



Järnvägsfrågor

Sammanfattning

I betänkandet behandlas 13 motioner med 20 yrkanden från den allmänna motionstiden 2007 om järnvägspolitik och järnvägsmarknadens utveckling samt frågor om bl.a. trafiksäkerhet och utbildning inom järnvägsområdet.

Med anledning av motionsförslagen lyfter utskottet fram de åtgärder som redan vidtagits och som riksdagen ställt sig bakom i syfte att få en effektivare järnvägsmarknad. Utskottet pekar också på det fortsatta reformarbetet inom EU där det övergripande syftet är att skapa en gemensam och bättre fungerande marknad för järnvägstjänster genom att successivt öppna marknaderna och skapa förutsättningar för gränsöverskridande trafik. Genom det tredje järnvägspaketet, som antogs av EU i december 2007, fortsätter nu arbetet med integreringen av det europeiska järnvägssystemet. Det tredje järnvägspaketet syftar till att öppna upp marknaden för internationell persontrafik, införa ett gemensamt regelverk för behörighetsprövning av lokförare samt reglera tågresenärernas rättigheter och skyldigheter.

Samtliga motionsförslag avstyrks bl.a. med hänvisning till pågående utredningsarbete inom Regeringskansliet.

I betänkandet finns sammanlagt sju reservationer från Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	5
Ärendet och dess beredning	5
Utskottets överväganden	6
Marknads- och utvecklingsfrågor	8
Säkerhetsbälte på tåg	17
Säkerhetsutbildning inom järnvägstrafiken	18
Utbildning av lokförare	19
Prisfrågor	20
Reservationer	22
1. Utvecklingsfrågor, punkt 1 (s, v, mp)	22
2. Trafikeringsrätt, punkt 2 (v)	23
3. Trafikeringsrätt, punkt 2 (mp)	23
4. Avregleringsfrågor, punkt 3 (v)	24
5. Samordningsfrågor, punkt 4 (s)	25
6. Samordningsfrågor, punkt 4 (v)	26
7. Säkerhetsutbildning inom järnvägstrafiken, punkt 6 (s)	26
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	28
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2007	28

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Utvecklingsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T378 av Roland Bäckman (s),

2007/08:T417 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 9,

2007/08:T463 av Alf Eriksson (s) och

2007/08:T545 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 4.

Reservation 1 (s, v, mp)

2. Trafikeringsrätt

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T214 av Lennart Pettersson (c),

2007/08:T324 av Cecilia Wikström i Uppsala (fp) yrkande 2,

2007/08:T329 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 4,

2007/08:T352 av Hans Backman och Cecilia Wikström i Uppsala (båda fp),

2007/08:T504 av Karin Nilsson (c) och

2007/08:T545 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 1.

Reservation 2 (v)

Reservation 3 (mp)

3. Avregleringsfrågor

Riksdagen avslår motion

2007/08:T329 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 1 och 2.

Reservation 4 (v)

4. Samordningsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T329 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 5 och 6 samt

2007/08:T417 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 10 och 12.

Reservation 5 (s)

Reservation 6 (v)

5. Säkerhetsbälte på tåg

Riksdagen avslår motion

2007/08:T203 av Hillevi Larsson (s).

6. Säkerhetsutbildning inom järnvägstrafiken

Riksdagen avslår motion

2007/08:T480 av Lars Lilja (s).

Reservation 7 (s)

7. Utbildning av lokförare

Riksdagen avslår motion

2007/08:T424 av Åsa Lindestam (s).

8. Prisfrågor

Riksdagen avslår motion

2007/08:T522 av Ulf Nilsson och Christer Nylander (båda fp)
yrkande 4.

Stockholm den 8 april 2008

På trafikutskottets vägnar

Ibrahim Baylan

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ibrahim Baylan (s), Jan-Evert Rådström (m), Christina Axelsson (s), Sten Nordin (m), Nina Larsson (fp), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Annelie Enochson (kd), Eliza Roszkowska Öberg (m), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Ingemar Vänerlöv (kd), Karin Svensson Smith (mp), Sten Bergheden (m), Lars Mejern Larsson (s), Malin Löfsjögård (m) och Per Lodenius (c).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas 13 motioner med 20 yrkanden från den allmänna motionstiden 2007 om järnvägspolitik och järnvägsmarknadens utveckling samt frågor om bl.a. trafiksäkerhet och utbildning inom järnvägsområdet.

Utskottets överväganden

Bakgrund

Den svenska järnvägsmarknaden

På den svenska marknaden för persontrafik finns förutom SJ AB ett tiotal operatörer. SJ AB har trafikeringsrätt, dvs. legalt monopol, för den långväga tågtrafiken som man bedömer kan bedrivas på rent kommersiella villkor medan Rikstrafiken kan, om det bedöms som regionalpolitiskt angeläget, upphandla trafiken från olika entreprenörer på övriga sträckor. För trafik inom länen och i vissa fall även för trafik till angränsande län innehas trafikeringsrätten av de länstrafikansvariga. Om förutsättningarna för att bedriva kommersiell persontrafik eller av staten upphandlad persontrafik inte väsentligen påverkas, kan regeringen besluta att trafikhuvudmän i olika län som samverkar i fråga om persontrafik inom länen gemensamt ska ha trafikeringsrätt för denna trafik. Sådana beslut har för en begränsad försöksperiod fattats för trafik i delar av Norrland och för Öresundstågen på sträckan Malmö – Göteborg respektive Malmö – Alvesta. Den konkurrens som finns på persontrafikmarknaden gäller därmed i huvudsak den länsgränsöverskridande trafik som SJ AB har definierat som olönsam respektive den trafik som de länstrafikansvariga ansvarar för och i båda fallen endast i samband med upphandlingstillfället.

Den svenska marknaden för godstransporter är sedan en längre tid i princip avreglerad och år 2006 bedrev närmare ett tjugotal olika företag godstrafik. Därutöver finns ett stort antal företag verksamma inom t.ex. hamnar och terminaler. Green Cargo AB, tidigare SJ Gods, är det dominerande transportföretaget.

EU och den europeiska järnvägsmarknaden

Första och andra järnvägspaketet

EU:s järnvägspaket har till syfte att koppla samman den europeiska järnvägsmarknaden. År 2001 antog EU det första järnvägspaketet som innebar en ökad liberalisering av den internationella godstrafiken. Det andra järnvägspaketet gällde dels ett nytt direktiv om järnvägssäkerhet och olycksutredningar, dels ändringar i direktiven om driftskompatibilitet och i direktivet om utvecklingen av gemenskapens järnvägar. Den 1 juni 2007 trädde lagändringarna i kraft i svensk rätt som en följd av det andra järnvägspaketet.

Det andra järnvägspaketet innebar också att konkurrensutsättningen av EU:s godstrafik på järnväg tidigare lades från år 2008 till 2006.

Genom det andra järnvägspaketet inrättades också den europeiska järnvägsbyrån för säkerhet och driftskompatibilitet, European Rail Agency (ERA). Byrån ska ge tekniskt stöd till arbetet med ökad säkerhet och att få de europeiska järnvägsnäten att bli kompatibla med varandra.

Tredje järnvägspaketet

Kommissionen föreslog ett tredje järnvägspaket i mars 2004 i syfte att integrera det europeiska järnvägsnätet. Under år 2007 har Europaparlamentet godkänt EU:s tredje järnvägspaket, vilket bl.a. innebär att persontrafiken på järnväg inom EU ska öppnas upp för konkurrens senast den 1 januari 2010.

