätt få en överskådlig bild av resealternativ, kunna jämföra tider och priser samt kunna boka och köpa biljetter för hela resan, även när den omfattar flera sträckor och/eller flera aktörers trafik. I januari 2015 presenterade Näringsdepartementet promemorian Res lätt med biljett (Ds 2015:11). I promemorian föreslås att lagen (2010:1065) om kollektivtrafik ändras så att kollektivtrafikföretag ska kunna lämna och tillgängliggöra information i andra format och på annat sätt än i dag. Utredningen bedömer också att den information som ska lämnas bör utökas så att fler uppgifter om trafiken lämnas och att tillförlitligheten och kvaliteten ska vara åtminstone likvärdig med den kvalitet som kollektivtrafikföretagen har i sina egna system. En gemensam portal bedöms lämplig för enkel åtkomst av den information som görs tillgänglig som öppna data.

Utskottet vill gärna lyfta fram Samtrafikens biljett- och betalprojektet som handlar om samverkan kring standard och gränssnitt inom biljettsystemets olika delar. Ett trettioal branschaktörer samverkar i projektet och dess åtta prioriterade och tidssatta målbilder. Målsättningen är att skapa förutsättningar för att knyta samman aktörernas system och göra det enkelt för resenärerna att köpa biljetter. Biljett- och betalprojektet tar fram verktyg som branschen önskar använda nu eller i morgon. Utskottet har tagit del av att slutleveranserna av de standarder som tagits fram i projektet nu har påbörjats. Ett tiotal aktörer har börjat genomförandet, och ca 15 diskuterar genomförandeplaner. Utskottet vill även lyfta fram Resrobot som är en nationell reseplanerartjänst med information om resor och resekombinationer för alla tåg, bussar, flyg, tunnelbanor och spårvagnar i landet.

Utskottet konstaterar dock i sin uppföljning Kollektivtrafiklagen – en uppföljning (2016/17:RFR16) att kunskapen om Resrobot är begränsad och att marknadsföringen av systemet därför är en angelägen uppgift. I uppföljningen framkom även en rad problem när det gäller kollektivtrafikens gemensamma funktioner som biljett- och betalsystem. Utskottet konstaterade bl.a. att

resenärerna ofta har problem att kunna betala kontant, att göra spontanköp och att köpa utlandsbiljetter. Utskottet bedömde därför att problemen kring biljett- och betalsystem bör ses över. Utskottet välkomnar de initiativ som har tagits av branschen men anser att det nu krävs ytterligare åtgärder från staten för att införa ett gemensamt biljett- och betalsystem för Sveriges kollektivtrafik. Utskottet anser därför att möjligheten att göra ett tillägg i kollektivtrafiklagen så att alla regionala kollektivtrafikmyndigheter ska ansluta sig till ett gemensamt betalningssystem i form av en applikation eller kort bör utredas.

Utskottet finner dock inte att det finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionerna 2016/17:328 (L), 2016/17:1801 (MP) och 2016/17:2530 (M, C, L, KD) yrkande 13 som därmed avstyrks.

Trafikförsörjningsprogram

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om trafikförsörjningsprogram. Utskottet hänvisar till pågående beredningsarbete. Jämför reservation 13 (M).

Bakgrund

Enligt kollektivtrafiklagen är ansvaret för kollektivtrafiken i Sverige delegerat till kommuner och landsting, och uppgiften handhas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i respektive län. Det är kollektivtrafikmyndigheterna som ansvarar för att trafikförsörjningsprogram upprättas. Programmet ska beskriva mål och inriktning för all regional kollektivtrafik, dvs. all kollektivtrafik inom länet samt den kollektivtrafik över länsgränsen som till störst del består av vardagsresande. Detta beror på att dagens regioner inte alltid slutar vid länsgränsen utan kan bestå av större arbetsmarknadsregioner där människor dagligen pendlar över länets gränser. Staten kan dock agera för att få till stånd mer kollektivtrafik om det i annat fall skulle uppstå tydliga brister i tillgängligheten. Sedan 1999 har medel för detta avsatts på ett anslag för trafikavtal. Trafikavtal innebär att Trafikverket betalar ersättning till trafikföretag för interregional kollektiv persontrafik med flyg, tåg, båt eller buss. Trafiken ska vara transportpolitiskt motiverad, och avtalen gäller delar av landet där det inte finns kommersiella förutsättningar att driva kollektivtrafik.

Motionen

I kommittémotion 2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 11 begär motionärerna att de regionala kollektivtrafikplanerna utformas på ett sätt som säkerställer likvärdig konkurrens, ökad transparens och ett effektivt

utnyttjande av järnvägen. I yrkande 14 framförs att Trafikverket bör få en stärkt roll i förhållande till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna när det gäller att stötta dessa i framtagandet av regionala trafikförsörjningsprogram. Motionärerna pekar på att detta bör ske i syfte att motverka att den långtgående, ofta snabbare trafiken ställs emot den regionala. I yrkande 15 begär motionärerna att ett nationellt trafikförsörjningsprogram tas fram för att tydliggöra vilken trafik samhället har ansvar för att tillhandahålla. Motionärerna lyfter bl.a. fram att det ska vara tydligt för medborgarna vilken miniminivå av trafik som det offentliga ämnar garantera.

Utskottets ställningstagande

Förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik varierar mycket mellan olika delar av landet, vilket medför behov av en flexibel kollektivtrafiklagstiftning som möjliggör att verksamheten utformas efter lokala och regionala önskemål samtidigt som den medger ett ökat inslag av konkurrens för att stimulera utveckling och ökad effektivitet. Ansvaret för att tillhandahålla lokal och regional kollektivtrafik ligger mot den bakgrunden också på lokal- och regionnivå – hos de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. När dessa tar fram trafikförsörjningsprogram är utgångspunkten de transportpolitiska målen och andra nationella, regionala och lokala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling och tillväxt.

Av lagens förarbeten (prop. 2009/10:200) framgår vidare att den regionala kollektivtrafikmyndighetens åtgärder på marknaden därför behöver vara proportionerliga, dvs. nyttan ska alltid motivera den eventuella belastning som uppstår på samhällsekonomin. Även om den regionala kollektivtrafikmyndigheten inte behöver avvakta de kommersiella företagens initiativ menar regeringen att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna bör föra en dialog med berörda företag om vad kommersiell kollektivtrafik kan bidra med i kollektivtrafikförsörjningen innan myndigheten själv agerar med allmän trafikplikt och avtal.

Enligt nuvarande transportpolitiska princip ska interregional kollektivtrafik i första hand tillhandahållas på kommersiell grund. Staten har möjlighet att se till att det finns ytterligare interregional kollektivtrafik om tillgängligheten annars skulle vara allt för bristfällig. Det görs genom att avtal ingås med kollektivtrafikföretag eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten och att ekonomisk ersättning betalas. Staten har dock inte uttalat att den ansvarar för en viss landbaserad kollektivtrafik och det finns inget dokument som anger vad de offentliga anser är ett tillfredsställande utbud av interregional kollektivtrafik.

Utredningen om järnvägens organisation föreslog bl.a. att regeringen närmare skulle överväga och ta ställning till vad dagens och framtidens järnvägsnät ska användas till. Trafikutskottets uppföljningsgrupp ansåg också att behovet av en nationell trafikförsörjningsplan för järnvägen som även anger vad järnvägen och dess olika delsträckor ska användas till behöver utredas.

Uppföljningsgruppen ansåg att dagens system utan övergripande styrning leder till en tågplan som kan vara långt ifrån den optimala med givna resurser i form av bankapacitet. Uppföljningsgruppen ansåg vidare att om man vill fortsätta på den inslagna vägen bör behovet av en nationell myndighet för stöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna övervägas.

Utredningen om järnvägens organisation föreslog bl.a. att ett förslag till trafikförsörjningsprogram bör blir föremål för samråd med bl.a. kommersiella trafikföretag, resenärsorganisationer, kommuner och näringsliv. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten bör redovisa resultatet av samrådet i en samrådsredogörelse, och i beslut om allmän trafikplikt bör den regionala kollektivtrafikmyndigheten väga in befintlig kommersiell trafik. Utredningens betänkande bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Utskottet vill i sammanhanget även lyfta fram att Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik tar fram vägledning för att ge stöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och fungera som ett verktyg i arbetet med att ta fram regionala trafikförsörjningsprogram.

Mot bakgrund av pågående beredningsarbete finner utskottet inte att det finns anledning att ta något initiativ med anledning av motion 2016/17:2531 (M) yrkandena 11, 14 och 15. Motionsyrkandena avstyrks.

Kollektivtrafik på vatten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om kollektivtrafiken på vatten. Utskottet framhåller sjöfartens viktiga roll i det svenska transportsystemet.

Jämför reservation 14 (M).

