



Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår yrkanden i motioner från den allmänna motionstiden 2015/16 om järnvägs- och kollektivtrafikfrågor.

Utskottet framhåller att järnvägen har en stor och betydelsefull roll i det svenska transportsystemet och att väl fungerande transporttjänster med tåg är viktigt för att uppnå flera mål om bl.a. hög sysselsättning, grundläggande tillgänglighet och minskad klimat- och miljöpåverkan. Vidare framhåller utskottet vikten av att kollektivtrafikmarknaden utvecklas så att den svarar mot de transportpolitiska principer som riksdagen har antagit. Utskottet understryker bl.a. också att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och anpassad efter de förutsättningar som råder i landets olika delar. Utskottet förutsätter även att det viktiga arbetet med att utveckla färdtjänsten och öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning fortsätter. Utskottet framhåller att långsiktiga, stabila och miljömässigt hållbara avtal om Gotlandstrafiken är av avgörande betydelse för Gotland.

Med i första hand hänvisning till pågående utredningar och arbeten avstyrker utskottet motionsförslagen.

I betänkandet finns 16 reservationer (M, SD, C, V, L, KD).

Behandlade förslag

Cirka 50 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2015/16.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	7
Ärendet och dess beredning.....	7
Bakgrund	7
Utskottets överväganden.....	16
Järnvägsmarknaden	16
Samhällsuppdrag för SJ AB	18
Drift och underhåll	19
Kapacitetstilldelning.....	24
Vissa säkerhetsfrågor	26
Längre och tyngre godståg	28
Gränsöverskridande järnvägstrafik.....	30
Statistik.....	32
Resenärsfrågor.....	34
Upprivning av kollektivtrafiklagen.....	36
Utvärdering av kollektivtrafiklagen.....	37
Ökad kollektivtrafik	38
Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning	41
Kollektivtrafikens biljettsystem.....	46
Underlättande av kombinerade resor med cykel.....	48
Kollektivtrafik på vatten.....	49
Prissättning på Öresundsbron	51
Gotlandstrafiken	52
Kollektivtrafik till Bromma flygplats	54
Reservationer	56
1. Järnvägsmarknaden, punkt 1 (M, C, L, KD).....	56
2. Samhällsuppdrag för SJ AB, punkt 2 (V)	57
3. Samhällsuppdrag för SJ AB, punkt 2 – motiveringen (M, C, L, KD).....	58
4. Drift och underhåll, punkt 3 (M, C, L, KD).....	59
5. Vissa säkerhetsfrågor, punkt 5 (SD)	60
6. Längre och tyngre godståg, punkt 6 (M, C, L, KD).....	62
7. Gränsöverskridande järnvägstrafik, punkt 7 (M, C, L, KD)	62
8. Gränsöverskridande järnvägstrafik, punkt 7 (SD)	64
9. Statistik, punkt 8 (M, C, L, KD).....	65
10. Resenärsfrågor, punkt 9 (M).....	66
11. Upprivning av kollektivtrafiklagen, punkt 10 (V)	67
12. Utvärdering av kollektivtrafiklagen, punkt 11 (M, C, L, KD)	68
13. Ökad kollektivtrafik, punkt 12 (V)	69
14. Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning, punkt 13 (V)	70
15. Underlättande av kombinerade resor med cykel, punkt 15 (V)	72
16. Gotlandstrafiken, punkt 18 (V).....	72
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	74
Motioner från allmänna motionstiden 2015/16	74

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Järnvägsmarknaden

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:287 av Bengt Eliasson (FP),

2015/16:408 av Åsa Coenraads (M) och

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 8.

Reservation 1 (M, C, L, KD)

2. Samhällsuppdrag för SJ AB

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:581 av Agneta Gille och Pyy Niemi (båda S) och

2015/16:2217 av Niclas Malmberg och Stina Bergström (båda MP)

yrkande 1.

Reservation 2 (V)

Reservation 3 (M, C, L, KD) – motiveringen

3. Drift och underhåll

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:1521 av Börje Vestlund m.fl. (S),

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 1,

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 7
och

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 18 och 19.

Reservation 4 (M, C, L, KD)

4. Kapacitetstilldelning

Riksdagen avslår motion

2015/16:297 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1 och 2.

5. Vissa säkerhetsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:1386 av Fredrik Olovsson m.fl. (S),

2015/16:1776 av Per Klarberg (SD),

2015/16:1796 av Per Klarberg (SD) och

2015/16:1808 av Johnny Skalin (SD).

Reservation 5 (SD)

6. Längre och tyngre godståg

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 5,

2015/16:3147 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 12 och

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 20.

Reservation 6 (M, C, L, KD)

7. Gränsöverskridande järnvägstrafik

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:1858 av Per Klarberg (SD),

2015/16:1859 av Per Klarberg (SD) och

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 3 och 4.

Reservation 7 (M, C, L, KD)

Reservation 8 (SD)

8. Statistik

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:303 av Lars Eriksson (S),

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 29 och

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 9.

Reservation 9 (M, C, L, KD)

9. Resenärsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:493 av Lotta Finstorp (M),

2015/16:3025 av Helena Lindahl och Per Lodenius (båda C) och

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 30.

Reservation 10 (M)

10. Upprivning av kollektivtrafiklagen

Riksdagen avslår motion

2015/16:756 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 1.

Reservation 11 (V)

11. Utvärdering av kollektivtrafiklagen

Riksdagen avslår motion

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 11.

Reservation 12 (M, C, L, KD)

12. Ökad kollektivtrafik

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:756 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 2–4 och

2015/16:1139 av Rasmus Ling m.fl. (MP).

Reservation 13 (V)

13. Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:151 av Edward Riedl (M),

2015/16:756 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 7 och 8,

2015/16:1438 av Börje Vestlund (S),

2015/16:1904 av Saila Quicklund (M),

2015/16:1969 av Per Lodenius och Eskil Erlandsson (båda C),
2015/16:2377 av Solveig Zander (C),
2015/16:3068 av Mikael Jansson (SD) och
2015/16:3109 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1.