Paketet innehåller förslag om tågresenärernas rättigheter och skyldigheter, tillträde till järnvägsmarknaden och behörighetsprövning av lokförare.

Utredning om ökad konkurrens på marknaden för persontransporter på järnväg

I november 2007 antog regeringen direktiv (2007:145) till en utredning om ökad konkurrens på marknaden för persontransport på järnväg. En utredare har fått i uppdrag att föreslå

- åtgärder som skapar förutsättningar för konkurrens på den kommersiella marknaden för persontrafik på järnväg och som tillgodoser samhällets och resenärernas krav på effektivitet och kvalitet m.m.,
- principer, kriterier och en process för effektiv reglering av konkurrens och samverkan mellan kommersiell och upphandlad persontrafik på järnväg,
- de förändringar av lagstiftningen som följer av egna förslag, EG:s direktiv om öppning av marknaden för internationell persontrafik på järnväg samt EG:s förordning om tågpassagerares rättigheter och skyldigheter,
- lämpliga metoder och ansvar för uppföljning och utvärdering av marknadens utveckling efter ett genomförande av förslagen,
- en övergripande plan för genomförande av sina förslag.

Utredaren ska vidare analysera förslagets konsekvenser, inklusive omställningseffekter och i förekommande fall föreslå finansiering. Utredaren ska överväga om förslagen kräver förändringar av de statliga myndigheternas eller trafikhuvudmännens ansvar och uppgifter.

Uppdraget ska redovisas till regeringen senast den 1 oktober 2008.

Marknads- och utvecklingsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om marknads- och utvecklingsfrågor bl.a. med hänvisning till pågående utredningsarbete inom Regeringskansliet.

Jämför reservationerna 1 (s, v, mp), 2 (v), 3 (mp), 4 (v), 5 (s) och 6 (v).

Pågående utredning

Som framgått ovan har regeringen i november 2007 antagit direktiv (2007:145) till en utredning om ökad konkurrens på marknaden för persontransport på järnväg.

Av direktiven framgår bl.a. att utredaren ska utreda förutsättningarna för och ge förslag till hur ökad konkurrens mellan kommersiella operatörer ska kunna åstadkommas samtidigt som resenärernas önskemål om kvalitet och tillgänglighet tillgodoses. Förslagen ska utgå ifrån principerna om konkurrensneutralitet och icke-diskriminering samt EG:s statsstödsregler för att bidra till en konkurrens på lika villkor. I uppdraget ingår att utreda olika alternativ för att direkt eller stegvis öppna marknaden för persontrafik på järnväg för konkurrens. Utgångspunkten ska vara att SJ AB:s exklusiva trafikeringsrätt avskaffas. Utredaren ska analysera vilka effekter alternativen får för resenärer, operatörer och andra aktörer inom sektorn inklusive staten. Alternativen ska bedömas med och utan rätt för regionala aktörer att organisera persontrafik på järnväg i flera län.

I uppdraget ingår bl.a. även att utreda vilka effekterna skulle bli på järnvägsmarknaden och dess aktörer om länstrafikansvariga och deras trafikhuvudmän ges rätt att gemensamt organisera och samordna regional järnvägstrafik över flera län. Flera exempel på tänkbara storregionala tågtrafiksystem i trafikhuvudmannaregi bör analyseras, t.ex. för Mälardalsregionen. Utredaren ska även bedöma hur det framtida resandet kan påverkas av sådana förändringar på marknaden.

För att det ska finnas utrymme för kommersiell trafik är det sannolikt nödvändigt att staten vid behov ska kunna begränsa viss trafik som subventioneras av samhället. Utredaren ska därför föreslå process och regelverk för hur konkurrens från upphandlad kontra kommersiell persontrafik på järnväg ska kunna hanteras.

Av direktiven framgår vidare bl.a. att från ett kundperspektiv är det önskvärt att tågtrafikutbudet med tillhörande tjänster uppfattas som en sammanhängande helhet med god kvalitet och tillgänglighet, även om konkurrensen och antalet operatörer ökar. Trafiken bör vara upplagd så att byten mellan tåg, trafikslag och transportörer underlättas. Särskild hänsyn måste tas till funktionshindrades rättigheter i den kommande EG-förordningen om tågpassagerares rättigheter och skyldigheter. Samordnade system för

information, bokning och biljettering förenklar för resenärerna. Sådana system är av strategisk betydelse för möjligheten att kunna öka konkurrensen utan att det samlade utbudet blir svåröverskådligt och svårhanterligt för konsumenterna. Det är dock nödvändigt att avväga dessa önskemål mot önskemålet om en öppen marknad med väl fungerande konkurrens, så att önskad dynamik och utveckling inte förhindras. Det är även angeläget att bedöma hur resenärernas behov och krav kan tänkas förändras på längre sikt och hur det bör påverka utformningen av marknadsreglering och samverkan mellan olika aktörer.

Utredaren ska därför utreda och föreslå utformning och organisation av ett operatörsneutralt system, med sådana villkor och krav på operatörer och operatörer att resenärerna kan garanteras åtminstone ett minimum av operatörsneutral och samlad trafikantinformation. Det är även viktigt att det finns system som möjliggör enkla köp av genomgående biljetter för resa med fler operatörer. I det arbetet måste hänsyn tas till den beslutade EG-förordningen om tågpassagerares rättigheter och skyldigheter. Förordningen innehåller vissa krav om biljettsystem och om hur biljetter ska tillhandahållas.

Uppdraget ska redovisas till regeringen senast den 1 oktober 2008.

Motionerna

Utvecklingsfrågor

I motion 2007/08:T378 av Roland Bäckman (s) anförs att med dagens stigande bränslepriser, ökade trafikförsäkringsavgifter m.m. kan man konstatera att transportkostnaderna för våra företag kommer att stiga. Detta sker samtidigt som debatten om vårt klimat har blivit mer aktuell än någonsin. Det är av yttersta vikt att se över vilka transportsätt som kan vara mer effektiva ekonomiskt och ur miljösynpunkt. Att verka för fler transporter på järnväg borde vara ett naturligt steg för den svenska regeringen. Regeringen bör se över möjligheten att verka för att fler transporter ska gå på järnväg i stället för med lastbil.

I motion 2007/08:T417 yrkande 9 av Agneta Lundberg m.fl. (s) anförs att näringslivets behov av snabba och effektiva transporter har ökat snabbt under senare år. Av miljöskäl är det ytterst angeläget att en så stor andel som möjligt av godstrafiken går på järnväg och inte med lastbil. Det är därför nödvändigt att man vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar ger godstrafiken en betydligt högre prioritet än vad som tidigare gjorts. Det är också nödvändigt att utveckla ett bra nät av kombiterminaler som kan utgöra omlastningsplatser för gods fraktat på landsväg till fortsatt frakt på järnväg eller med sjöfart. Ett problem när det gäller godstransporter på järnväg är de mycket snabbt stigande priserna och den ovilja som finns hos tågoperatörerna att över huvud taget bedriva godstrafik på vissa orter. Detta är ett stort bekymmer såväl ur regionalpolitisk som ur miljöpo-

litisk synpunkt. Det finns därför anledning att överväga åtgärder från samhällets sida för att upprätthålla en fungerande godstrafik på järnväg i hela landet.