Motionen

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2016/17:2531 yrkande 16 att det bör aktivt vidtas åtgärder för att underlätta och öka möjligheterna att bedriva kollektivtrafik till sjöss. Motionärerna pekar på att Sveriges tre största städer ligger vid havet, vilket gör att det finns potential för att i dessa städer, men även i andra, utveckla kollektivtrafiken på vatten.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har behandlat frågor om kollektivtrafik på vatten tidigare, senast i betänkande 2015/16:TU16. Utskottet framhöll att ett väl fungerande transportsystem på ett effektivt, säkert och miljömässigt hållbart sätt nyttjar alla trafikslag, både vart för sig och i kombination. Utskottet såg också mycket positivt på att Transportstyrelsen inom ramen för sin marknadsövervakning i

juni 2015 konstaterat att kollektivtrafiken på vatten hade ökat. I betänkande 2016/17:TU4 välkomnade utskottet regeringens uttalanden om att sjöfarten har en viktig roll i det svenska transportsystemet. Utskottet lyfte även fram det uppdrag som regeringen gav Sjöfartsverket i februari 2016 att, i nära samarbete med Trafikverket, analysera utvecklingspotentialen för inlandssjöfarten och kustsjöfarten i Sverige, identifiera eventuella hinder för en utveckling samt vid behov föreslå åtgärder för att främja förutsättningarna för sjöfartens gods- och persontransporter. Utskottet har tagit del av Sjöfartsverkets förslag som redovisades i december 2016 och att dessa för närvarande är föremål för beredning inom Regeringskansliet.

Utskottet har även vid flera tillfällen välkomnat att regeringen i augusti 2015 presenterade en maritim strategi som syftar till att ta ett helhetsgrepp om maritima näringar och bidra till att skapa konkurrenskraftiga, innovativa näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö. Regeringen anger i strategin att konkurrensneutrala förutsättningar, harmoniserade regler och goda villkor ska bidra till att utveckla de svenska maritima näringarna. Utskottet välkomnar regeringens arbete med att skapa förutsättningar för att sjötransporter ska kunna möta ett ökat behov av att transportera bl.a. personer.

Utskottet ser mycket positivt på det arbete som regeringen utför inom ramen för de fem strategiska samverkansprogram som ska bidra till att möta flera av de samhällsutmaningar som Sverige står inför. Ett av samverkansprogrammen handlar om nästa generations resor och transporter, och programmet bygger vidare på regeringens vision om att Sverige ska vara ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Utskottet välkomnar att samverkansprogrammet Nästa generations resor och transporter har ett trafikslagsövergripande perspektiv och inkluderar vägar, järnvägar, flyg och sjöfart.

Utskottet ser inte skäl att ta något initiativ med anledning av motion 2016/17:2531 (M) yrkande 16. Motionsförslaget avstyrks därför.

Vissa andra resenärsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa resenärsfrågor, exempelvis om pendling och om preventiva åtgärder mot s.k. plankning. Utskottet hänvisar till pågående arbete och beredning inom Regeringskansliet.

Jämför reservation 15 (M) och särskilt yttrande 3 (V).

Motionerna

Lotta Finstorp (M) efterfrågar i motion 2016/17:274 ett försökslän för en pilotstudie av en kundvalsmodell i kollektivtrafiken. Motionären pekar på att VTI har studerat möjligheterna att övergå från dagens offentliga subventionering av trafiken efter upphandling till att i stället tillämpa en kundvalsmodell, där ersättning per resenär betalas ut till den operatör som bedriver trafik.

I motion 2016/17:551 av Rasmus Ling och Stina Bergström (båda MP) efterfrågar motionärerna att regeringen ska verka för en sammanhållen nattågstrafik i Europa. Motionärerna påtalar att frågan om nattågstrafik är viktig för europeisk integration, för näringslivstillväxten och för miljön. I motionen framhålls därför att EU:s medlemsländer bör enas om vikten av att ha välutbyggd och välfungerande nattågstrafik och att regeringen därför bör driva frågan inom EU.

I motion 2016/17:934 av Pia Nilsson (S) yrkas att möjligheterna ses över att ge Konsumentverket i uppdrag att främja resenärernas möjlighet att påverka kollektivtrafiken för att uppnå ett ökat kollektivtrafiknyttjande och därmed främja hushållens konsumtion av mer hållbara transporttjänster. Motionären pekar bl.a. på att resenärerna kan ha svårt att föra fram sina åsikter när beslut om kollektivtrafikplanering tas.

Maria Weimer (L) framhåller i motion 2016/17:2000 yrkande 1 att de uppemot 30 000 pendlarna mellan Uppsala och Stockholm år efter år upplever stora problem med att ta sig till och från arbetet. I motionen påtalas att förseningar, lokfel, växelfel och signalfel hör till vardagen under vinterhalvåret. Motionären anser därför att åtgärder behöver vidtas för att förbättra möjligheten att pendla med tåg mellan Uppsala och Stockholm.

Edward Riedl (M) efterfrågar i motion 2016/17:2075 åtgärder som kan bidra till att bevara nattågstrafiken till Norrland. Motionären framför att nattågen är viktiga för turistnäringen, och att det ur regionalpolitisk synpunkt också är viktigt att visa att staten har som ambition att man ska kunna bo, leva och verka i hela Sverige. I motionen pekar motionären vidare på att Trafikverkets avtal med SJ om nattåg går ut 2018.

I kommittémotion 2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 6 begärs en översyn av bötesbeloppen och andra typer av preventiva åtgärder mot s.k. plankning för att minska fuskets. I motionen framhålls bl.a. att intäktsbortfallet är pengar som i stället kunde ha använts till att bl.a. bygga ut kollektivtrafiken.

I motion 2016/17:2536 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 3 framförs att SJ bör få i uppdrag att återigen köra nattåg varje dygn till och från Jämtland.

Utskottets ställningstagande

När det gäller motionsyrkandet om nattågstrafik till Jämtland vill utskottet klargöra att beslut om vilken trafik som ska erbjudas resenärer fattas av järnvägsföretag och behöriga kollektivtrafikmyndigheter. Utskottet vill dock,

liksom statsrådet Anna Johansson gjort i svaret på en skriftlig fråga från december 2015, framhålla att väl fungerande tågförbindelser är mycket viktigt för besöksnäringen i Jämtlands län, och därmed viktigt för tillväxten i regionen. Statsrådet pekade även på att Utredningen om järnvägens organisation bl.a. hade till uppgift att föreslå åtgärder för förbättrade förutsättningar för kommersiellt bedriven persontrafik. Utredningens förslag är för närvarande föremål för beredning inom Regeringskansliet. Statsrådet framhöll även att hon avser att fortsätta att driva frågan om förbättrad konkurrenskraft för persontrafik på järnväg med en förhoppning om att detta även ska kunna leda till att förbättra förutsättningarna för kommersiellt bedriven tågtrafik till och från Jämtland. Utskottet välkomnar detta. Utskottet har även tagit del av att statsrådet Isabella Lövin har framfört att regeringen avser att göra en satsning för att rädda nattågen.

När det gäller motionsförslaget om att förbättra möjligheterna att pendla vill utskottet påminna om att regeringen i infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) pekade på att väl fungerande transporter bidrar till en fungerande arbetspendling och därmed till en förbättrad matchning på arbetsmarknaden. Dessutom förbättras regioners förutsättningar för tillväxt och tillgängligheten ökar för inkommande besökare, vilket bidrar till att turismen kan utvecklas. Regeringen framförde vidare att god infrastruktur är en viktig del i regeringens politik för ett Sverige som håller ihop. I betänkande 2016/17:TU4 välkomnade utskottet regeringens proposition och framhöll bl.a. att transporter knyter ihop landet och är en central förutsättning för en växande ekonomi och förbättrade möjligheter till pendling.

När det gäller motionsförslaget om att främja resenärernas möjlighet att påverka kollektivtrafiken för att uppnå ett ökat kollektivtrafiknyttjande vill utskottet lyfta fram Resenärsforum, en organisation för kollektivtrafikresenärer. Resenärsforum, som organiserar enskilda personer och till Resenärsforum närstående organisationer, är en samverkansplattform för bättre reskvalitet. Resenärsforum anordnar bl.a. diskussioner och seminarier om aktuella ämnen, uppvakter beslutsfattare och trafikföretag om nödvändiga eller önskvärda förbättringar, studerar utredningar och lämnar remissyttranden, mest på riksnivå, samt tar fram rapporter kring aktuella frågor. Utskottet vill även påminna om att trafikförsörjningsprogrammen som upprättas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska upprättas efter samråd med bl.a. resenärer och medborgare. Det är den regionala kollektivtrafikmyndigheten som ska leda planeringsprocessen och ta ett övergripande ansvar för att processen bedrivs i samråd med övriga intressenter. Utskottet har tagit del av att dialogen bör föras med varje intressentgrupp och att syftet är att olika perspektiv ska beaktas i processen.