Reservation 14 (V)

14. Kollektivtrafikens biljettsystem

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:250 av Bengt Eliasson och Robert Hannah (båda FP),
2015/16:756 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 5 och
2015/16:2340 av Pyy Niemi och Sanne Eriksson (båda S) yrkande 2.

15. Underlättande av kombinerade resor med cykel

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:277 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 4 och
2015/16:756 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 10.

Reservation 15 (V)

16. Kollektivtrafik på vatten

Riksdagen avslår motion

2015/16:756 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 6.

17. Prissättning på Öresundsbron

Riksdagen avslår motion

2015/16:1157 av Patrick Reslow (M).

18. Gotlandstrafiken

Riksdagen avslår motion

2015/16:322 av Hanna Westerén (S).

Reservation 16 (V)

19. Kollektivtrafik till Bromma flygplats

Riksdagen avslår motion

2015/16:1696 av Edward Riedl (M).

Stockholm den 17 maj 2016

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), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Christina Örnebjär (L), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S) och Erik Ottoson (M).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas 54 motionsförslag från den allmänna motionstiden 2015 om bl.a. järnvägspolitik, kollektivtrafik, tillgänglighet i kollektivtrafiken och Gotlandstrafiken. En förteckning över behandlade förslag redovisas i bilagan.

I samband med ärendets beredning sammanträffade utskottet med företrädare för Sveriges Bussföretag den 19 november 2015, Utredningen om järnvägens organisation den 19 januari 2016 och företrädare för Trafikverket, Tågoperatörerna samt Järnvägsgruppen KTH den 26 april 2016 för att få information om signalsystemet ERTMS.

Utskottet beslutade den 19 november 2015 att genomföra en uppföljning av kollektivtrafiklagen. Syftet med uppföljningen var att ge trafikutskottet ett kunskapsunderlag för beredningen av frågor som rör lokal och regional kollektivtrafik och särskilt lagen om kollektivtrafik.

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 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 2000/01 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 då 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 fr.o.m. 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. SJ:s ensamrätt till kommersiell persontrafik på det järnvägsnät som förvaltas av staten avskaffades därmed. 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. järnvägspekaten. Syftet med de europeiska bestämmelserna är dels att standardisera komponenter för att sänka järnvägens kostnader och öka konkurrenskraften, dels att möjliggöra att tågen ska kunna framföras mellan olika medlemsländer utan några tekniska problem. Hittills har EU beslutat om tre 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 behörighetsprovning av lokförare 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 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 transportererna 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 och starkare krav på vertikal separation och oberoende infrastrukturrådgivare. Utskottet vill vidare peka på att den 19 april 2016 träffades en överenskommelse mellan rådet och Europaparlamentet om det fjärde järnvägspaketet. Överenskommelsen förväntas formellt antas av Europaparlamentet och rådet hösten 2016.

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 skulle delredovisa vissa frågor om byggande och underhåll av infrastrukturen. Utredaren överlämnade sedermera 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 inom Regeringskansliet.

Riksrevisionens rapport

Riksrevisionen har i rapporten Tågförörseningar – orsaker och åtgärder (RiR 2013:18) granskat hur järnvägen fungerar utifrån ett antal olika aspekter med betydelse för tågförörseningar. 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 tågförörseningarna 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 återrangerat 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 tågförörseningar våren 2014 (bet. 2013/14:TU19, rskr. 2013/14:372).

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 som krävs för verksamheten. Redan tidigare har riksdagen beslutat att öppna marknaden för persontrafik på järnväg fr.o.m. 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 trafik huvudmannen 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 då 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, mål 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 trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt. Alla allmänna trafikplikter ska gå att härleda ur trafikförsörjningsprogrammet.

EU:s kollektivtrafikförordning

EU:s kollektivtrafikförordning (EG) nr 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 kollektivtrafiktjänster 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 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 ske 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. Förordningen ingår i översynen av det fjärde järnvägspaketet.

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 km. 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 km eller längre samt för linjer som startar utanför Sverige.

Lagen ersätter de allmänna resevillkor som tillämpas i dag, 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 trafiktjänster 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 och oavsett om 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.

Mål på vägen grundar sig på upplevelsemål, effektivitetsmål, ekonomimål och mål för utveckling och förnyelse. Partnersamverkan drivs av att skapa värde för resenärerna och av att få vara med och bidra till en hållbar samhällsutveckling. Bakom det s.k. fördubblingsprojektet står Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag, Branschföreningen Tågoperatörerna, Svenska Taxiförbundet, Sveriges Kommuner och Landsting, Trafikverket och Jernhusen. Det fortsatta gemensamma utvecklingsarbetet fokuseras på fyra områden: avtalsprocessen, samhällsplanering, finansiering och infrastruktur.

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 vara på 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 ledsagnings, och Resrobot, en reseplanerare som samlar hela Sveriges trafikinformation på ett ställe. Samtrafiken är också en innovationsaktör, genom projekt som Trafiklab – en utvecklarplattform och ett initiativ för öppna trafikdata. Samtrafiken ägs av 38 trafikföretag. 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 2014 – statistik 2015:20 framgår bl.a. följande. Under 2014 uppgick kollektivtrafikresande med buss, tåg, spårväg, tunnelbana och fartyg till 1 435 miljoner påstigningar. Det är en ökning med 1 procent jämfört med året innan och med 28 procent sett över en tioårsperiod.

Av rapporten framgår att buss är det i särklass vanligaste kollektiva färdmedlet. Under 2014 gjordes 747 miljoner påstigningar på buss i Sverige, vilket motsvarar 52 procent av det totala antalet påstigningar i kollektivtrafiken. 23 procent av påstigningarna skedde med tunnelbana, 14 procent med tåg och 10 procent med spårväg. Resande med fartyg förekom sparsamt inom kollektivtrafiken.