I *motion 2007/08:T463 av Alf Eriksson (s)* anförs att en av förutsättningarna för att få ner klimatgasutsläppen från transportsektorn är att vi skapar ett gemensamt järnvägssystem i Europa, vilket bör vara en uppgift för EU. Den svenska regeringen bör därför ta initiativ till att denna gemensamma järnvägspolitik och standard kommer till stånd.

I *motion 2007/08:T545 yrkande 4 av Peter Eriksson m.fl. (mp)* framhåller motionärerna att politiken måste hitta och erbjuda nya vägar och nya sätt för medborgare och näringsliv att fungera utan klimatstörande utsläpp. En kraftig överflyttning av såväl gods- som persontrafik till järnväg och annan spårburen trafik måste vara ett bärande inslag i transport- och klimatpolitiken. För att detta ska vara möjligt måste standarden på dagens järnvägsnät och andra spårnät kraftigt förbättras och kapaciteten för ökade spårburna transporter höjas radikalt. Målet bör vara minst en fördubbling av dagens kapacitet för spårburen trafik. Detta skall åstadkommas genom såväl en kraftig satsning på järnvägsinvesteringar som en höjd ambitionsnivå för drift och underhåll av järnvägsnätet.

Trafikeringsrätt

I *motion 2007/08:T214 av Lennart Pettersson (c)* anförs att i tider när vi talar om klimat och koldioxidutsläpp känns det märkligt att samtidigt diskutera nedläggning av järnvägar. Med all respekt för de nuvarande ekonomiska förutsättningarna borde fokus i stället vara på ett längre tidsperspektiv. Varje meter järnväg kommer att behövas i framtiden både för gods- och persontransporter. Allt fler företag är intresserade av järnvägstransporter, men det krävs en upprustning och utökning av kapaciteten för att det ska fungera på ett tillfredsställande sätt. Dessutom ska det inte vara möjligt att avlösa en bana på teknisk utrustning som försvårar för privata intressenter att ta ansvar för och trafikera berörd sträcka.

I *motion 2007/08:T324 yrkande 2 av Cecilia Wikström i Uppsala (fp)* anförs att den mest lönsamma tågsträckan för SJ är Uppsalapendeln, och det är förklaringen till att denna sträcka inte är konkurrensutsatt. Eftersom SJ, med sin monopolställning, år efter år misslyckas med att få ordning på pendeln är det uppenbart att konkurrens behövs. Mot bakgrund av ovanstående bör regelverket för upphandling av tågtrafik ändras så att även lönsamma sträckor, såsom Uppsalapendeln, utsätts för konkurrens, och en åtgärdsplan måste skapas för att förbättra situationen för de människor som arbetspendlar på sträckan Uppsala–Stockholm.

I *motion 2007/08:T329 yrkande 4 av Peter Pedersen m.fl. (v)* framhålls att det statliga bolaget SJ AB genom beslut av regering och riksdag har trafikeringsrätt och ensamrätt att bedriva länsgränsöverskridande trafikförsörjning. Motionärerna menar att det är en orimlig ordning att SJ AB som har

denna ensamrätt inte har någon skyldighet att de facto trafikera en linje. Det leder i praktiken till att SJ AB avstår från att köra på vissa sträckor och sätter avkastningen och inte resenärerna i första rummet. Detta anser motionärerna inte vara acceptabelt utan menar att det måste ske en förändring genom ett nytt riksdagsbeslut och nya ägardirektiv. SJ AB:s trafikeringssrätt måste också innebära en skyldighet att genom trafikeringssplikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.

I motion 2007/08:T352 av Hans Backman och Cecilia Wikström i Uppsala (fp) anfördes att på tågsträckan mellan Gävle och Uppsala/Stockholm är priserna för pendlarna orimligt högt. Då priserna har sjunkit på tågsträckor där SJ AB utsätts för konkurrens är givetvis orsaken till de höga priserna mellan Gävle –Uppsala/Stockholm att SJ på denna sträcka har monopol på persontrafiken. En konkurrensutsättning av sträckan Gävle och Uppsala/Stockholm skulle därför innebära prissänkningar. Det skulle gynna bl.a. dem som i dag tågpendlar till sitt arbete och ge möjlighet för fler att ha råd att börja tågpendla. Hittills gjorda erfarenheter vid länstrafikhuvudmännens upphandling av tågtrafik visar att konkurrensutsättning av tågtrafiken sänkt trafik kostnaderna avsevärt, detta till nytta för resenärerna.

I motion 2007/08:T504 av Karin Nilsson (c) anfördes att för att förenkla ansvaret för Öresundstågtrafiken, underlätta samordning med övrig lokal och regional trafik och möjliggöra upphandling av driften av trafiken, måste Skånetrafiken och trafik huvudmännen i närliggande län få tillgång till en gemensam trafikeringssrätt för Öresundstågtrafiken på Södra stambanan och på Västkustbanan. Det som har byggts upp och fungerar utmärkt måste få tillstånd att finnas kvar och utvecklas. En öppnare attityd till regionala lösningar måste till, menar motionären.

I motion 2007/08:T545 yrkande 1 av Peter Eriksson m.fl. (mp) anfördes att järnvägen är en central del av framtidens transportsystem. Det främsta skälet till detta är järnvägens överlägsna miljöegenskaper som ytterst beror på låg friktion mot underlaget och hög verkningsgrad i motorerna. Utbyggnaden av spårtrafiken är en del av ett större åtgärdsprogram som även innefattar ökad användning av biobränslen, effektivisering av fordon, skatteförändringar, trängselavgifter och mycket annat. Staten behöver också ta ett större ekonomiskt ansvar för kollektivtrafik, både nationellt och lokalt, och SJ:s uppdrag bör vara att bedriva den tågtrafik som behövs för att nå klimatmålen i stället för att till varje pris vara företagsekonomiskt lönsamt och leverera pengar till statskassan.

Avregleringsfrågor

I motion 2007/08:T329 yrkande 1 av Peter Pedersen m.fl. (v) framhålls att avregleringen och bolagiseringen inte medför ett nyttjande av järnvägens kapacitet på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt. Internationellt finns det avskräckande exempel på avregleringens konsekvenser, inte minst England. Motionärerna finner det märkligt att Sverige ska gå i täten för

avreglering av den egna marknaden när andra länders tågmarknader hålls stängda för konkurrens. En helhet som tillgodoser samhällets intresse för gods- och persontransporter på järnväg måste vara utgångspunkten, inte kortsiktiga ekonomiska krav som utelämnar möjligheten till miljövänliga transporter i hela landet. Motionärerna menar att det som är företagsekonomiskt lönsamt inte per automatik också är bäst sett ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Motionärerna vill att regeringen prövar förutsättningarna för att avbryta avregleringen, bolagiseringen och konkurrensutsättningen av gods- och persontrafiken på järnväg.

I samma motion (*yrkande 2*) anförs att en avreglerad marknad kan vara mycket svår att återreglera. Det är i själva verket en av anledningarna till att borgerliga politiker så ivrigt driver på avreglering, bolagisering och utförsäljning av offentlig verksamhet. Ett första steg är att reglera avregleringen, anser motionärerna.