När det gäller motionsförslaget om s.k. plankning kan utskottet konstatera att enligt lagen (1977:67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik får den som bedriver kollektiv persontrafik, för vilken regeringen eller förvaltningsmyndighet fastställer taxan, ta ut en tilläggsavgift av resande som inte kan visa giltig biljett. Utskottet har tagit del av att promemorian Ny lag om

tilläggsavgift (Ds 2016:9) har utarbetats inom Näringsdepartementet. I promemorian lämnas förslag till en ny lag om tilläggsavgift i kollektivtrafik. Utöver en allmän översyn av den nu gällande lagen om tilläggsavgift innebär förslaget till ny lag en modernisering av regelverket och en anpassning till förhållanden som gäller i dag på kollektivtrafikmarknaden. Förslag lämnas även till en ny förordning om tilläggsavgift i kollektivtrafik och till vissa ändringar i ordningslagen (1993:1617). I förslaget till ny lag föreslås att en transportör som avser att tillämpa systemet med tilläggsavgift själv ska bestämma storleken på avgiften anpassad till den trafik som den enskilde transportören bedriver, dock inom en högsta gräns som anges i lagen. Avgiften ska beräknas utifrån kriterier som anges i lagen. I förslaget till ny lag klargörs att det ska finnas en tillsynsmyndighet med uppgift att utöva tillsyn över att den som tillämpar lagen följer dess föreskrifter. I promemorian görs bl.a. bedömningen att systemet med tilläggsavgift i kollektivtrafiken syftar till att förhindra att någon bryter mot skyldigheten att betala för att resa med de allmänna kommunikationsmedlen. Ett system med tilläggsavgift får även anses vara motiverat av att transportören har intresse av att kunna hävda sitt anspråk på betalning. Utgångspunkten bör enligt promemorian vara att konsekvenserna av eventuell utebliven betalning ska vara tillräckligt kännbara för att den enskilde ska avstå från att inte betala för sin biljett när han eller hon reser med de kollektiva trafikmedlen. Promemorian har varit föremål för remissbehandling och bereds inom Regeringskansliet.

Enligt utskottets uppfattning är utvecklingen av ett system som underlättar för resenärer och ett tryggt, säkert och tillgängligt transportsystem för alla av stor betydelse. Men med hänvisning till pågående beredning och arbete finner inte utskottet att det finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionsyrkandena. Motionerna 2016/17:274 (M), 2016/17:551 (MP), 2016/17:934 (S), 2016/17:2000 (L) yrkande 1, 2016/17:2075 (M), 2016/17:2531 (M) yrkande 6 och 2016/17:2536 (MP) yrkande 3 avstyrks därför.

Gotlandstrafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om Gotlandstrafiken. Utskottet förutsätter att regeringen kommer att följa utvecklingen av trafiken så att den utvecklas på ett långsiktigt och hållbart sätt.

Jämför särskilt yttrande 4 (V).

Bakgrund

Linjesjöfarten till och från Gotland har varit ett statligt åtagande sedan 1971. Syftet med regleringen är att trygga en tillfredsställande färjeförbindelse med Gotland året runt. Trafikverket har enligt sin instruktion i uppgift att ingå och ansvara för statens avtal om linjesjöfart till Gotland. Det görs genom att avtal ingås om att bedriva trafiken med de fartyg som utföraren själv har till sitt förfogande. Sedan 1980-talet har tilldelningen av avtal konkurrensutsatts. Nu för tiden ingås ett koncessionsavtal, vilket innebär att det är utföraren som får biljettintäkterna från transportköparna och som tar den övervägande risken för minskade intäkter. Från 1999 till 2010 var Rikstrafiken den myndighet som ansvarade för att trafiken kom till stånd. Sedan 2011 ligger detta ansvar på Trafikverket. Sedan det statliga engagemanget inleddes har, med undantag för avtalsperioden 1988–1997, operatörerna varit Rederiaktiebolaget Gotland och dess dotterbolag Destination Gotland. Avtalsperioden för den nuvarande operatören Destination Gotland AB är 2009–2015. Trafikverket och Destination Gotland har också enats om ett korttidsavtal för färjetrafiken till Gotland. Korttidsavtalet omfattar två år, dvs. fram till februari 2017. Avtalet är i huvudsak likt det gällande avtalet som gick ut i januari 2015. Trafikverket och Destination Gotland har vidare tecknat ett nytt avtal om färjetrafiken till och från Gotland. Uppdraget gäller från den 1 februari 2017 och tio år framåt.

Motionen

I motion 2016/17:910 begär Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S) att Gotlandstrafiken behandlas i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur. I motionen anges att snabba och effektiva transporter med färja till och från Gotland är avgörande för den gotländska ekonomin och tillväxten. Vidare framför motionärerna att resandet med färja till och från Gotland måste ges trafikmässiga förutsättningar att hålla en god nivå över hela året. Motionärerna anser att långsiktiga villkor är av yttersta vikt och att Gotlandstrafiken ska betraktas som en del av det nationella trafiksystemet.

Utskottets ställningstagande

För att kunna utvecklas och hävda sig i konkurrensen med resten av Sverige är Gotland beroende av väl fungerande förbindelser med fastlandet, såväl för gods som för resenärer. Utskottet vill därför framhålla att långsiktiga, stabila och miljömässigt hållbara avtal om Gotlandstrafiken är av avgörande betydelse för Gotland. Enligt utskottets mening har staten ett fortsatt ansvar för att det finns sådana tillfredsställande transportmöjligheter till och från Gotland som säkerställer goda möjligheter för ön att utvecklas. Även statsrådet Anna Johansson har i tidigare frågesvar framhållit att Gotlandstrafiken ska ligga i linje med de transportpolitiska målen, bidra till Gotlands utveckling och ge en tillfredsställande transportförsörjning för passagerare och gods.

I infrastrukturpropositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25) klargjordes att ”det är av stor betydelse att färjetrafiken till och från Gotland även fortsättningsvis ger god tillgänglighet som tillfredsställer behoven hos medborgare och näringsliv i regionen”. I betänkande 2012/13:TU2 Transportsystemets inriktning framhöll utskottet att Gotlands län präglas av beroendet av goda förbindelser med fastlandet, såväl för gods och egen befolkning som för turistflöden.

Utskottet kan konstatera att Trafikverket nyligen har tecknat ett nytt avtal med Destination Gotland och förutsätter att regeringen kommer att följa utvecklingen av trafiken så att den fortsätter att utvecklas på ett långsiktigt och hållbart sätt.

Mot den bakgrunden finner utskottet inga skäl att ta något initiativ med anledning av motionen. Motion 2016/17:910 (S) avstyrks därmed.

Prissättning på Öresundsbron

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om prissättningen på Öresundsbron. Utskottet hänvisar bl.a. till att det är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Sverige och Danmark som har ansvaret för kollektivtrafiken över Öresundsbron.

Bakgrund

Principerna för betalnings- och avgiftsansvaret för trafiken på Öresundsbron regleras i två avtal mellan Sverige och Danmark. Enligt det första avtalet från 1991 (prop. 1990/91:158, bet. 1990/91:TU31, rskr. 1990/91:379) ska samtliga kostnader för förbindelsen i dess helhet betalas med avgifter från väg- och järnvägstrafikanterna. Ansvarig förvaltare av Öresundsbron är Öresundsbrokonsortiet som ägs till lika delar av den danska och den svenska staten. I ett särskilt konsortieavtal fastslås bl.a. att det är konsortiets styrelse som fastställer priser och prisstrategi. Enligt ett tilläggsprotokoll ska nivån på färjetaxorna på Helsingborg–Helsingörleden utgöra utgångspunkt när vägtrafikantavgifterna på bron fastställs. Avsikten är att det ska råda pris- och konkurrensneutralitet mellan de båda förbindelserna över Öresund. Förändringar av bestämmelser i tilläggsavtalet måste godkännas av riksdagen och folketinget. Enligt det andra avtalet mellan länderna från 2000 (prop. 1999/2000:66, bet. 1999/2000:TU10, rskr. 1999/2000:237) ska Sverige och Danmark betala ett fast belopp till konsortiet för nyttjandet av järnvägsanläggningen på bron. De båda länderna gavs också befogenhet att inom sina respektive territorier ta ut avgifter från tågoperatörer som vill nyttja bron.

Motionen

Patrick Reslow (M) anser i motion 2016/17:343 att möjligheten att låta tågtrafiken på Öresundsbron prissättas på samma premisser som övrig tågtrafik bör ses över. Motionären pekar på att tågbiljetterna och pendlingskortet över Öresundsbron är dyra i jämförelse med övrig lokal trafik. Det innebär att integrationen inte går tillräckligt snabbt, vilket är till nackdel inte bara för regionen utan även för Sverige som helhet. Motionären påtalar att kostnadsbilden är en konsekvens av att även järnvägstrafiken ska bära kostnaderna för brobygget.