Trafikanalys anger vidare att antalet påstigningar med kollektivtrafik 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, 71 procent av transportarbetet i personkilometer och 84 procent av antalet påstigningar i hela Sverige. Under 2014 finansierade intäkterna från den egna verksamheten hälften av kollektivtrafiken, och i övrigt finansieras den av landstingen, kommunerna och staten/Trafikverket.

Av den s.k. kollektivtrafikbarometern (årsrapport från 2015) 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 utbudets relevans, att det finns relevanta avgångstider och linjesträckningar, är den faktor som främst driver ett ökat kollektivresande. Av kvinnors resor sker 30 procent med kollektivtrafik jämfört med 23 procent av männens resor. Kollektivtrafikens marknadsandel 2015 var 26 procent, en minskning från 27 procent 2014.

Trafikutskottets uppföljning

Den 19 november 2015 beslutade trafikutskottet att genomföra en uppföljning av kollektivtrafiklagen. Syftet med uppföljningen var att ge trafikutskottet ett kunskapsunderlag för beredningen av frågor som rör lokal och regional kollektivtrafik och särskilt lagen om kollektivtrafik. Arbetet har inriktats på att från ett centralt perspektiv ge en bred bild av kollektivtrafiklagens effekter på olika områden och konsekvenserna för resenärer, företag och myndigheter. Uppföljningen var också tänkt att tjäna som en utgångspunkt för mer fördjupade studier i något delområde av kollektivtrafiken. Huvudinriktningen

för uppföljningen var att ur ett brukarperspektiv undersöka vilka effekter införandet av kollektivtrafiklagen har fått för resenärerna. Utifrån huvudinriktningen behandlades följande aspekter:

- samordningen mellan olika kollektivtrafikföretag
- samordningen mellan regional och interregional kollektivtrafik
- ansvarsförhållanden
- bytespunkter, stationer och hållplatser
- säkerhet och service
- biljett- och betalssystem
- kostnadsutvecklingen för kollektivtrafikresor.

Trafikuskottets uppföljningsgrupp överlämnade sin rapport Kollektivtrafiklagen – en uppföljning (2015/16:RFR14) till utskottet den 28 april 2016. Uppföljningsgruppens övergripande bedömning är att en allmän översyn bör göras av kollektivtrafiklagen. Översynen bör enligt uppföljningsgruppen beakta de iakttagelser och bedömningar som görs i uppföljningen. Uppföljningsgruppen gör, med utgångspunkt i Trafikanalys rekommendationer, bedömningen att följande punkter särskilt bör uppmärksammas:

- Mot bakgrund av den transportpolitiska målbilden bör det förtydligas hur den framtida regionala kollektivtrafiken och den långväga persontrafiken på järnväg ska se ut och samspela. Avvägningen mellan subventionerad och kommersiell trafik samt mellan kontinuitet, flexibilitet och innovation bör klargöras.
- Behovet av en nationell trafikförsörjningsplan för järnvägen som även anger vad järnvägen och dess olika delsträckor ska användas till behöver utredas. Dagens system utan övergripande styrning leder till en tågplan som kan vara långt ifrån den optimala med givna resurser i form av bankapacitet.
- Tillgången till och villkoren för gemensam infrastruktur, inklusive informationssystem och samordnade biljettsystem, kan behöva regleras.
- De regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) måste tillsammans med branschen arbeta för utveckling och uppföljning av avtal för den subventionerade trafiken.
- Branschens aktörer bör tillsammans analysera vad som är kostnadsdrivande i den regionala kollektivtrafiken och se hur kostnaderna kan kontrolleras bättre.
- I det fall man vill fortsätta på den inslagna vägen bör behovet av en nationell myndighet för stöd till RKM övervägas.

Utskottets överväganden

Järnvägsmarknaden

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 1 (M, C, L, KD).

Motionerna

Bengt Eliasson (FP) framför i motion 2015/16:287 vikten av att konkurrensutsätta tågtrafik så att samhällsviktig trafik upprätthålls. Motionären framhåller bl.a. att av miljöskäl är en utvecklad tågtrafik av stor betydelse, och många arbetspendlare, privatpersoner och gäster föredrar tåg framför bil och flyg. Motionären pekar på att många företag och organisationer har klimatmål och därför begränsar sina utsläpp. Motionären lyfter vidare fram att SJ AB har beslutat att dra in stora delar av nattågen till Jämtland, vilket kommer att få stora konsekvenser för länets invånare, för besöksnäringen och för tillväxten i Jämtland men även för miljön då allt fler kommer att tvingas att välja flyget.

I motion 2015/16:408 av Åsa Coenraads (M) framförs att det inte bör skapas monopol för delsträckor på järnväg. Motionären pekar bl.a. på den monopolsituation som uppstått på Svealandsbanan och konstaterar att den är negativ för samhället. I motionen anges bl.a. att Mälardalen är en aktiv och växande arbetsmarknadsregion, men för att regionen ska kunna växa även i framtiden krävs kommunikationer på flera olika sätt. Motionären framhåller att Svealandsbanan ger goda förutsättningar för kollektiva resor, vilket både sparar tid för resenärer och bidrar till en bättre miljö.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) pekar i kommittémotion 2015/16:3059 yrkande 8 på vikten av att säkerställa att det finns en konkurrensneutral tillgång till järnvägens infrastruktur i form av tåglägestilldelning, depåttillgång och signalsystem. Motionärerna framhåller att genom en konkurrens på järnvägen kan konsumenterna få fler avgångar och lägre priser. Konkurrens bidrar enligt motionärerna även till effektivisering och ett utbud som är anpassat utifrån efterfrågan. I motionen konstateras att det kvarstår flera problem för att nå en fri konkurrens; exempelvis ska tåglägestilldelningen utgå från att alla aktörer på marknaden söker på lika villkor, men då SJ haft monopol på marknaden länge har systemet byggts upp på anpassade anslutningar. Motionärerna pekar vidare på att SJ:s tidigare monopol har satt sina avtryck på depåttillgången och signalsystemet.

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 förde statsrådet vidare fram 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.