Samordningsfrågor

I motion 2007/08:T329 *yrkande 5 av Peter Pedersen m.fl. (v)* anförs att trafikhuvudmännen genom sina regionala bolag har s.k. trafikeringsrätt på hela det statliga järnvägsnätet inom länen. Ansvaret och de organisatoriska grunderna regleras i lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektivtrafik. Det innebär således att de kan driva egen trafik även på interregionala sträckor som också trafikeras av SJ AB. I en sådan situation kan SJ AB få svårt att konkurrera och uppnå lönsamhet på de attraktiva sträckor som i dag ger bolaget dess inkomster. Om regionala, delvis skattefinansierade tåg-bolag konkurrerar med ett vinstdrivande statligt företag som SJ AB, kan naturligtvis SJ-trafik på vissa sträckor bli olönsam. Det leder till att bolaget minskar turtätheten och kanske till och med ställer in trafik på viktiga linjer. Det innebär alltså att det statliga bolaget på vissa sträckor riskerar att konkurreras ut av regional tågtrafik. Motionärerna anser att det i stället bör finnas ett system som utvecklar ett helhetsansvar och ställer tydligare krav på samordning mellan den interregionala och regionala persontrafiken på järnväg.

I samma motion (*yrkande 6*) anser motionärerna att det är bra om ett stationsråd kan förbättra samordningen och det gemensamma ansvarstagandet när det gäller tågstationerna/bytesplatserna. En ytterligare åtgärd för att olika aktörer ska ta ett utökat gemensamt ansvar för tågresande är att inrätta ett s.k. resanderåd med uppgift att samordna informationen till de resande, t.ex. när förseningar inträffar av någon anledning. Motionärerna anser att regeringen bör utreda möjligheten och förutsättningarna för att inrätta ett s.k. resanderåd.

I motion 2007/08:T417 *yrkande 10 av Agneta Lundberg m.fl. (s)* anförs att i ett framtida trafiksystem måste infrastruktursatsningarna följas upp med väl fungerande trafikering som byggs upp från ett samhällsekonomiskt perspektiv. Det är viktigt att skapa ett sammanhållet trafiksystem som dels

ger förbättrade pendlingsmöjligheter och regionförstoring, dels ger goda tågförbindelser till övriga regioner i landet. Om detta ska vara möjligt i framtiden måste den som får rätt att bedriva trafik på en sträcka också åläggas att upprätthålla en väl fungerande tågtrafik till rimliga priser. En sådan trafik måste läggas upp och planeras i samråd med trafikhuvudmännen i de län som berörs av trafiken. De berörda länen måste ha ett avgörande inflytande på hur tågtrafiken ska utformas när det gäller tidtabeller, turtäthet och övrigt serviceutbud.

I samma motion (*yrkande 12*) anføres att för att kunna utveckla hela landet är det nödvändigt att ta till vara den utvecklingskapacitet som ligger i den stora satsning på järnvägsinfrastruktur som nu genomförs. Därför måste staten och regionerna gemensamt utarbeta långsiktiga strategiska trafikförsörjningsprogram som kopplas till de regionala utvecklingsprogrammen. Det är viktigt att samordning sker mellan olika operatörer och att tågtrafiken samlas i ett trafiksystem där all interregional och regional tågtrafik ingår. Ett sådant trafiksystem måste även integreras med den regionala och interregionala busstrafiken för att bli optimalt.

Tidigare behandlingar

Utvecklingsfrågor

I betänkandet Järnvägspolitik och andra järnvägspaketet (bet. 2006/07: TU12) lyfte utskottet bl.a. fram de åtgärder som redan vidtagits och som riksdagen ställt sig bakom i syfte att få en effektivare järnvägsmarknad, dvs. en marknad med fler aktörer, förbättrade pendlingsmöjligheter och därmed regionförstoring. Således är försöksverksamheten på järnvägsnätet norr om Sundsvall inklusive Botniabanan ett led i detta. De berörda trafikhuvudmännen erbjuds där ta ansvar för att gemensamt organisera persontrafiken på järnväg inom en större region genom att ensamma få trafikeringsrätt för all linjetrafik med dagtåg i den regionen.

Utskottet anförde bl.a. också att det finns ett gemensamt intresse hos samhälle och näringsliv att öka möjligheterna för företagen att överföra godstransporter från väg till järnväg. För detta krävs en offensiv järnvägspolitik som förmår utveckla järnvägens fördelar som ett effektivt och miljövänligt transportmedel. Det är också av stor vikt att i samband med resurstilldelningen till infrastrukturen ge godstrafiken en tillfredsställande behandling. Utskottet ville även lyfta fram vikten av det pågående reformarbetet att utveckla en gemensam godstransportmarknad på järnvägsområdet inom EU med hänsyn till de internationella transporternas stora betydelse för Sveriges transportförsörjning.

Trafikeringsrätt

I betänkandet Järnvägspolitik och andra järnvägspaketet (bet. 2006/07: TU12) framhöll utskottet inledningsvis att järnvägens fördelar som ett säkert och energisnålt transportmedel gör sig mest framträdande på medellånga till långa avstånd. En väl fungerande tågtrafik ger också möjlighet till en bekväm och effektiv arbetspendling och därmed till regionförstoring. Järnvägstransportsystemet har genomgått en omvandling de senaste 10–15 åren. Godstrafiken på järnväg har avreglerats och därmed har fler tågoperatörer kommit in på marknaden. På persontrafiksidan har marknadsöppningen skett stegvis och i takt med utvecklingen inom EU. Även inom persontrafiken sker en utveckling mot fler operatörer i den upphandlade trafiken. Utskottet ser positivt på detta och anser att det långsiktiga målet bör vara en avreglerad persontrafikmarknad även inom järnvägsområdet.

Utskottet ville också lyfta fram de åtgärder som redan vidtagits och som riksdagen ställt sig bakom i syfte att få en effektivare järnvägsmarknad, dvs. en marknad med fler aktörer, förbättrade pendlingsmöjligheter och därmed regionförstoring. Således är försöksverksamheten på järnvägsnätet norr om Sundsvall inklusive Botniabanan ett led i detta. De berörda trafikhuvudmännen erbjuds där ta ansvar för att gemensamt organisera persontrafiken på järnväg inom en större region genom att ensamma få trafikeringsrätt för all linjetrafik med dagtåg i den regionen. En annan åtgärd är öppnandet av marknadssegmenten för chartertrafik och nattågstrafik under år 2007 för konkurrens mellan järnvägsföretag som driver trafik på kommersiella och konkurrensneutrala villkor.

Avregleringsfrågor

Med anledning av två yrkanden i betänkandet Järnvägspolitik och andra järnvägspaketet (bet. 2006/07:TU12), som tog upp frågor om att bl.a. pröva förutsättningarna för att avbryta avregleringen, hänvisade utskottet till det arbete som pågår inom EU och som Sverige ställt sig bakom i syfte att få en avreglerad järnvägsmarknad. Utskottet behandlade i betänkandet även det andra järnvägspaketet som är en fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen och som utskottet inte hade funnit anledning att ifrågasätta. Enligt utskottets mening sker harmoniseringen och anpassningen i Sverige stegvis och under reglerade former med bl.a. försöksverksamhet och öppnandet av vissa marknadssegment.

Samordningsfrågor

I betänkandet Järnvägspolitik och andra järnvägspaketet (bet. 2006/07: TU12) uppmärksammande utskottet bl.a. att fler aktörer i järnvägssystemet ökar risken för störningar i tågtrafiken och ställer större krav på samordning av bl.a. tidtabeller. För att öka järnvägens konkurrenskraft är det nödvändigt att höja kvaliteten på transporter och tillgängligheten till systemet. Samordning av system för biljettbokning och information är ett sätt

att förenkla för resenärerna. Attraktiva, tillgängliga och effektiva bytespunkter är viktiga i det samlade persontransportsystemet. På samma sätt är utvecklingen av logistiknoder och terminaler viktiga för främjandet av intermodala transporter, där järnvägen ofta utgör en del i transportkedjan.