Utskottets ställningstagande

Frågan om prissättningen på Öresundsbron har behandlats av utskottet vid ett flertal tillfällen, senast i betänkande 2015/16:TU16. Utskottet konstaterade att enligt kollektivtrafiklagen är ansvaret för kollektivtrafiken i Sverige delegerat till kommuner och landsting, och uppgiften handhas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i respektive län. Persontrafiken med tåg över Öresundsbron bygger på ett samarbete mellan Sverige och Danmark. Det innebär att det är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Sverige och deras motsvarighet i Danmark som har ansvaret för kollektivtrafiken över Öresundsbron, vilket även inkluderar möjlighet att påverka biljettpriset för transporten. Följaktligen berör alltså motionen en fråga som är föremål för beslut och överväganden lokalt och regionalt.

Utskottet vill även peka på att principerna för betalnings- och avgiftsansvaret för trafiken på bron regleras i bilaterala regeringsavtal med Danmark, och att det är styrelsen i Öresundsbrokonsortiet som ska lägga fast priser och prisstrategi. Utskottet förutsätter att Öresundsbrokonsortiet noga följer utvecklingen av trafiken och intäkterna från broavgifterna. Utskottet förutsätter också att om det skulle finnas skäl till förändringar av avgifterna är det konsortiet som ska ta initiativ till sådana.

Utskottet finner ingen anledning att ta något initiativ med anledning av förslaget och avstyrker därför motion 2016/17:343 (M).

Reservationer

1. Järnvägsmarknaden, punkt 1 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Nina Lundström (L) och Robert Halef (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkandena 9–11.

Ställningstagande

För att människor och godstransportörer ska kunna känna sig trygga med att använda tåget som transportmedel krävs en väl fungerande järnvägsmarknad anpassad efter behoven. Vi anser att konkurrens inom järnvägssektorn leder till fler avgångar, lägre priser och effektivisering samt ett utbud som är anpassat till efterfrågan. Vi vill också påminna om att forskning från bl.a. VTI har visat att järnvägsmarknaden påverkats positivt av avregleringen och att konkurrens har bidragit till effektiviseringar och innovationer. Men en väl fungerande järnvägsmarknad förutsätter också god samverkan mellan dess olika funktioner. Vi kan dock tyvärr konstatera att det kvarstår flera problem som måste lösas för att nå en väl fungerande konkurrens. En utmaning är kopplad till depåttillgången och järnvägens signalsystem. Som exempel vill vi peka på att fram till helt nyligen var X 2000 den enda tågtyp i Sverige som Trafikverkets regelverk och signalsystem var fullt anpassade för, trots att det i dag finns minst tre ytterligare tågtyper i Sverige som klassas som snabbtåg. Detta ledde till att det fanns raksträckor längs Västra Stambanan där dessa tågtyper bara fick köra 175 km/h, medan X 2000 fick köra 200 km/h. Efter en lång process har Transportstyrelsen godkänt MTR Express ansökan om att öka hastigheten för sina snabbtåg på vissa sträckor. Vi välkomnar detta men kan konstatera att en anpassning av järnvägssystemet till fler aktörer är en utdragen process och förutsätter att aktörerna själva är väldigt drivande.

Vi är medvetna om att Transportstyrelsen har i uppdrag att utöva marktillsyn, vilket syftar till att skapa en effektiv och konkurrensneutral marktillsyn. Detta uppdrag verkar dock inte prioriteras tillräckligt högt, vilket förmodligen beror på att regeringen själv inte fäster särskilt stor vikt vid frågan.

För att nå en bättre konkurrens på spåren krävs det att regeringen vidtar åtgärder för att jämna ut konkurrensvillkoren mellan de olika aktörerna. Är

2013 beslutade alliansregeringen att tillsätta en utredning för att göra en grundlig genomlysning av svensk järnväg. I december 2015 överlämnade utredare Gunnar Alexandersson sitt slutbetänkande En annan tågordning – bortom järnvägsknuten (SOU 2015:110). Troligen är detta den största översyn av svensk järnväg som någonsin utförts. Utredaren presenterar en lång rad förslag för att stärka järnvägssystemet och öka effektiviteten på spåren. Det är därför mycket anmärkningsvärt att regeringen har aviserat att man inte kommer att remittera slutbetänkandet.

I sammanhanget vill vi även framhålla att både den samhällsorganiserade och den kommersiella persontrafiken använder järnvägen i dag. Exempel på kommersiell trafik utgörs av SJ:s snabbtåg medan den största delen av den regionala trafiken på järnvägen är samhällsorganiserad. På senare år har det på vissa håll uppstått en mer uttalad utträngningseffekt, vad gäller både spårkapacitet och resenärer, mellan dessa två typer av trafik. Eftersom den samhällsorganiserade trafiken länge dominerat på lokal och regional nivå sker utträngningen främst på storregional nivå och påverkar därmed kommersiell trafik i mer långväga relationer. I enlighet med Utredningen om järnvägens organisations förslag bör regeringen därför agera för att förutsättningarna för den kommersiellt organiserade persontrafiken stärks i förhållande till den samhällsorganiserade trafiken. Detta är viktigt såväl för att förbättra samverkan som för att stärka konkurrensen mellan dessa två kategorier av trafik på järnvägen. Om den samhällsorganiserade trafiken breder ut sig alltför mycket är risken att det slår ut privata aktörer och i förlängningen leder till färre alternativ och högre kostnader för det offentliga. Även utskottets uppföljningsgrupp pekade på att förutsättningarna för den kommersiella persontrafiken på järnväg inte är tillfredsställande i förhållande till den regionala tågtrafik som bedrivs inom ramen för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och att utvecklingen på senare år inte följer de övergripande intentioner som fanns när kollektivtrafiklagen beslutades (2015/16:RFR14).

För en väl fungerande järnväg behövs också samarbete och koordinering med andra länder. Vi vill understryka att åtgärder på EU-nivå är nödvändiga för att utveckla sammanhållna och effektivt fungerande marknader för järnvägstransporter i Europa. Marknadsöppning för persontrafik inom det fjärde järnvägspaketet bidrar genom ökad konkurrens till att tillgodose resenärernas och samhällets krav på ett attraktivt, effektivt och långsiktigt hållbart trafikutbud av god kvalitet. Vi anser också att det bidrar till ett ökat resande på järnväg till förmån för tillväxt, sysselsättning, regional utveckling och miljö. Vi vill peka på att regeringen på EU-nivå har en historia av att inte till fullo verka för att det fjärde järnvägspaketet ska införas, vilket är högst oroande. Vi anser att det är angeläget att regeringen konsekvent och på alla nivåer arbetar för ett fullt genomförande av det fjärde järnvägspaketet.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

2. **Samhällsuppdrag för SJ AB, punkt 2 – motiveringen (M, C, L, KD)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Nina Lundström (L) och Robert Halef (KD).

Ställningstagande

Mot bakgrund av motionsförslagen om att ge SJ AB ett samhällsuppdrag vill vi framhålla att staten har ett transportpolitiskt ansvar för en hållbar transportutveckling som bygger på en väl fungerande järnvägstrafik. I detta ligger att transportmarknaden ska organiseras och regleras på ett ändamålsenligt sätt, bl.a. på järnvägsområdet. Staten har också som ägare ett särskilt ansvar för att respektive bolag kan fullgöra sina åtaganden gentemot landets tågresenärer, järnvägsföretag och transportköpare. Vi vill mot den bakgrunden understryka att konkurrens och en öppen marknad för person- och godstrafik på järnvägen bidrar till att tillgodose resenärernas och samhällets krav på ett attraktivt, effektivt och långsiktigt hållbart trafikutbud av god kvalitet. Vi vill även framhålla att SJ AB är en av flera aktörer på järnvägsmarknaden och bedriver sin verksamhet på affärsmässig grund. En vägledande princip bör därför vara att det ställs marknadsmässiga krav på bolaget för att skapa så jämlika förutsättningar som möjligt mellan statligt ägda bolag och privatägda bolag.

Mot bakgrund av den pågående processen inom EU mot en järnvägsmarknad med öppet marknadstillträde vill vi samtidigt påminna om att specifikt uppställda målkrav mot ett enskilt bolag skulle kunna verka konkurrenshämmande och strida mot principerna om fri konkurrens på lika villkor. Mot den bakgrunden anser vi inte att man bör ställa särskilda krav genom samhällsuppdrag på ett visst företag.