Utskottet vill påminna om att EU-rätten föreskriver om ett icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Utskottet vill i sammanhanget 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. Statsrådet Anna Johansson har i svaret på en skriftlig fråga (fr. 2015/16:428) konstaterat att Trafikverket under rådande förhållanden gör bedömningen att underhåll av befintligt järnvägsnät behöver prioriteras framför att komplettera signalsystem.

Utskottet vill även lyfta fram att Transportstyrelsen med stöd av styrelsens 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 marknads 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 sin marknadstillsyn och marknadsövervakning är att verka för en effektiv järnvägsmarknad med sund konkurrens och likvärdiga villkor.

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 framhålla, liksom statsrådet Anna Johansson gjort i svaret på en skriftlig fråga

från december 2015, 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 att förbättra förutsättningarna för kommersiellt bedriven persontrafik. Utredningens förslag är för närvarande föremål för beredning inom Regeringskansliet. Statsrådet framhöll även att hon avser att fortsatt 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 vill även peka på 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 även belysts såväl av utskottets uppföljningsgrupp i rapporten Kollektivtrafiklagen – en uppföljning som av Utredningen om järnvägens organisation. Utredningens förslag bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

I budgetpropositionen för 2016 (prop. 2015/16:1, utg.omr. 22) anger regeringen att den ser påtagliga behov av att identifiera åtgärder som ytterligare skulle kunna förbättra järnvägens funktionssätt och 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 har vidare tagit del av att Utredningen om järnvägens organisations slutbetänkande En annan tågordning bereds inom Regeringskansliet.

Utskottet finner inte skäl att föregripa beredningen och vidta några åtgärder med anledning av motionsförslagen. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2015/16:287 (FP), 2015/16:408 (M) och 2015/16:3059 (M, C, FP, KD) yrkande 8.

Samhällsuppdrag för SJ AB

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om samhällsuppdrag för SJ AB med hänvisning till pågående beredning.

Jämför reservation 2 (V) och motivreservation 3 (M, C, L, KD).

Motionerna

I motion 2015/16:581 av Agneta Gille och Pyy Niemi (båda S) framförs att möjligheten att ge SJ ett mål om samhällsnytta bör ses över. Motionärerna framför att tågtrafiken är en nationell angelägenhet som ger tillväxt och som

gör Sverige mer tillgängligt. I motionen anges därför att staten borde använda sig mer strategiskt av SJ än vad som har gjorts de senaste åren. De samhällsekonomiska vinsterna med SJ:s tågtrafik är större än vad som syns i bolagets balans- och resultaträkning, varför SJ borde ha ett större ansvar än att enbart fokusera på ekonomisk vinst för bolaget.

Niclas Malmberg och Stina Bergström (båda MP) framför i motion 2015/16:2217 yrkande 1 att SJ bör få ett samhällsuppdrag. Motionärerna anser att i ett samhällsuppdrag bör det ingå att verka för fördubblingsmålet inom kollektivtrafiken genom ett ökat tågresande med hög punktlighet och kvalitet för resor mellan alla delar av Sverige och till huvudorterna i våra grannländer. Motionärerna pekar även på att riksdagen under förra mandatperioden riktade ett tillkännagivande till regeringen om att SJ bör få ett samhällsuppdrag och menar att det nu är dags för regeringen att definiera vad detta innebär.

Utskottets ställningstagande

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

I det sammanhanget vill utskottet 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. SJ hade fram till 2010 en rättighet till exklusiv kommersiell persontrafik på järnväg men har hittills inte haft något samhällsuppdrag. Riksdagen riktade emellertid våren 2014 (bet. 2013/14:TU19, rskr. 2013/14:342) 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 i högre utsträckning kan tillgodoses. Av regeringens skrivelse 2015/16:75 Redogörelse för behandling av riksdagens skrivelser till regeringen framgår att ärendet bereds inom Regeringskansliet.

Utskottet anser inte att det finns skäl att föregripa den pågående beredningen och avstyrker därmed motionerna 2015/16:581 (S) och 2015/16:2217 (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 4 (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 att produktiviteten, innovationen och effektiviteten på marknaderna för investeringar, drift och underhåll ökar. 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 föreslås att det förebyggande underhållet upphandlas i konkurrens från den 1 juli 2001 produktvis eller i lämpliga produktkombinationer. Skälet för en successiv konkurrensutsättning angavs vara att beställarorganisationen var ovan 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 varigenom 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.

Ansvar för järnvägssäkerheten

Det grundläggande syftet med offentligrättslig säkerhetsreglering på transportområdet är att förebygga olyckor och därmed hindra att människor, egendom och miljö kommer till skada i samband med transporter. Av artikel 4 i järnvägssäkerhetsdirektivet (direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar) framgår att medlemsstaterna ska se till att ansvaret för en säker drift av järnvägssystemet läggs på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare har ansvar för sina respektive delar av järnvägssystemet gentemot användare, kunder, berörd personal och tredje part. Av artikeln framgår vidare att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, för att kunna ta sitt ansvar för en säker drift av järnvägssystemet, ska vara skyldiga att genomföra nödvändiga åtgärder för riskhantering, i samarbete med varandra där det är lämpligt, tillämpa nationella säkerhetsbestämmelser och säkerhetsstandarder och inrätta säkerhetsstyrningssystem i enlighet med säkerhetsdirektivet. Sammanfattningsvis innebär artikel 4 att det är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som är ytterst ansvariga för en säker drift av järnvägssystemet. Järnvägssäkerhetsdirektivet är genomfört i svensk rätt genom järnvägslagen (2004:519) och föreskrifter meddelade med stöd av den. I 2 kap. finns bestämmelser om krav på järnvägssystem. En säker drift av järnvägssystemet ska uppnås genom att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare har ett förfarande för riskhantering och ett säkerhetsstyrningssystem som kan hantera de risker som verksamheten ger upphov till så att verksamheten kan bedrivas säkert. Detta gäller även risker hos anlitade entreprenörer. Av 2 § samma kapitel följer att bl.a. infrastrukturförvaltares verksamhet ska utföras så att skador till följd av verksamheten förebyggs. Verksamheten ska vidare vara organiserad så att den kan bedrivas på ett säkert sätt. Av 3 § samma kapitel följer att de som är sysselsatta i en infrastrukturförvaltares verksamhet ska ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter. Arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten får endast utföras av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig. I järnvägslagen bemyndigas regeringen eller den myndighet regeringen utser (Transportstyrelsen) att meddela föreskrifter om bl.a. säkerhetsstyrningssystem och utbildning. EU-kommissionen har vidare utfärdat förordningar om gemensamma säkerhetsmetoder för bedömning av överensstämmelse med kraven för att få säkerhetstillstånd respektive säkerhetsintyg för järnväg (kommissionens förordningar (EU) nr 1158/2010 och 1169/2010 om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetstillstånd för järnväg). Av dessa följer bl.a. att säkerhetsuppgifter ska vara delegerade till personal med lämplig kompetens. Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet enligt järnvägslagen. Det är i huvudsak genom tillsyn över säkerhetssystemet som Transportstyrelsen försäkras sig om att bl.a. infrastrukturförvaltare klarar av att driva sin verksamhet enligt gällande regler. Om Transportstyrelsen inom