Utskottets ställningstagande

Utvecklingsfrågor

Inledningsvis vill utskottet erinra om tidigare uttalanden – senast våren 2007 – om utvecklingen inom järnvägsmarknaden (bet. 2006/07:TU12). Utskottet, som då bl.a. behandlade det andra järnvägspaketet, lyfte fram de åtgärder som redan vidtagits och som riksdagen ställt sig bakom i syfte att få en effektivare järnvägsmarknad. Utskottet anförde också bl.a. att det finns ett gemensamt intresse hos samhälle och näringsliv att öka möjligheterna för företagen att överföra godstransporter från väg till järnväg. För detta krävs en offensiv järnvägspolitik som förmår utveckla järnvägens fördelar som ett effektivt och miljövänligt transportmedel.

Med anledning av de nu behandlade motionerna om olika utvecklingsfrågor inom järnvägsområdet vill utskottet peka på det fortsatta reformarbetet inom EU där det övergripande syftet är att skapa en gemensam och bättre fungerande marknad för järnvägstjänster genom att successivt öppna marknaderna och skapa förutsättningar för gränsöverskridande trafik. Genom det tredje järnvägspaketet, som antogs av EU i december 2007, fortsätter nu arbetet med integreringen av det europeiska järnvägssystemet. Det tredje järnvägspaketet syftar till att öppna upp marknaden för internationell persontrafik, införa ett gemensamt regelverk för behörighetsprövning av lokförare samt reglera tågresenärernas rättigheter och skyldigheter.

Som utskottet ser det ligger pågående reformarbete inom järnvägsområdet i linje med vad som efterfrågas i de nu behandlade motionerna. Motionerna torde därför på sikt bli tillgodosedda. *Motionerna 2007/08:T378 (s), 2007/08:T417 (s) yrkande 9, 2007/08:T463 (s) och 2007/08:T545 (mp) yrkande 4* avstyrks följaktligen.

Trafikeringsrätt

Utskottet vill med anledning av de väckta motioner som tar upp olika frågor rörande trafikeringsrätten på järnvägsmarknaden hänvisa till den av regeringen tillsatta utredningen (dir. 2007:145) om ökad konkurrens på marknaden för persontrafik på järnväg.

Av direktiven framgår bl.a. att utredaren ska utreda förutsättningarna för och ge förslag till hur ökad konkurrens mellan kommersiella operatörer ska kunna åstadkommas samtidigt som resenärernas önskemål om kvalitet och tillgänglighet tillgodoses. Förslagen ska utgå ifrån principerna om konkurrensneutralitet och icke-diskriminering samt EG:s statsstödsregler för att bidra till en konkurrens på lika villkor. I uppdraget ingår att utreda olika alternativ för att direkt eller stegvis öppna marknaden för persontra-

fik på järnväg för konkurrens. Utredaren ska bl.a. även utreda vilka effekterna skulle bli på järnvägsmarknaden och dess aktörer om länstrafikansvariga och deras trafikhuvudmän ges rätt att gemensamt organisera och samordna regional järnvägstrafik över flera län.

Enligt utskottets mening finns det inte anledning att föregripa pågående utredningsarbete. Utredningsresultat och regeringens ställningstagande bör avvaktas innan utskottet kan ta slutlig ställning i frågor rörande trafikeringsrätten i nu behandlade motioner.

När det gäller förslaget i motion T504 om trafikeringsrätten för Öresundstågen på sträckan Malmö – Göteborg respektive Malmö – Alvesta har regeringen i december 2007 fattat beslut i linje med motionärens önskemål.

Motionerna 2007/08:T214 (c), 2007/08:T324 yrkande 2 (fp), 2007/08:T329 (v) yrkande 4, 2007/08:T352 (fp), 2007/08:T504 (c) och 2007/08:T545 (mp) yrkande 1 avstyrks mot bakgrund av det anförda.

Avreglering

Med anledning av förslagen om att pröva förutsättningarna för att avbryta avregleringen av den svenska järnvägsmarknaden vill utskottet hänvisa till sitt tidigare ställningstagande i samma fråga våren 2007. Utskottet framhöll då bl.a. i sin behandling av det andra järnvägspaketet, som är en fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen, att utskottet inte hade funnit anledning att ifrågasätta detta. Enligt utskottets mening sker harmoniseringen och anpassningen i Sverige stegvis och under reglerade former med bl.a. försöksverksamhet och öppnandet av vissa marknadssegment.

Utskottet har inte funnit anledning att ändra sitt tidigare ställningstagande, varför *motion 2007/08:T329 (v) yrkandena 1 och 2 avstyrks.*

Samordningsfrågor

Utskottet vill med anledning av väckta motioner som tar upp olika samordningsfrågor hänvisa till den av regeringen tillsatta utredningen (dir. 2007:145) om ökad konkurrens på marknaden för persontrafik på järnväg.

Av direktiven framgår bl.a. att från ett kundperspektiv är det önskvärt att tågtrafikutbudet med tillhörande tjänster uppfattas som en sammanhängande helhet med god kvalitet och tillgänglighet, även om konkurrensen och antalet operatörer ökar. Trafiken bör vara upplagd så att byten mellan tåg, trafikslag och transportörer underlättas. Särskild hänsyn måste tas till funktionshindrades rättigheter i den kommande EG-förordningen om tågpassagerares rättigheter och skyldigheter. Samordnade system för information, bokning och biljettering förenklar för resenärerna. Sådana system är av strategisk betydelse för möjligheten att kunna öka konkurrensen utan att det samlade utbudet blir svåröverskådligt och svårhanterligt för konsu-

menterna. Det är även angeläget att bedöma hur resenärernas behov och krav kan tänkas förändras på längre sikt, och hur det bör påverka utformningen av marknadsreglering och samverkan mellan olika aktörer.

Utredaren ska därför utreda och föreslå utformning och organisation av ett operatörsneutralt system med sådana villkor och krav på organisatörer och operatörer att resenärerna kan garanteras åtminstone ett minimum av operatörsneutral och samlad trafikantinformation. Det är även viktigt att det finns system som möjliggör enkla köp av genomgående biljetter för resa med fler operatörer. I det arbetet måste hänsyn tas till den beslutade EG-förordningen om tågpassagerares rättigheter och skyldigheter. Förordningen innehåller vissa krav om biljettsystem och om hur biljetter ska tillhandahållas.

Enligt utskottets mening finns det inte anledning att föregripa pågående utredningsarbete. Utredningsresultat och regeringens ställningstagande bör avvaktas innan utskottet kan ta slutlig ställning i de nu behandlade motionerna om olika samordningsfrågor.

Motionerna 2007/08:T329 (v) yrkandena 5 och 6 samt 2007/08:T417 (s) yrkandena 10 och 12 avstyrks mot den bakgrunden.

Säkerhetsbälte på tåg

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om säkerhetsbälte på tåg bl.a. med hänvisning till tidigare ställningstagande om att det inte bör ankomma på riksdagen att föreskriva hur olika säkerhetssystem bör utformas inom järnvägstrafiken.