Vi vill också peka på att EU:s kollektivtrafikförordning anger att om en behörig myndighet ställer krav på ett järnvägsföretag om ett visst utförande av kollektivtrafik som företaget annars inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor, betraktas dessa krav som allmän trafikplikt (krav om allmännyttig kollektivtrafik). En behörig myndighet ska enligt samma förordning ingå avtal med det berörda företaget om den ersättning företaget ska få för att det lever upp till den allmänna trafikplikten. Vi vill vidare påminna om att det är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna eller Trafikverket och de upphandlade operatörerna som reglerar var och hur den allmännyttiga persontrafiken på järnväg ska utföras. Vi menar därför att det enligt nu gällande regelverk inte är lämpligt för staten att genom ett samhällsuppdrag till SJ AB påverka vilken allmännyttig persontrafik på järnvägen som bör tillhandahållas.

Med hänvisning till detta avstyrks motionerna.

3. Drift och underhåll, punkt 3 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Nina Lundström (L) och Robert Halef (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 12,

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 10,

2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 9 och

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 22 och 23.

Ställningstagande

Vi vill påminna om att alliansregeringen ärvde en kraftigt eftersatt järnväg och därför gjorde en historiskt stor satsning på järnvägsunderhållet. Det krävs dock mer än stora satsningar; pengarna måste också ut i spåren på ett effektivt sätt. Vi anser därför att det är av yttersta vikt att Trafikverket arbetar mer systematiskt med att effektivisera och förbättra sin roll samt får en bättre koll på järnvägens faktiska status. Vi i Alliansen välkomnar därför Trafikverkets nuvarande arbete med att ta fram en nationell underhållsplan för järnvägen. Vi anser även att Trafikverket bör stärka sina funktioner för tillstånds- och leveranskontroll samt uppföljning vid upphandling av väg- och järnvägsunderhållet.

Vi kan dock konstatera att de flesta bedömningar pekar på att behoven av investeringar och underhåll av järnvägen fortfarande är stora. Tyvärr är konkurrensen i bygg- och anläggningsbranschen svag, något som Konkurrensverket konstaterade redan 2011. Vi anser att en ökad konkurrens kan bidra till en välbehövlig positiv utveckling inom branschen med ökad innovation, effektivisering och lägre priser. Detta var också något som företrädare för Trafikverket framhöll vid utskottets besök i Borlänge i mars 2017. För svensk infrastrukturs del kan ökad konkurrens bidra till det slutgiltiga målet att mer väg och järnväg kan byggas för varje satsad krona.

Frågan om organiseringen av järnvägsunderhållet behandlades också i Utredningen om järnvägens organisations delbetänkande Koll på anläggningen. Utredningen föreslog bl.a. att Trafikverket ska bygga upp ett underhållssystem, vilket innebär att ta fram systemstöd, metoder och arbetssätt för att ge en aggregerad bild av anläggningen, dess tillstånd, kostnad för att byta komponenter och när så behöver ske, kopplat till användningen av anläggningen. Utredningen ansåg även att Trafikverket bör förstärka sin organisation för att i egen regi kunna utföra mer tillståndskontroll i form av

underhållsbesiktning direkt ute i anläggningen. Utredningen framförde vidare att Trafikverket tills vidare bör fortsätta att anlita externa entreprenörer för järnvägsunderhåll. Utredningen framförde att Trafikverket, som ansvarig infrastrukturförvaltare även i fortsättningen själv bör kunna avgöra om egen regi eller utförande med externa entreprenörer är att föredra, utifrån vad som bedöms vara mest ändamålsenligt och effektivt i det enskilda fallet, exempelvis med hänsyn till förutsättningar för reell konkurrens.

Statsrådet Anna Johansson har aviserat att staten ska ta det samlade ansvaret för kontroll och utförande av underhåll inom järnvägen. Vi menar att det är fel väg att gå. Tack vare att järnvägens underhåll och investeringar upphandlas genom konkurrens har våra skattemedel kunnat användas effektivare. Vi har tagit del av att konkurrensutsättningen enligt en rapport från VTI från 2014 genom upphandling har lett till sänkta kostnader med ca 12 procent, med bibehållen kvalitet. Vi tycker att det är anmärkningsvärt att regeringen trots att experter och regeringens egen utredare är positiva till den konkurrensutsatta upphandlingen har beslutat om ett återförstatligande av järnvägsunderhållet i vissa delar av landet. Regeringens beslut strider mot expertisen och innebär ett ineffektivt användande av skattemedel. Vi i Alliansen menar att regeringen i stället bör främja fortsatt konkurrens vad gäller investeringar och underhållsentreprenader av järnvägen för att ge fortsatta förutsättningar för ökad kostnadseffektivitet.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

4. Järnvägens signalsystem - ERTMS, punkt 4 (SD, C, L)

av Tony Wiklander (SD), Anders Åkesson (C), Per Klarberg (SD) och Nina Lundström (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:3633 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 8.

Ställningstagande

Tanken med ett gemensamt europeiskt signalsystem är att underlätta för gränsöverskridande järnvägstrafik. Vi vill understryka att vi är positiva till detta, och syftet med ERTMS är därför lovvärt. Vi oroas dock starkt av den skarpa kritik som finns från branschen om bl.a. kostnadsökningar, förseningar och driftsproblem. Vi har tagit del av Branschföreningen Tågoperatörernas påpekande om eskalerande kostnader och teknikuppdateringar som lett till

omfattande problem och förseningar för trafiken. Vid besöket i utskottet den 2 maj 2017 framförde även företrädare för Green Cargo att det är olyckligt att ett införande drivs på så snabbt i Sverige.

Vi vill också peka på att ERTMS ännu inte är färdigutvecklat eller standardiserat på EU-nivå och har noterat att bl.a. i Danmark har installation av ERTMS markutrustning både försenats och fördröjats. Vidare vill vi, liksom Näringslivets Transportråd, understryka vikten av att ERTMS införs på ett sätt som är harmoniserat med övriga Europa och som minimerar störningar. Vi anser därför att det för närvarande finns starka skäl för att pausa införandet i Sverige tills det kan ske på ett sätt som är väl förberett och genomarbetat. Vi anser bl.a. att kostnadsbilden och den tekniska funktionaliteten måste analyseras vidare. Ett nära samarbete med branschen är avgörande i ett sådant analysarbete.

Vi vill i sammanhanget också peka på att Utredningen om järnvägens organisation framfört att planerna på att införa ERTMS är en strategisk fråga som berör i princip alla sektorns aktörer. Utredningen konstaterar att genom att frågan inte fått den strategiska behandling den förtjänat har flera aktörer i sektorn, både offentliga och privata, drabbats av stora kostnader som möjligen hade kunnat undvikas. Utredningen pekar vidare på att när det gäller förutsättningar för att trafikorganisatörer eller järnvägsföretag ska kunna utvecklas, behöver det undersökas hur införandet av ERTMS bör hanteras för att undvika nya inträdeshinder på marknaden.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

5. Banavgifter, punkt 5 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M) och Sten Bergheden (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 9 och 12 samt avslår motion

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 13.

Ställningstagande

Järnvägens höga belägningsgrad gör att varje tågläge måste användas. Vi anser att genom att ytterligare koncentrera godstrafiken till nattetid och persontrafiken till dagtid kan järnvägens kapacitet utnyttjas än bättre. För att lyckas med detta behöver en starkare incitamentsstruktur komma på plats som

styr tågkilometeravgiften under dygnets timmar. Därför anser vi att Trafikverket bör få i uppgift att differentiera banavgifterna ytterligare för att optimera och effektivisera utnyttjandet av järnvägen över dygnets 24 timmar. Vidare anser vi att ett system för regress för att reducera störningar på järnvägen bör utredas. I sammanhanget vill vi peka på att utskottets uppföljningsgrupp framhöll i uppföljningen Kollektivtrafiklagen – en uppföljning att flera aktörer inom kollektivtrafiken aktualiserat frågan om en nationell regressrätt inom järnvägssektorn.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

6. Banavgifter, punkt 5 (SD)

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 13 och
avslår motion

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 9 och 12.

Ställningstagande

Regeringen framhåller i infrastrukturpropositionen Infrastruktur för framtiden (prop. 2016/17:TU4) att man vill flytta gods från vägar till järnvägar och sjöfart. Vi anser att en indexuppräknning av banavgifterna rimmar väldigt illa med målsättningen om att öka godstrafiken på järnväg. Vi motsätter oss därför en sådan höjning. Vi vill även peka på att Green Cargo vid sitt besök i utskottet den 2 maj 2017 framhöll att en höjning av banavgifterna utan kompensation är mycket problematisk för branschen.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

7. Vissa skyddsfrågor, punkt 6 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Nina Lundström (L) och Robert Halef (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 5 och avslår motionerna

2016/17:1761 av Per Klarberg (SD) och

2016/17:1815 av Per Klarberg (SD).