ramen för tillsyn eller vid ett eventuellt tillbud uppmärksammas på att ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare inte uppfyller ifrågavarande krav och således inte har tagit vederbörligt ansvar för att hantera de risker som verksamheten ger upphov till kan myndigheten ingripa. I vissa fall kan det även utdömas straffrättsligt ansvar.

Tidigare behandling

Utskottet har behandlat motioner om underhåll av statens järnvägsinfrastruktur tidigare, bl.a. i betänkandena 2011/12:TU5, 2012/13:TU2, 2013/14:TU19 och 2014/15:TU13. Våren 2012 tillkännagav riksdagen för regeringen att den snarast bör 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 bör 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 på 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.

Motionerna

I motion 2015/16:1521 av Börje Vestlund m.fl. (S) framhålls behovet av åtgärder mot problem och systemfel i det svenska järnvägsnätet. Motionärerna framför att orsaken till dagens problem med järnvägen inte är enbart bristande resurser för drift, underhåll och reinvesteringar utan i stället en kombination av resursbrist och ogenomtänkt avreglering. Motionärerna menar att för att säkerställa de resurser som verkligen läggs på underhåll och reinvesteringar av svenska järnvägar krävs att organisationen för underhållet stöps om. I motionen anges att transaktionskostnaderna för dagens upphandlingssystem ökar i alldeles för hög takt. Vidare anser motionärerna att järnvägen är ett system och att det krävs samordning i alla led för att det ska fungera effektivt. I motionen anges att genom att splittra upp och inte utföra eget banunderhåll har Trafikverket förlorat kontrollen över läget ute i spåren.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) anser i kommittémotion 2015/16:3058 yrkande 1 att en genomlysning av Trafikverkets ledning och styrning bör göras för att nå en tydligare fördelning av ansvar, mandat och arbetsuppgifter. Motionärerna pekar på att det i betänkandet Koll på anläggningen (SOU 2015:42) har väckts frågor om huruvida Trafikverkets arbete är effektivt när det gäller exempelvis drift och underhåll av järnvägen. I motionen framhålls att det krävs att myndigheten får en bättre kunskap om järnvägsanläggningen

för att kunna göra bedömningar av vilket underhåll och vilka reinvesteringar som bör göras för att skapa mest nytta.

I kommittémotion 2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) framförs i yrkande 7 att Trafikverket bör få i uppdrag att ta fram en nationell underhållsplan och i större utsträckning arbeta för en mer aggregerad bild av tillståndet på järnvägsspåren och planering av underhåll. Motionärerna framför att det är av yttersta vikt att Trafikverket mer systematiskt arbetar med att effektivisera och förbättra sin roll samt få en bättre koll på järnvägens faktiska status. Motionärerna pekar på förslaget i utredningen Koll på anläggningen att verket skulle få i uppdrag att ta fram en nationell underhållsplan.

I kommittémotion 2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 18 framförs att drift och underhåll av järnvägen även i fortsättningen ska upphandlas i konkurrens. Motionärerna framför att det vore direkt skadligt om allt järnvägsunderhåll återförstatligas. I motionen anges i yrkande 19 att det finns behov av att Trafikverket stärker sin funktion för tillstånds- och leveranskontroll samt uppföljning av järnvägsunderhållet.

Utskottets ställningstagande

För att järnvägen ska kunna användas på det avsedda sättet och vara framkomlig är det nödvändigt att infrastrukturen underhålls. Järnvägsunderhåll är således en viktig del i att åstadkomma ett väl fungerande järnvägssystem. Utskottet har vid flera tillfällen framfört att den statliga järnvägsanläggningen länge har varit eftersatt, vilket gör att behovet av åtgärder är mycket stort. Utskottet noterar därför med tillfredsställelse att även statsrådet Anna Johansson i svaret på en skriftlig fråga (fr. 2015/16:799) framförde att regeringen är angelägen om att järnvägsstandarden förbättras i närtid. Statsrådet konstaterade att Sverige under många år har satsat för små resurser på drift och underhåll av järnvägssystemet, vilket bidragit till den förseningsproblematik som systemet dras med framför allt vintertid. Statsrådet klargjorde att regeringen anser att det är viktigt att förstärka underhållet på järnvägen för att minska trafikstörningar och andra problem som förorsakar samhället och näringslivet onödiga kostnader samt för att öka järnvägens konkurrenskraft.

Mot den bakgrunden var utskottet därför mycket positivt till att det genom riksdagens beslut om vårandringsbudgeten 2015 genomfördes en förstärkning av drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen med 620 miljoner kronor. Utskottet välkomnar även den av regeringen aviserade sedermera fortsatta förstärkningen av drift och underhåll under perioden 2016–2018 med 1 240 miljoner kronor per år. Genom riksdagens beslut om budgetpropositionen för 2016 förstärktes järnvägsunderhållet med ytterligare 400 miljoner kronor under perioden 2016–2019.