Motionen

I *motion 2007/08:T203 av Hillevi Larsson (s)* framhålls att alla nya bussar som tas i bruk efter den 1 januari 2004 ska ha fungerande bälten med undantag av stadsbussar. Tyvärr omfattas inte tåg av denna bestämmelse trots att flertalet tåg numera kommer upp i betydligt högre hastigheter än bussar. X2000 och Arlanda Express är exempel på tåg som går så svindlande snabbt att en kollision eller urspårning skulle innebära en katastrof för passagerarna. Motionären anser att nybyggda tåg redan från början borde utrustas med bälten på samtliga sittplatser.

Tidigare behandling

Med anledning av ett yrkande om säkerhetsbälte på tåg i betänkandet Järnvägspolitik och andra järnvägspaketet (bet. 2006/07:12) framhöll utskottet att tågtrafiken dimensioneras säkerhetsmässigt för att helt förhindra olyckor genom utvecklade tekniska säkerhetssystem, t.ex. säkerhetssyste-

met ATC. Det innebär att intresse inte har bedömts finnas för att utveckla säkerhetssystem som säkerhetsbälten för passagerare. I sammanhanget nämnde utskottet vidare att riksdagen normalt inte brukar peka ut hur olika tekniska säkerhetssystem bör utformas för olika transportmedel. I stället förutsätts att berörda myndighetsorgan för säkerhet, i det här fallet Järnvägsstyrelsen, är bättre skickade att bedöma val av lämpliga insatser.

Utskottets ställningstagande

Med anledning av motionsförslaget om att utrusta tåg med säkerhetsbälte vill utskottet hänvisa till sitt tidigare ställningstagande i denna fråga våren 2007. Utskottet framhöll då bl.a. att tågtrafiken dimensioneras säkerhetsmässigt för att helt förhindra olyckor genom utvecklade tekniska säkerhetssystem, t.ex. säkerhetssystemet ATC. Vidare anfördes att riksdagen normalt inte brukar peka ut hur olika tekniska säkerhetssystem bör utformas för olika transportmedel. I stället förutsätts att berörda myndighetsorgan för säkerhet, i det här fallet Järnvägsstyrelsen, är bättre skickade att bedöma val av lämpliga insatser.

Utskottet har inte funnit anledning att ändra sitt tidigare ställningstagande, varför *motion 2007/08:T203 (s)* avstyrks.

Säkerhetsutbildning inom järnvägstrafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om säkerhetsutbildning inom järnvägstrafiken bl.a. med hänvisning till att gällande föreskrifter har till syfte att trygga en fullgod säkerhet inom järnvägsområdet bl.a. genom krav på särskild utbildning av tågpersonal.

Jämför reservation 7 (s).

Motionen

I *motion 2007/08:T480 av Lars Lilja (s)* påtalas att inom flygtrafiken är kabinpersonalens viktigaste uppgift att ansvara för säkerheten ombord. Dess antal bestäms av antal platser i flygplanet. I tågtrafiken bemannas tågen av tågmästare med säkerhetsutbildning. På senare tid har en ny personalkategori börjat tjänstgöra på tågen. Dessa kallas för tågvärdar. Deras huvudsakliga uppgift är att sköta biljettkontroll. De har dock ingen säkerhetsutbildning. En konsekvens av detta är att det på ett över 300 meter långt tåg med upp till 500 passagerare kan tjänstgöra endast en tågmästare med säkerhetsutbildning. Det borde vara så att tågets storlek ska avgöra hur mycket personal med säkerhetsutbildning som ska finnas ombord. Det borde ankomma på Järnvägsstyrelsen att utarbeta tydliga och skärpta regler för säkerheten inom järnvägstrafiken.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att järnvägssäkerhetsdirektivet, som införlivades i svensk rätt den 1 juli 2007, syftar till att medlemsstaternas regelsystem successivt harmoniseras utifrån gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder som ska utarbetas av den nyrättade Europeiska järnvägsbyrån (ERA).

Utskottet vill i sammanhanget också framhålla att enligt Järnvägsstyrelsens föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser ska företag ha rutiner för utbildning m.m. Personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten ska ha genomgått grundutbildning enligt en utbildningsplan som är godkänd av Järnvägsstyrelsen. För ombordpersonal på tåg återfinns grundregler i Banverkets trafiksäkerhetsinstruktion, som gäller för alla företag som bedriver trafik på järnvägsnät som förvaltas av staten.

Utskottet utgår ifrån att de säkerhetskrav som gemensamt utarbetas inom EU och gällande nationella säkerhetsföreskrifter säkerställer en fullgod säkerhet på järnvägsområdet. Utskottet anser mot den bakgrunden att något särskilt uttalande i enlighet med vad som efterfrågas i motionen inte är nödvändigt.

Motion 2007/08:T480 (s) avstyrks mot den bakgrunden.

Utbildning av lokförare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om utbildning av lokförare med hänvisning till att det inte bör ankomma på riksdagen att ta ställning till hur denna utbildning ska utformas.

Motionen

I *motion 2007/08:T424 av Åsa Lindestam (s)* påpekas att det i dag inte finns någon gemensam utbildning för att bli lokförare. Varje bolag som anställer lokförare får själv utforma och genomföra sin utbildning. Säkerhetstänkande, tekniskt handlag och stor ansvarskänsla har alltid varit viktiga krav på föraren, men numera betonas serviceandan alltmer. Direktkontakter med kunderna – resenärer och transportköpare – ingår i det dagliga jobbet. Eftersom många företag inom järnvägen specialiserat sig på en viss typ av transporter, så innebär en anställning ofta också ett motsvarande val av tjänstgöring. Banverkets KY-utbildning (kvalificerad yrkesutbildning) ges vid Järnvägsskolan. Motionären anser att Banverket bör ansvara för den gemensamma utbildningen av lokförare i landet.

Utskottets ställningstagande

Den statliga utbildningen av lokförare ordnas vid Järnvägsskolan, som är en resultatenhet inom Banverket. Huvudkunderna är järnvägsförvaltningar, tågoperatörer och entreprenadföretag i Skandinavien. Järnvägsskolans huvuduppgift är att erbjuda den utbildning som järnvägssektorn behöver för sin kompetensutveckling och för att driva och utveckla sin verksamhet. Skolan har också en målsättning att vara den primära utbildningsleverantören och samarbetspartnern i kompetensutvecklingsfrågor för alla aktörer inom järnvägssektorn.

Utskottet vill med anledning av vad som framförs i motionen om utbildning av lokförare erinra om att i det tredje järnvägspaketet, som antogs av EU i december 2007, föreslås gemensamma regler för lokförares utbildning och behörighetsbevis. Detta kommer att underlätta gränsöverskridande transporter på järnväg, vilket utskottet välkomnar.

Utskottet anser mot bakgrund av detta att det inte finns anledning för riksdagen att ta något initiativ i ärendet.

Motion 2007/08:T424 (s) avstyrks mot den bakgrunden.

Prisfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om sänkta biljettpriiser i tågtrafiken för studenter med hänvisning till att beslut om priser och biljettyper inte bör fattas av regeringen eller riksdagen utan ske i decentraliserade former och utgöra ett konkurrensmedel mellan olika transportutövare och transportslag.