Ställningstagande

Utskottet har behandlat frågor om säkerhet inom järnvägsområdet tidigare och har då understrukit att frågorna har hög prioritet för utskottet och att det förutsätter att regeringen löpande och aktivt driver på frågan om ökad säkerhet på järnväg. Utskottet har vidare pekat på vikten av att Transportstyrelsen i sin roll som tillsynsmyndighet ser till att gällande bestämmelser på området efterföljs.

Vi vill återigen framhålla vikten av en hög säkerhet inom hela transportsystemet. Vi kan samtidigt konstatera att järnvägssystemet, som har ett stort antal passagerare både på tåg och i anslutning till stationer varje dag, är ett öppet system jämfört med luftfarten och den kontroll av passagerare som sker där. Enligt vår uppfattning kan det därför finnas skäl att se över om det finns åtgärder som behöver vidtas eller lagstiftning i Sverige eller på EU-nivå som behöver antas eller justeras för att förstärka säkerheten för dem som befinner sig på järnvägsstationer liksom för dem som reser med tåg i Sverige. Det kan finnas flera olika åtgärder, och det är angeläget att beakta konsekvenserna av alternativen, inte minst ur ett EU-rättsligt och kostnadsmässigt perspektiv. Vi vill inte föregripa resultatet av en sådan utredning och tar därför inte nu ställning till vilka konkreta åtgärder som skulle vara lämpliga.

Vi har även tagit del av att flera EU-länder mot bakgrund av den senaste tidens terrordåd också har vidtagit åtgärder för att förstärka säkerheten ombord på tåg och i anslutning till stationer.

Vi anser därför att det bör göras en utredning av säkerheten på tåg och järnvägsstationer och vid behov föreslå åtgärder för att förstärka denna.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

8. Vissa skyddsfrågor, punkt 6 (SD)

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2016/17:1761 av Per Klarberg (SD) och
2016/17:1815 av Per Klarberg (SD) samt
bifaller delvis motion
2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 5.

Ställningstagande

Trafikutskottet har behandlat frågan om förstärkt intrångsskydd tidigare, senast våren 2016. Utskottet framförde då att det förutsätter att regeringen löpande och aktivt driver på frågan om ökad säkerhet på järnväg. Sedan trafikutskottets ställningstagande har det dock inte hänt någonting som har förstärkt intrångsskyddet till lokförarens hytt under färd. Vi kan konstatera att det efter katastroferna den 11 september kom nya direktiv från trafikflygets samtliga myndigheter och organ om flygpassagerares möjligheter att ta sig in i cockpit och kapa flygplanet. Bland annat har många flygbolag installerat nya säkerhetsdörrar med kodlås. Även om någon kommer över koden går det inte att forcera dörren; ett avgörande handgrepp måste göras av piloterna efter en kontroll av vem det är som vill in. Vi kan konstatera att det säkerhetstänk som i dag finns inom flygbranschen tyvärr saknas inom den svenska järnvägsbranschen, och vi vill understryka att det måste genomföras även här, innan en katastrof sker. Vi vill framhålla att det i dag är mycket enkelt att ta sig in i lokförarens hytt under färd och förorsaka en katastrof. Vi anser att det borde vara en självklarhet att en lokförare ska kunna låsa om sig och behålla nyckeln på sin sida liksom att dörren till lokförarens hytt inte ska gå att forcera så enkelt som i dag. På vissa tåg kan man ta sig in i förarhytten med hjälp av en liten skruvmejsel eller genom att avlägsna en liten plastkåpa. Vi anser att det kan finnas anledning att se över även andra åtgärder för att öka säkerheten på järnvägen, men vi anser att det mest akuta är att intrångsskyddet från passagerarutrymmet in till lokförarens hytt under färd förstärks.

Vi vill vidare framhålla att dagens passagerartåg i form av motorvagnståg kan transportera ett mycket stort antal resenärer med enbart en lokförare ombord som säkerhetsansvarig. SJ AB utrustar i dagsläget sina lokdragna tåg med central dörrförsegling, vilket medför att ett lokdraget tåg kan framföras utan personal ombord i vagnarna. En tågvagn rökfylls på en minut och är helt övertänd inom tre minuter. Vi vill peka på att det från indikation på brand tar minst en minut att stanna ett tåg, och därefter måste säkerhetssamtal ringas. Vid en konstaterad brand måste ytterligare tillstånd skaffas innan passagerarna kan släppas ut. Vi vill understryka att fördröjningen som uppstår med endast en ensam lokförare ombord för resenärerna kan innebära skillnaden mellan liv och död. Vi anser därför att passagerartåg med endast en lokförare ombord bör förbjudas generellt med hänsyn till passagerarnas säkerhet.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

9. Längre och tyngre tåg, punkt 7 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Nina Lundström (L) och Robert Halef (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 14.2 och
2016/17:3633 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 7.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att en omställning av transportsektorn för att bryta fossilberoendet och minska utsläppen är såväl nödvändig som möjlig. Det förutsätter dock ett samhälle där vi använder transporter på ett smartare sätt, bl.a. genom en överflyttning av gods från vägar till järnvägar och ännu mer effektiva järnvägstransporter såsom längre och tyngre tåg. Vi vill också särskilt peka på att näringslivet under många år har efterfrågat en möjlighet att köra längre och tyngre godståg. Vi anser att det skapar bättre förutsättningar för näringslivets godstransporter. Att införa längre och tyngre godståg är ett sätt att öka kapaciteten i järnvägssystemet med en gång, i avvaktan på att bl.a. fler spår byggs ut. Vi välkomnar därför den utredning om möjligheten att köra med längre eller tyngre godståg eller bådadera som genomförts av Trafikverket. Vi vill också påminna om att i vissa delar av Europa, t.ex. Danmark, tillåts tåg på upp till 835 meter. Men den svenska järnvägen var tidig och därför byggd för förutsättningar från förra sekelskiftet. Dessutom har vi ett annat landskap än många delar av övriga Europa där längre tåg tillåts. För att möjliggöra för längre godståg behövs en del mindre investeringar, bl.a. i mötesstationer och förbigångsspår som är tillräckligt långa samt i att se över bromstabeller och signalsystemet på grund av längre bromssträckor. Men vi vill ändå framhålla att vi genom några smärre åtgärder på ett kostnadseffektivt sätt kan öka kapaciteten på landets järnvägar.

Vi noterar även att regeringen i infrastrukturpropositionen gör bedömningen att införandet av tyngre och längre godståg ger positiva effekter och att förslag på åtgärder som syftar till att möjliggöra detta bör utredas vidare i kommande åtgärdsplanering. Vi välkomnar detta förslag.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

10. Kapacitetstilldelning, punkt 8 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M) och Sten Bergheden (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 7 och 8 samt avslår motion

2015/16:260 av Monica Green (S).

Ställningstagande

Järnvägens höga beläggingsgrad gör att varje tågläge måste användas. Det förekommer dock att aktörer bokar upp tåglägen som sedan inte används. Vi vill framhålla att för att optimera utnyttjandet av järnvägen måste detta svinn av tåglägen motverkas. I kombination med ett bättre fungerande tilldelningssystem som tillgodoser operatörernas behov anser vi att Trafikverket bör införa ett system för avgifter när tåglägen inte utnyttjas eller inte avbokas inom en bestämd tid före avgång. Vi menar att det skulle leda till en effektivare användning av järnvägen. Vi vill vidare framhålla att kapacitetstilldelningen är tänkt att utgå från att alla aktörer på marknaden söker kapacitet på lika villkor. Vi har anledning att tro att det inte faller ut så i praktiken. Det innebär att den etablerade aktören naturligt och rätteligen har kunnat anpassa tågavgångar och tågankomster så att de passar ihop med exempelvis pendeltågs- och regionalstågstrafik. Det gör att det när en ny aktör kommer in kan vara svårt att pussla ihop den nya aktörens ansökta tåglägen med annan, befintlig trafik. Vid konflikter mellan ansökta tåglägen tillämpar Trafikverket en kvantitativ modell där den samhällsekonomiska kostnaden jämförs för olika alternativ. I enkelhet kan man säga att ju fler avgångar som behöver justeras, desto högre blir kostnaden. Detta kan då få till följd att aktörer som varit verksamma längre oftast får fler önskemål tillgodosedda eftersom deras lösning innebär att inga eller färre avgångar behöver justeras eftersom hela pusslet redan är lagt. Vi anser därför att det bör göras en översyn av nuvarande form av tåglägestilldelning för att bättre tillgodose kollektivtrafikens beroende av långsiktighet å ena sidan och gods företagens behov av flexibilitet å andra sidan.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

11. Uppföljning av kollektivtrafiklagen, punkt 11 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Nina Lundström (L) och Robert Halef (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion 2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 14 och bifaller delvis motion 2016/17:1185 av Per Lodenius och Eskil Erlandsson (båda C).