Utskottet vill även påminna om att regeringen i ett tilläggsdirektiv till Utredningen om järnvägens organisation, beslutat den 19 december 2014,

pekade ut byggande och underhåll av infrastrukturen som ett särskilt angeläget område för en tidigarelagd delredovisning av vissa frågor och också kompletterade uppdraget med ett par nya frågor. Den delen av uppdraget behandlades i delbetänkandet Koll på anläggningen (SOU 2015:42) som överlämnades den 16 april 2015. I budgetpropositionen för 2016 (prop. 2015/16:1, utg.omr. 22) framhöll regeringen att den avser fortsätta bereda ärendet och vidta åtgärder för att staten ska ta det samlade ansvaret för kontroll och utförande vid underhållet av de svenska järnvägarna.

Vidare gav regeringen i uppdrag åt Trafikverket i december 2014 respektive juni 2015 att utreda och redogöra för Trafikverkets syn på alternativa former för organisering av underhållet av järnvägen samt att redogöra för det arbete som bedrivs med syfte att förbättra underhållsverksamheten inom järnvägen.

Trafikverket har vidare fått i uppdrag av regeringen att redogöra för underhållsåtgärder som i närtid kan förbättra järnvägens funktionalitet utanför de stora och mest trafikerade banorna. Uppdraget redovisades den 31 mars 2016. Trafikverkets förslag innehåller framför allt åtgärder för trädsäkring och växelbyten.

Statsrådet Anna Johansson konstaterade i en interpellationsdebatt den 1 mars 2016 (ip. 2015/16:72) att regeringen har ett omfattande underlagsmaterial att bereda och ta ställning till. Statsrådet framförde vidare att hon avser att inom kort återkomma med vilka åtgärder regeringen avser att vidta. Utskottet välkomnar detta och anser därmed inte att det finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionerna. Utskottet avstyrker således motionerna 2015/16:1521 (S), 2015/16:3058 (M) yrkande 1, 2015/16:3059 (M, C, FP, KD) yrkande 7 och 2015/16:3148 (KD) yrkandena 18 och 19.

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.

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 organisatörer. Om ett järnvägsföretag eller den som har auktorisation att ansöka om tåglägen anser att Trafikverkets beslut

inte överensstämmer med lagen eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen kan Trafikverkets beslut överklagas hos Transportstyrelsen.

Motionen

I motion 2015/16:297 av Betty Malmberg (M) yrkande 1 framförs att Trafikverkets tilldelning av tåglägen måste bli mer långsiktig och i yrkande 2 att Trafikverkets prioritering av trafik i samband med tilldelning av tåglägen bör ses över. Som skäl för yrkandena framförs bl.a. att Trafikverkets årliga beslut om tåglägen ges mycket sent på året. Motionären menar att planeringsarbetet för kollektivtrafiken därför måste göras om flera gånger på kort tid. Vidare anser motionären att då tilldelningen av tåglägen är ettåriga orsakar de en ryckighet som är olycklig och resurskrävande. Därför är, enligt motionärens mening, mer långsiktiga och stabila planeringsförutsättningar nödvändiga.

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 (bet. 2013/14:TU19, rskr. 2013/14:342) om att skyndsamt utreda hur kapacitetstilldelningen och trafikledningen kan bli mer effektiva. Av regeringens skrivelse 2015/16:75 Redogörelse för behandlingen av riksdagens skrivelser till regeringen framgår att riksdagens tillkännagivande om kapacitetstilldelningen bereds inom Regeringskansliet.

Utskottet vill även peka på att Utredningen om järnvägens organisation behandlade frågor om kapacitetstilldelningsprocessen. Utredaren framförde bl.a. att det är rimligt att regeringen närmare överväger och tar ställning till vad dagens och framtidens järnvägsnät ska användas till. I utredningen anges vidare 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). Utredningens förslag bereds inom Regeringskansliet.

Utskottet anser inte att det är lämpligt att föregripa den beredningsprocess som pågår inom Regeringskansliet om kapacitetstilldelningsprocessen. Motion 2015/16:297 (M) yrkandena 1 och 2 avstyrks därmed.

Vissa säkerhetsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om vissa säkerhetsfrågor inom järnvägstrafiken. Utskottet förutsätter att regeringen löpande och aktivt driver på frågan om ökad säkerhet på järnväg.

Jämför reservation 5 (SD).

Motionerna

I motion 2015/16:1386 av Fredrik Olovsson m.fl. (S) framförs att regeringen bör se över vilka åtgärder som kan vidtas för att öka förståelsen för riskerna och samhällskostnaderna för s.k. spårspring. Motionärerna konstaterar att problemen med att människor olovligen vistas på järnvägsspåren ökar. Motionärerna menar därför att dagens straff för detta inte är tillräckligt för att fungera avskräckande.

I motion 2015/16:1776 av Per Klarberg (SD) yrkas att passagerartåg med enbart en tjänstgörande lokförare ombord ska förbjudas. Motionären hänvisar till passagerarnas säkerhet och framför bl.a. att den fördröjning som uppstår vid exempelvis en brand med endast en ensamarbetande lokförare ombord kan innebära skillnaden mellan liv och död.

I motion 2015/16:1796 av Per Klarberg (SD) yrkas att intrångsskyddet från passagerarutrymmet in till lokförarens hytt under färd bör förstärkas. Motionären konstaterar att utskottet tidigare framfört att det förutsätter att regeringen aktivt driver frågan om ökad säkerhet på järnväg och att adekvata åtgärder vidtas i detta syfte. I motionen anges vidare att det inte hänt något på området sedan utskottets ställningstagande. Motionären anger att det säkerhetstänk som i dag finns inom flygbranschen saknas inom den svenska järnvägsbranschen och måste genomföras även här.