Motionen

I motion 2007/08:T522 yrkande 4 av Ulf Nilsson och Christer Nylander (fp) tas frågor upp rörande studenternas tågpriser på järnvägstrafiken över Öresund. Motionärerna skriver att det begynnande samarbetet mellan svenska och danska universitet och högskolor hämmas av de höga bropriserna. Under namnet Öresundsuniversitetet pågår projekt för att utöka utbyte och samarbete mellan studenter och forskare. En allmän uppfattning bland lärarna och studenterna är att kostnaderna för tågresor för närvarande utgör det största hindret för studentutbyte. Ett månadskort mellan Malmö och Roskilde är ca 500 kr dyrare än ett månadskort på motsvarande sträcka Malmö–Kristianstad. Orsaken är att även järnvägen ska bidra till brons finansiering genom avgifter. Målet borde vara att resekostnaderna är desamma oavsett om resan sker i Skåne, på Själland eller mellan Skåne och Själland. Danmark har ett rabattsystem för sina studenters tågpre-

sor men inte Sverige. Därför borde Sverige i väntan på allmänt sänkta broavgifter utarbeta studentrabatter för att underlätta för svenska studenter att studera på båda sidor Öresund.

Tidigare behandling

I likhet med tidigare uttalanden ville utskottet återigen i betänkandet Kollektivtrafik och trafikupphandling (2006/07:TU4) påminna om de transportpolitiska principer som ett enigt utskott tidigare ställt sig bakom. Enligt dessa ska beslut om transportproduktion ske i decentraliserade former samtidigt som konkurrens mellan olika trafikutövare och transportalternativ främjas. Detta innebar enligt utskottet att staten inte bör fatta beslut om priser och biljettyper. Besluten bör i stället tas i decentraliserade former och utgöra ett medel i konkurrensen mellan olika transportutövare och transportslag.

Utskottets ställningstagande

När det gäller frågan om tågpriser för studenter på järnvägstrafiken över Öresund vill utskottet hänvisa till det tidigare uttalandet i denna fråga våren 2007. Utskottet anser alltså även fortsättningsvis att varken regeringen eller riksdag en bör fatta beslut om priser och biljettyper. Besluten bör i stället tas i decentraliserade former och utgöra ett medel i konkurrensen mellan olika transportutövare och transportslag.

Utskottet avstyrker därmed *motion 2007/08:T522 (fp)*.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Utvecklingsfrågor, punkt 1 (s, v, mp)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2007/08:T378 av Roland Bäckman (s),

2007/08:T417 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 9,

2007/08:T463 av Alf Eriksson (s) och

2007/08:T545 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 4.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att politiken måste hitta och erbjuda nya vägar och nya sätt för medborgare och näringsliv att fungera utan klimatstörande utsläpp. En kraftig överflyttning av såväl gods- som persontrafik till järnväg och annan spårburen trafik måste vara ett bärande inslag i transport- och klimatpolitiken. För att detta ska vara möjligt måste standarden på dagens järnvägsnät och andra spårnät kraftigt förbättras och kapaciteten för ökade spårburna transporter höjas radikalt.

Vi anser att vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar bör godstrafiken ges en betydligt högre prioritet än vad som hittills gjorts. Även ett bra nät av kombiterminaler, som kan utgöra effektiva omlastningsplatser för godstransporterna från väg till järnväg eller sjöfart, bör utvecklas.

För att minska klimatstörande utsläpp måste kapaciteten för den spårbundna trafiken höjas högst avsevärt för att uppnå önskade miljöeffekter. Vi vill i sammanhanget framhålla den parlamentariskt sammansatta Klimatberedningens eniga förslag om att föreslå att kapaciteten på järnvägen för gods- och persontransporter ska öka med minst 50 % till år 2020, förutsatt att investeringarna är samhällsekonomiskt lönsamma.

Detta ska åstadkommas genom såväl en kraftig satsning på järnvägsinvesteringar som en höjd ambitionsnivå för drift och underhåll av järnvägsnätet. En sådan kraftig överflyttning av trafik ger stora klimatvinster, men

får även positiva effekter på andra sätt, t.ex. att ett förbättrat banunderhåll leder till minskade tågförseningar, men också att utsläppen av andra miljöstörande föroreningar reduceras, trängseln i städerna minskar och trafikolyckorna blir färre.

Detta bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

2. Trafikeringsrätt, punkt 2 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2007/08:T329 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 4 och

avslår motionerna

2007/08:T214 av Lennart Pettersson (c),

2007/08:T324 av Cecilia Wikström i Uppsala (fp) yrkande 2,

2007/08:T352 av Hans Backman och Cecilia Wikström i Uppsala (båda fp),

2007/08:T504 av Karin Nilsson (c) och

2007/08:T545 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 1.

Ställningstagande

Vänsterpartiet vill framhålla att det statliga bolaget SJ AB genom beslut av regering och riksdag har trafikeringsrätt och ensamrätt att bedriva länsgränsöverskridande trafikförsörjning. Vi menar att det är en orimlig ordning att SJ AB som har denna ensamrätt inte har någon skyldighet att de facto trafikera en linje. Det leder i praktiken till att SJ AB avstår från att köra på vissa sträckor och sätter avkastningen och inte resenärerna i första rummet. Detta anser vi inte vara acceptabelt utan menar att det måste förändras genom ett nytt riksdagsbeslut och nya ägardirektiv. SJ AB:s trafikeringsrätt måste också innebära en skyldighet att genom trafikeringsplikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.

Detta bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

3. Trafikeringsrätt, punkt 2 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2007/08:T545 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 1 och avslår motionerna

2007/08:T214 av Lennart Pettersson (c),

2007/08:T324 av Cecilia Wikström i Uppsala (fp) yrkande 2,

2007/08:T329 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 4,

2007/08:T352 av Hans Backman och Cecilia Wikström i Uppsala (båda fp) och

2007/08:T504 av Karin Nilsson (c).

Ställningstagande

Miljöpartiet de gröna anser att järnvägen är en central del av framtidens transportsystem. Det främsta skälet till detta är järnvägens överlägsna miljöegenskaper som ytterst beror på låg friktion mot underlaget och hög verkningsgrad i motorerna. Utbyggnaden av spårtrafiken är en del av ett större åtgärdsprogram som även innefattar ökad användning av biobränslen, effektivisering av fordon, skatteförändringar, trängselavgifter och mycket annat. Staten behöver också ta ett större ekonomiskt ansvar för kollektivtrafik, både nationellt och lokalt, SJ:s uppdrag bör vara att bedriva den tågtrafik som behövs för att nå klimatmålen i stället för att till varje pris vara företagsekonomiskt lönsamt och leverera pengar till statskassan.

Detta bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

4. Avregleringsfrågor, punkt 3 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2007/08:T329 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Vänsterpartiet anser att avregleringen och bolagiseringen inte medför ett nyttjande av järnvägens kapacitet på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt. Internationellt finns det avskräckande exempel på avregleringens konsekvenser, inte minst i England. Vi finner det märkligt att Sverige ska gå i tåten för avreglering av den egna marknaden när andra länders tågmarknader hålls stängda för konkurrens. En helhet som tillgodoser samhällets intresse för gods- och persontransporter på järnväg måste vara utgångspunkten, inte kortsiktiga ekonomiska krav som utelämnar möjligheten till miljövänliga transporter i hela landet. Vi anser att det som är företagsekonomiskt lönsamt inte per automatik också är bäst sett ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Vi vill att regeringen prövar förutsättning-

arna för att avbryta avregleringen, bolagiseringen och konkurrensutsättningen av gods- och persontrafiken på järnväg. Vi menar också att en avreglerad marknad kan vara mycket svår att återreglera. Det är i själva verket en av anledningarna till att borgerliga politiker så ivrigt driver på avreglering, bolagisering och utförsäljning av offentlig verksamhet. Vi anser att ett första steg är att reglera avregleringen.