Ställningstagande

Den nya kollektivtrafiklagen trädde i kraft 2012. Genom att man öppnat för konkurrens ökar dynamiken inom kollektivtrafiken, vilket bidrar till ett större utbud och ett ökat resande. Vi kan tyvärr konstatera att det är långt kvar tills förutsättningarna för kommersiell linjetrafik är i nivå med kollektivtrafiklagens intentioner. Det finns fortfarande stora hinder för att nå stärkt konkurrens, öppenhet och transparens. Vi kan exempelvis peka på problem med trafikpliktsbeslut, tillträde till offentligt ägda terminaler och bytespunkter, till informationssystem samt till betalsystem. Även utskottets uppföljningsgrupp har i uppföljningen Kollektivtrafiklagen – en uppföljning (2015/16:RFR14) konstaterat att en allmän översyn bör göras av kollektivtrafiklagen som beaktar de iakttagelser och bedömningar som görs i uppföljningen. Vi anser därför att regeringen snarast bör utreda och utvärdera den nya kollektivtrafiklagen för att stärka konkurrens, öppenhet och transparens.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

12. Kollektivtrafikens biljettsystem m.m., punkt 13 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Nina Lundström (L) och Robert Halef (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 13 och
avslår motionerna
2016/17:328 av Bengt Eliasson (L) och
2016/17:1801 av Karin Svensson Smith (MP).

Ställningstagande

Vi vill framhålla att det av utskottets uppföljning Kollektivtrafiklagen – en uppföljning framgår att tillgången till och villkoren för samordnade biljettsystem kan behöva regleras. Även i uppföljningen Hela resan hela året! framförde uppföljningsgruppen att det är viktigt att arbeta med att förenkla biljettköp. Vi vill understryka att det för att främja öppenhet och konkurrens på järnvägsspåren är viktigt att det finns goda och enkla möjligheter att jämföra priser och tidtabeller. Det måste även vara enkelt att köpa resor över läns- och transportslagsgränser. Samtrafiken har påbörjat detta arbete, men mycket kvarstår att göra. Utskottets uppföljningsgrupp har också konstaterat att kunskapen om reseplanerartjänsten Resrobot är begränsad och att marknadsföring av systemet är en angelägen uppgift. För att öka resenärsnyttan och förbättra konkurrensen anser vi därför att det bör skapas en branschgemensam portal för öppna data så att nya tjänster och exempelvis appar kan utvecklas. Vi vill även betona vikten av konkurrensneutral tillgång till digital infrastruktur kopplad till biljett- och betalningssystem för ökad effektivitet på järnvägen.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

13. Trafikförsörjningsprogram, punkt 14 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M) och Sten Bergheden (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 11, 14 och 15.

Ställningstagande

Den regionala och den nationella tågtrafiken fyller olika syften och har olika behov. Dessa behov kan komma att stå i strid med varandra när exempelvis ett långsammare pendeltåg tvingar ett bakomvarande snabbtåg att anpassa farten till pendeltågets hastighet. Vi anser att för att motverka att den långtgående,

ofta snabbare nationella trafiken ställs emot den regionala bör regeringen agera för att Trafikverket får en stärkt roll gentemot de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i att stötta dessa i framtagandet av regionala trafikförsörjningsprogram. Vi anser vidare att de regionala kollektivtrafikplanerna bör utformas på ett sätt som säkerställer likvärdig konkurrens, ökad transparens och ett effektivt utnyttjande av järnvägen. Det är viktigt att den nationella och regionala trafiken kan planeras och utvecklas i dialog för att optimera utnyttjandet av järnvägen. Det ska vara tydligt för medborgarna vilken miniminivå av trafik som det offentliga ämnar garantera. Vi anser att ett nationellt trafikförsörjningsprogram skulle förtydliga vilka grunder beslut om trafikupplägg tas på. Därför bör Trafikverket få i uppgift att ta fram ett nationellt trafikförsörjningsprogram för att tydliggöra vilken trafik samhället har ansvar för att tillhandahålla.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

14. Kollektivtrafik på vatten, punkt 15 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M) och Sten Bergheden (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 16.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att ett väl fungerande transportsystem på ett effektivt, säkert och miljömässigt hållbart sätt nyttjar alla trafikslag, både vart för sig och i kombination. Sveriges tre största städer ligger vid havet, vilket gör att det finns potential för att i dessa städer och i andra utveckla kollektivtrafiken till sjöss. Vi vill framhålla att sjöburen kollektivtrafik även har potential att fungera som ett avlastande komplement till buss, spårvagn och tunnelbana. Vi anser att kollektivtrafik till sjöss gynnar resenärerna och anser därför att regeringen aktivt bör vidta åtgärder för att underlätta och öka möjligheterna att bedriva kollektivtrafik till sjöss.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

15. Vissa andra resenärsfrågor, punkt 16 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M) och Sten Bergheden (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 6 och avslår motionerna

2016/17:274 av Lotta Finstorp (M),

2016/17:551 av Rasmus Ling och Stina Bergström (båda MP),

2016/17:934 av Pia Nilsson (S),

2016/17:2000 av Maria Weimer (L) yrkande 1,

2016/17:2075 av Edward Riedl (M) och

2016/17:2536 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 3.

Ställningstagande

Dagens utformning av den s.k. tilläggsavgiften som en passagerare som inte löst biljett för kollektivtrafikfärd får betala fungerar inte tillräckligt avskräckande och är dessutom beroende av hur många kontroller som utförs. Vi anser att det grundläggande problemet med att människor tjuvåker är att de ställer sig utanför det gemensamt finansierade kollektivtrafiksystemet men samtidigt begär tillgång till detsamma. Det är av yttersta vikt att tilläggsavgiften fungerar avskräckande för att motarbeta tjuvåkning. Enbart i Stockholm innebar fuskett ett intäktsbortfall på över 300 miljoner kronor för 2015 enligt SL. Det är pengar som i stället kunde ha använts till att bygga ut kollektivtrafiken. Vi vill framhålla att det är tydligt att det krävs krafttag mot s.k. plankning. Vi i Moderaterna vill därför göra en översyn av bötesbeloppen och andra typer av preventiva åtgärder mot s.k. plankning, för att minska fuskett.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

Särskilda yttranden

1. Samhällsuppdrag för SJ AB, punkt 2 (V)

Emma Wallrup (V) anför:

Jag vill framhålla att avregleringen av järnvägsmarknaden har lett till att vissa enskilda operatörer plockar russinen ur kakan på lönsamma sträckor som Göteborg–Stockholm, samtidigt som samhället får gå in och finansiera tågtrafik som SJ tidigare kunnat finansiera. Ett sådant system sätter varken resenären eller skattebetalarna i centrum och behöver därför förändras. Förra mandatperioden beslutade riksdagen att tillkänna för regeringen att SJ bör få ett samhällsuppdrag. Det är nu hög tid att genomföra riksdagens beslut. Jag kan konstatera att enligt nuvarande uppdrag är kraven på SJ enbart avkastning och vinstutdelning. Jag menar att det sannolikt behövs ett långsiktigt uppdrag att utveckla tågtrafiken för att tillgodose behoven hos framtidens resenärer.

2. Kollektivtrafikens biljettsystem m.m., punkt 13 (V)

Emma Wallrup (V) anför:

Jag anser att ett gemensamt betalningssystem i form av en applikation eller ett kort bör inrättas för kollektivtrafiken. Med ett gemensamt kollektivtrafikkort för hela Sverige skulle det bli möjligt att på förhand ha tankat sitt kort med reskassa eller periodbiljett för en eller flera givna kollektivtrafikregioner, och vid ankomst till en ny stad hoppa på tåget, vagnen eller bussen utan att lägga tid och kraft på att sätta sig in i betalningssystemet. Helst skulle man kunna resa på ett kontokort, så att hela resan kan betalas i efterskott – precis som de flesta bilresor i dag betalas. Förutom att förenkla för den som anländer till nya städer skulle systemet minska krånglet med att arbetspendla kollektivt mellan olika kollektivtrafiksregioner. I dag måste de som gör det hantera två biljettsystem med två olika kort, och ibland även ett sj-pendlarkort för att ta sig mellan orterna. Frågan har blivit alltmer aktuell sedan trafikföretagen i många fall har slutat acceptera kontanter vid betalningen. Fler känner sig förvirrade och utestängda i dag än tidigare genom att de lokala valutorna som inrättats upplevs som nytt krångel, nu när pengar inte fungerar längre. Jag anser att alla regionala kollektivtrafikmyndigheter i ett första skede bör tvingas ansluta sig till ett gemensamt betalsystem, som inte förändrar biljetterna eller priserna. Biljettpris ska dock fortfarande beslutas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

3. Vissa andra resenärsfrågor, punkt 16 (V)

Emma Wallrup (V) anför:

Jag kan konstatera att mot bakgrund av att SJ måste säkerställa att varje sträcka eller service är lönsam blir viss tågtrafik i mer glesbefolkade delar av landet nedläggningshotad. Jag vill särskilt lyfta fram ett aktuellt exempel som är försämringen av nattågen till Jämtland som pågått under några år – från avgångar varje dygn till dagens utspridda avgångar under högsäsong, totalt ca 14 veckor om året. Även dagstureorna har försämrats. I dag går endast två dubbelturer om dagen sträckan Östersund–Stockholm. En snabbtågsavgång på morgonen och en Intercity-avgång på eftermiddagen. Detta är att jämföra med 13 avgångar med flyg till Arlanda eller Bromma. Detta anser jag är mycket olyckligt eftersom nattågen till Jämtland utgör grunden för pendlingsmöjligheter i stora delar av Norrland där tågtrafiken är alldeles för dåligt utbyggd.