I motion 2015/16:1808 av Johnny Skalin (SD) framförs att staten bör säkerställa att alla obevakade övergångsställen i järnvägstrafiken tas bort för att ersättas med bevakning med signaler och bommar. Motionären konstaterar bl.a. att med dagens tysta snabbtåg i kombination med övergångar placerade i kurvor kan vem som helst bli överraskad av ett inkommande tåg.

Utskottets ställningstagande

Utskottet understryker att frågor om säkerhet är av hög prioritet för utskottet och vill i sammanhanget framhålla det angelägna i att man kan uppnå det transportpolitiska målet för säkerhet inom järnvägsområdet om att omkomna och skadade inom järnvägstransportområdet fortlöpande minskar.

När det gäller motionsförslagen om intrångsskydd och ensamarbete för lokförare vill utskottet framhålla att det är frågor av stor betydelse. Utskottet vill understryka att det har behandlat frågan om intrångsskydd tidigare och då

bl.a. pekat på att det finns flera aspekter som bör bli föremål för ytterligare överväganden, bl.a. den EU-rättsliga reglering som finns på området. I svaret på en skriftlig fråga (fr. 2015/16:272) har statsrådet Anna Johansson framfört att när det gäller frågan om arbete med att säkerställa att obehöriga inte ska kunna ta sig in till lokföraren under färd är detta främst en uppgift för järnvägsföretagen själva. Statsrådet pekade vidare på järnvägslagens EU-harmoniserade bestämmelser om skyldigheten att inrätta särskilda s.k. säkerhetsstyrningssystem i syfte att inom ramen för sin verksamhet bedriva ett systematiskt förebyggande säkerhetsarbete baserat på riskvärdering och riskhantering och vidta nödvändiga åtgärder för att hantera identifierade risker. Statsrådet lyfte även fram att Transportstyrelsen i egenskap av behörig tillsynsmyndighet är ansvarig för att se till att bl.a. järnvägsföretag uppfyller sina skyldigheter enligt lag och vidtar de åtgärder som är nödvändiga för att järnvägsverksamheten ska kunna bedrivas i enlighet med föreskrivna krav.

Mot denna bakgrund förutsätter utskottet att regeringen löpande och aktivt driver på frågan om ökad säkerhet på järnväg och att Transportstyrelsen i sin roll som tillsynsmyndighet ser till att gällande bestämmelser på säkerhetsområdet efterföljs.

Av 9 kap. 1 § järnvägslagen följer att utan infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags tillstånd får inte någon beträda spårområdet för järnväg utom på platser där det klart framgår att allmänheten har tillträde. Enligt uppgifter från Trafikverket omkommer trots det 80–90 personer varje år till följd av att ha vistats på spårområdet. Utskottet välkomnar därför att Trafikverket genomför en rad åtgärder på nationell nivå för att minska problemet, bl.a. kameraövervakning, patrullering, ombyggnad av stationsområden, uppsättning av stängsel, siktröjning och montering av skyltar. Trafikverket samverkar även med tågbolagen och bedömer att genom effektiva insatser kan antalet personpåkörningar på järnväg halveras till 2020.

Enligt statistik från Trafikverket dör eller skadas 16 personer svårt varje år i olyckor vid järnvägsövergångar. 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. 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 till följd av otillåten vistelse inom spårområden och vid järnvägsövergångar och förutsätter att Trafikverket fortsätter att vidta de åtgärder som är nödvändiga för att minska antalet döda och skadade.

Med anledning av detta avstyrker utskottet motionerna 2015/16:1386 (S), 2015/16:1776 (SD), 2015/16:1796 (SD) och 2015/16:1808 (SD).

Längre och tyngre godståg

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om längre och tyngre godståg med hänvisning till pågående åtgärder på området.

Jämför reservation 6 (M, C, L, KD).

Motionerna

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2015/16:3058 yrkande 5 att järnvägssystemet bör anpassas för längre och tyngre godståg där det är samhällsekonomiskt lönsamt. Motionärerna pekar bl.a. på att längre och tyngre godståg ökar tågets konkurrenskraft genom att förbättra lönsamheten och effektiviteten.

I kommittémotion 2015/16:3147 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 12 framhålls behovet av att tillåta tyngre och längre godståg. Motionärerna anser att en sådan möjlighet är den mest effektiva åtgärden för att radikalt öka kapaciteten för godstransporter och som dessutom ger lägre transportkostnader.

I kommittémotion 2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 20 framförs att ett starkt och konkurrenskraftigt näringsliv är beroende av en fungerande och välutvecklad infrastruktur. Motionärerna vill därför pröva möjligheterna för längre och tyngre godståg. I motionen anges att det skulle leda till miljövänligare, säkrare och effektivare godstransporter och därmed bidra till att stärka bl.a. skogsnäringens konkurrenskraft.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla att en omställning av transportsektorn för att bryta fossilberoendet och minska utsläppen är såväl nödvändig som möjlig. Det förutsätter ett samhälle där vi använder transporter på ett smartare sätt, bl.a. genom en överflyttning av gods från väg till järnväg och ännu mer effektiva järnvägstransporter såsom, exempelvis längre och tyngre tåg. Enligt uppgift från Trafikverket får ett 730 meter långt godståg med sig 15 procent mer betalande last än den tidigare maxlängden på 630 meter. Trafikverket uppger vidare att en annan viktig effekt är att mer gods på samma tåg även kan frigöra kapacitet på spåret för andra tåg.

Mot bakgrund av här behandlade motionsförslag vill utskottet peka på att försök har gjorts med tyngre och längre tåg i det s.k. Elvisprojektet där ett 730 meter långt godståg kördes mellan Gävle och Malmö. Demonstrationsförsöket som genomfördes av Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI),

Linköpings universitet, Trafikverket, Skogsindustrierna och fem skogsindustriföretag, visade att det är tekniskt möjligt med längre tåg på befintligt järnvägsnät men att det finns organisatoriska hinder. Utskottet har vidare tagit del av att ett intensivt arbete mellan Trafikverket och Hector Rail har resulterat i att det nu rullar 730 meter långa godståg i reguljär trafik i Sverige. Enligt uppgift från Trafikverket siktar verket på att landets järnvägar inom snar framtid ska ha kapacitet för längre tåg än så. Utskottet välkomnar detta.