Detta bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

5. Samordningsfrågor, punkt 4 (s)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Pia Nilsson (s) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2007/08:T417 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 10 och 12 samt avslår motion 2007/08:T329 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 5 och 6.

Ställningstagande

Socialdemokraterna anser att i ett framtida trafiksystem måste infrastruktur-satsningarna följas upp med en väl fungerande trafikering som byggs upp från ett samhällsekonomiskt perspektiv. Det är viktigt att skapa ett sammanhållet trafiksystem som dels ger förbättrade pendlingsmöjligheter och regionförstoring, dels ger goda tågförbindelser till övriga regioner i landet. Om detta ska vara möjligt i framtiden måste den som får rätt att bedriva trafik på en sträcka också åläggas att upprätthålla en väl fungerande tågtrafik till rimliga priser. En sådan trafik måste läggas upp och planeras i samråd med trafikhuvudmännen i de län som berörs av trafiken. De berörda länen måste ha ett avgörande inflytande på hur tågtrafiken ska utformas när det gäller tidtabeller, turtäthet och övrigt serviceutbud.

För att kunna utveckla hela landet menar vi också att det är nödvändigt att ta tillvara den utvecklingskapacitet som ligger i att satsa på järnvägsinfrastruktur. Därför måste staten och regionerna gemensamt utarbeta långsiktiga strategiska trafikförsörjningsprogram som kopplas till de regionala utvecklingsprogrammen. Det är viktigt med samordning mellan olika operatörer och att tågtrafiken samlas till ett trafiksystem där all interregional och regional tågtrafik ingår. Ett sådant trafiksystem måste även integreras med den regionala och interregionala busstrafiken för att bli optimalt.

Detta bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

6. Samordningsfrågor, punkt 4 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2007/08:T329 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 5 och 6 samt avslår motion

2007/08:T417 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 10 och 12.

Ställningstagande

Vänsterpartiet vill framhålla att trafikhuvudmännen genom sina regionala bolag har s.k. trafikeringsrätt på hela det statliga järnvägsnätet inom länen. Ansvar och de organisatoriska grunderna regleras i lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektivtrafik. Det innebär således att de kan driva egen trafik även på interregionala sträckor som också trafikeras av SJ AB. I en sådan situation kan SJ AB få svårt att konkurrera och uppnå lönsamhet på de attraktiva sträckor som i dag ger bolaget dess inkomster. Om regionala delvis skattefinansierade tågbolag konkurrerar med ett vinstdrivande statligt företag som SJ AB, kan naturligtvis SJ-trafik på vissa sträckor bli olönsam. Det leder till att bolaget minskar turtätheten och kanske till och med ställer in trafik på viktiga linjer. Det innebär alltså att det statliga bolaget på vissa sträckor riskerar att konkurreras ut av regional tågtrafik. Vi anser att det i stället bör finnas ett system som utvecklar ett helhetsansvar och ställer tydligare krav på samordning mellan den interregionala och regionala persontrafiken på järnväg.

Vi anser också att ett stationsråd skulle kunna förbättra samordningen och det gemensamma ansvarstagandet när det gäller tågstationerna och bytesplatserna. Ytterligare en åtgärd för att olika aktörer ska ta ett utökat gemensamt ansvar för tågresande är att inrätta ett s.k. resanderåd med uppgift att samordna informationen till de resande, t.ex. när förseningar inträffar. Vänsterpartiet anser att regeringen bör utreda möjligheten och förutsättningarna för att inrätta ett s.k. resanderåd.

Detta bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

7. Säkerhetsutbildning inom järnvägstrafiken, punkt 6 (s)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Pia Nilsson (s) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2007/08:T480 av Lars Lilja (s).

Ställningstagande

Socialdemokraterna vill framhålla att inom flygtrafiken är kabinpersonalens viktigaste uppgift att ansvara för säkerheten ombord. Dess antal bestäms av antal platser i flygplanet. I tågtrafiken bemannas tågen av tågmästare med säkerhetsutbildning. På senare tid har en ny personalkategori börjat tjänstgöra på tågen. Dessa kallas för tågvårdar. Deras huvudsakliga uppgift är att sköta biljettkontroll. De har dock ingen säkerhetsutbildning. En konsekvens av detta är att det på ett över 300 meter långt tåg med upp till 500 passagerare kan tjänstgöra endast en tågmästare med säkerhetsutbildning. Det borde vara så att tågets storlek ska avgöra hur mycket personal med säkerhetsutbildning som ska finnas ombord. Vi anser att Järnvägsstyrelsen borde utarbeta tydliga och skärpta regler för säkerheten inom järnvägstrafiken när det gäller säkerhetsutbildningen för tågpersonalen.

Detta bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2007

2007/08:T203 av Hillevi Larsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om säkerhetsbälte på snabbtåg.

2007/08:T214 av Lennart Pettersson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om lågtrafikerade och nedläggningshotade järnvägar.

2007/08:T324 av Cecilia Wikström i Uppsala (fp):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillåta att lönsamma tågsträckor såsom Uppsala–Stockholm utsätts för konkurrens från andra trafikföretag.

2007/08:T329 av Peter Pedersen m.fl. (v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att pröva förutsättningarna för att avbryta avregleringen, bolagiseringen och konkurrensutsättningen av gods- och persontrafiken på järnväg.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen när det gäller att reglera avregleringen inom järnvägstrafiken.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att SJ AB ska ha fortsatt ensamrätt till stamlinjerna, men också ha en skyldighet att genom trafikeringsplikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckla ett helhetsansvar och tydligare krav på samordning för den interregionala och regionala persontrafiken på järnväg.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen låter utreda möjligheten av och förutsättningarna för skapandet av ett ”resanderåd”.

2007/08:T352 av Hans Backman och Cecilia Wikström i Uppsala (båda fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att SJ ska konkurrensutsättas på tågsträckan mellan Gävle och Uppsala/Stockholm.

2007/08:T378 av Roland Bäckman (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om transporter på järnväg.

2007/08:T417 av Agneta Lundberg m.fl. (s):

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder från samhällets sida för att upprätthålla en fungerande godstrafik på järnväg i hela landet.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att den som får rätt att bedriva tågtrafik på en sträcka också åläggs att upprätthålla en väl fungerande tågtrafik till rimliga priser.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tågtrafiken bör samlas till ett trafiksystem där all interregional och regional tågtrafik ingår och integreras med den regionala och interregionala busstrafiken.

2007/08:T424 av Åsa Lindestam (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om den gemensamma utbildningen för lokförare i landet.

2007/08:T463 av Alf Eriksson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att verka för en gemensam järnvägsstandard i Europa.

2007/08:T480 av Lars Lilja (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tydliga och skärpta regler beträffande järnvägssäkerhet.

2007/08:T504 av Karin Nilsson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om gemensam trafikeringsrätt för Öresundstågstrafiken på Södra stambanan och Västkustbanan.

2007/08:T522 av Ulf Nilsson och Christer Nylander (båda fp):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om lägre priser på studenternas tågresor.

2007/08:T545 av Peter Eriksson m.fl. (mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att SJ:s uppdrag ändras så att det omfattar att bedriva den tågtrafik som behövs för att nå klimatmålen och de transportpolitiska målen (4.2).

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen för klimat och miljö av en kraftig överflyttning av gods- och persontrafik till järnväg och annan spår-buren trafik.