4. Gotlandstrafiken, punkt 17 (V)

Emma Wallrup (V) anför:

Snabba och effektiva transporter med färja till och från Gotland är avgörande för den gotländska ekonomin och tillväxten. Jag anser att den bastrafik som i dag bedrivs i regi av Rederi AB Gotland, med turerna Visby–Oskarshamn respektive Visby–Nynäshamn, är grundläggande för en fortsatt positiv utveckling för regionen. Jag kan konstatera att det nuvarande trafiksystemet har bidragit till en kraftig ökning av antalet passagerare och transporterat gods – något som ger högst gynnsamma effekter både för näringslivet i allmänhet och för besöksnäringen i synnerhet. Resandet med färja till och från Gotland måste ges trafikmässiga förutsättningar att hålla en god nivå över hela året. Särskilt under sommarmånaderna, när antalet resenärer ökar kraftigt, måste trafiksystemet vara anpassningsbart för att kunna ge den för Gotland viktiga besöksnäringen möjligheter att växa och utvecklas. Jag vill framhålla att snabba överfartstider, med god turtäthet, och flexibla förutsättningar för både godstrafik och passagerartrafik således måste bibehållas under hela året för att Gotlands huvudtrafikled ska vara konkurrenskraftig. Därtill måste färjetrafiken bedrivas på ett kostnadseffektivt sätt så att biljettpriset för passagerartrafik och fraktpriset för godstrafik hålls på en rimlig nivå. Jag anser att det också är av yttersta vikt att regeringen behandlar färjetrafiken till Gotland som en del av den nationella infrastrukturen, eftersom färjetrafiken inte kan betraktas som ett komplement till andra färdmedel utan snarare som en oundgänglig huvudtrafikled mellan Gotland och fastlandet.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motion väckt med anledning av proposition
2016/17:21

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD):

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att banavgifterna inte ska uppindexeras och tillkännager detta för regeringen.

Motioner väckta med anledning av proposition
2016/17:112

2016/17:3633 av Nina Lundström m.fl. (L):

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om järnväg och längre tåg och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ERTMS och tillkännager detta för regeringen.

Motion från allmänna motionstiden 2015/16

2015/16:260 av Monica Green (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att man bör överväga en översyn av Trafikverkets prioriteringskriterier vid ombyggnation av järnväg och tillkännager detta för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2016/17

2016/17:185 av Saila Quicklund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att förtydliga färdtjänstregler och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:274 av Lotta Finstorp (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att utse försökslän för en pilotstudie av en kundvalsmodell i kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:328 av Bengt Eliasson (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett nationellt, enhetligt biljettsystem i kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:343 av Patrick Reslow (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att låta tågtrafiken på Öresundsbron prissättas på samma premisser som tågtrafik i övrigt och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:551 av Rasmus Ling och Stina Bergström (båda MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för en sammanhållen nattågstrafik i Europa och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:910 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Gotlandstrafiken behandlas i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:934 av Pia Nilsson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att ge Konsumentverket i uppdrag att främja resenärernas möjlighet att påverka för att uppnå ett ökat kollektivtrafiknyttjande och därmed främja hushållens konsumtion av mer hållbara transporttjänster och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1185 av Per Lodenius och Eskil Erlandsson (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det behöver göras en uppföljning och utifrån den tydliggöra vad som behöver göras för att kollektivtrafiken ska bli tillgänglig för alla, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2016/17:1596 av Agneta Gille och Pyry Niemi (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att ge SJ ett mål om samhällsnytta och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1640 av Börje Vestlund (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga en översyn av färdtjänstlagen och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1681 av Lars Eriksson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en översyn av hur det kan bli enklare för kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter att få tillgång till resandestatistik och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1761 av Per Klarberg (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förstärka intrångsskyddet från passagerarutrymmet in till lokförarens hytt under färd och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1801 av Karin Svensson Smith (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett gemensamt betalningssystem i form av en applikation eller ett kort bör inrättas för kollektivtrafiken samt om att kollektivtrafiklagen bör kompletteras med att alla regionala kollektivtrafikmyndigheter måste ansluta sig till systemet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2016/17:1815 av Per Klarberg (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att passagerartåg med enbart en tjänstgörande lokförare ombord ska förbjudas och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2000 av Maria Weimer (L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för att förbättra möjligheterna att pendla med tåg mellan Uppsala och Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2075 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att vidta åtgärder som kan bidra till att bevara nattågstrafiken till Norrland, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2016/17:2317 av Johnny Skalin (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett statligt stopp för obevakade järnvägsövergångar och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2386 av Markus Wiechel (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till att inrätta ett stimulansbidrag till kommuner för

tillgänglighetsanpassning inom kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att det finns en konkurrensneutral tillgång till järnvägens infrastruktur i form av tåglägestilldelning, depåttillgång och signalsystem och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör stärka förutsättningarna för den kommersiellt organiserade persontrafiken på järnvägen i enlighet med förslaget i utredningen En annan tågordning – bortom järnvägsknuten (SOU 2015:110) och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen inom EU ska verka för ett fullt genomförande av det fjärde järnvägspaketet och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja en fortsatt konkurrensutsatt marknad för investeringar och underhållsentsprenader av järnvägen för att ge fortsatta förutsättningar för ökad kostnadseffektivitet och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av konkurrensneutral tillgång till digital infrastruktur kopplat till biljett- och betalningssystem i kollektivtrafiken för att uppnå ökad effektivitet och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en utredning för att utvärdera den nya kollektivtrafiklagen för stärkt konkurrens, öppenhet, transparens och tillgänglighet och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning för att göra en översyn av och föreslå åtgärder för att höja säkerheten ombord på våra tåg och järnvägsstationer och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av bötesbeloppen och andra typer av preventiva åtgärder mot s.k. plankning i syfte att minska fusket och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över nuvarande form av tåglägestilldelning för att bättre tillgodose kollektivtrafikens beroende av långsiktighet å ena sidan och godsföretagens behov av flexibilitet å andra sidan och tillkännager detta för regeringen.

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket för att höja nyttjandegrad och effektivitet inom järnvägssystemet bör införa ett system för avgifter när tågslägen ej utnyttjas eller inte avbokas inom en bestämd tid före avgång, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att differentiera banavgifterna ytterligare i syfte att optimera och effektivisera utnyttjandet av järnvägen över dygnets 24 timmar och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en genomlysning av Trafikverkets ledning och styrning bör göras för att nå tydligare fördelning av ansvar, mandat och arbetsuppgifter och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de regionala kollektivtrafikplanerna bör utformas på ett sätt som säkerställer likvärdig konkurrens, ökad transparens och ett effektivt utnyttjande av järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett system för regress i syfte att reducera störningar på järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör agera för att Trafikverket ska få en stärkt roll i förhållande till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna när det gäller att stötta dessa i framtagandet av regionala trafikförsörjningsprogram och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett nationellt trafikförsörjningsprogram bör tas fram för att tydliggöra vilken trafik som samhället har ansvar för att tillhandahålla och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att aktivt vidta åtgärder för att underlätta och öka möjligheterna att bedriva kollektivtrafik till sjöss och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2536 av Stina Bergström m.fl. (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om SJ:s samhällsuppdrag och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att SJ ska få i uppdrag att återigen köra dagliga nattåg till och från Jämtland och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3055 av Solveig Zander (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten för personer med funktionsnedsättning att kunna beviljas

färdtjänst för att få rehabilitering på annan ort, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C):

- 14.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder ska vidtas för att säkerställa att längre och tyngre lastbilar och tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet väg- och järnvägsnät i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser tåg.

2016/17:3374 av Nina Lundström (L):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tåg och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD):

22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att drift och underhåll av väg och järnväg även i fortsättningen ska upphandlas i konkurrens och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör stärka sina funktioner för tillstånds- och leveranskontroll samt uppföljning vid upphandling av väg- och järnvägsunderhållet och tillkännager detta för regeringen.