Regeringen har framhållit att transportsystemet kontinuerligt behöver effektiviseras för att möta behoven från användarna och behovet av att minska utsläpp av koldioxid och andra miljöskadliga emissioner. Utskottet vill i sammanhanget framhålla att regeringen har pekat på att längre och tyngre tåg skulle göra det möjligt att utnyttja befintlig infrastruktur effektivare och göra järnvägen mer konkurrenskraftig och därmed bidra till regeringens ambition att flytta över gods från väg till järnväg och sjöfart. Mot den bakgrunden beslutade regeringen den 16 april 2015 att ge Trafikverket i uppdrag att redovisa vilka möjligheter det finns att i dag köra med längre och/eller tyngre godståg på det befintliga svenska järnvägsnätet. Trafikverket redovisade sitt uppdrag i augusti 2015 och kom bl.a. fram till följande:

- För att längre tåg ska kunna köras behöver mötesstationer och förbigångsspår vara tillräckligt långa. Sedan 1990-talet har man vid nybyggnation anpassat för 750 meter långa tåg vid mötesstationer och förbigångsspår. Äldre sträckor har däremot ofta för långt mellan dessa platser med tillräcklig längd.
- Tågen måste bildas och upplösas någonstans, och det kräver planering för att inte de processerna ska störa annan tågtrafik samt tillräckliga spårlängder på bangårdar.
- I dag tillåts trafikering på hela järnvägen av tåg med axeltryck på 22,5 ton, vilket är det som ofta tillämpas i övriga Europa. Ett undantag är Malmbanan där 30 tons axeltryck är tillåtet. För att öka och tillåta en högre största axellast krävs ofta större investeringar. De åtgärder som behöver göras för att klara av tyngre tåg kan vara t.ex. spårbyten på olika sträckor.
- Längre och tyngre tåg leder till längre bromssträckor. För att hantera detta används bromstalstabeller vilka behöver justeras för längre tåg. I samband med detta måste också signalsystemet ses över. Signalerna behöver vara placerade så att lokföraren får besked i tid och hinner agera.

Utskottet vill även peka på att regeringen i utredningsdirektiven till Trafikverket framhöll att det finns ett EU-krav om att möjliggöra minst 750 meter långa tåg på TEN-T:s stamnät 2030, men att det kan finnas behov av en snabbare anpassning med hänsyn till den gränsöverskridande godstrafiken mellan Sverige och Danmark/Tyskland, detta särskilt med tanke på att en fast förbindelse mellan Danmark och Tyskland, Fehmarn bält, väntas stå klar redan 2021.

Enligt uppgift från Regeringskansliet pågår arbete på Trafikverket med anledning av de föreslagna åtgärderna. Utskottet välkomnar detta.

Mot bakgrund av pågående arbete avstyrker utskottet motionerna 2015/16:3058 (M) yrkande 5, 2015/16:3147 (KD) yrkande 12 och 2015/16:3148 (KD) yrkande 20.

Gränsöverskridande järnvägstrafik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om gränsöverskridande järnvägstrafik. Utskottet förutsätter bl.a. att Trafikverket planerar och samordnar införandet av signalsystemet ERTMS med Sveriges grannländer.

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

Motionerna

I motion 2015/16:1858 av Per Klarberg (SD) framförs att Sverige bör skapa en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik för att bibehålla de viktiga korridorerna för järnvägstrafik. Motionären pekar bl.a. på utvecklingen inom den utrikes järnvägstrafiken som i dag går mot en framtida envägsstrategi där mer och mer av trafiken styrs över Danmark, något som på sikt är ett hot mot ett mångfasetterat utbud av järnvägstrafik för svensk industri.

I motion 2015/16:1859 av Per Klarberg (SD) yrkas att införandet av ERTMS bör begränsas till de linjer och de fordon som har en gränsöverskridande trafik. Motionären pekar på att för majoriteten av fordonen på svenska spår blir det en investering utan någon som helst nytta då det är en väldigt liten del av tågtrafiken i Sverige som är gränsöverskridande.

I kommittémotion 2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 3 framhålls att regeringen konsekvent, på alla nivåer, bör arbeta för ett fullt genomförande av fjärde järnvägspaketet. I motionen anges att åtgärder på EU-nivå är nödvändiga för att utveckla sammanhållna och effektivt fungerande marknader för järnvägstransporter i Europa. Motionärerna anser att marknadsöppning för persontrafik inom det fjärde järnvägspaketet genom ökad konkurrens bidrar till att tillgodose resenärernas och samhällets krav på ett attraktivt, effektivt och långsiktigt hållbart trafikutbud av god kvalitet. Motionärerna pekar vidare på att regeringen på EU-nivå har en historia av att inte till fullo verka för att fjärde järnvägspaketet ska införas, vilket är högst oroande. I yrkande 4 framförs att införandet av järnvägens nya signalsystem ERTMS om möjligt bör synkroniseras med närliggande länder för största effektivitet. För Sveriges del är Danmark och Tyskland av särskilt intresse eftersom det i huvudsak är i dessa länder som utbyte av järnvägstrafik kommer att ske.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det sedan tidigt 1990-tal inom EU pågår ett arbete med att bygga upp ett enhetligt järnvägssystem inom Europa. Det har inrättats ett gemensamt europeiskt järnvägsområde med gemensamma regler om driftskompatibilitet, säkerhet, infrastrukturförvaltare och järnvägsmarknad. Utskottet vill vidare peka på att en överenskommelse mellan rådet och Europaparlamentet om det fjärde järnvägspaketet träffades den 19 april 2016. Överenskommelsen förväntas formellt antas av Europaparlamentet och rådet hösten 2016. Utskottet kan konstatera att vid behandlingen i rådet har Sverige röstat ja till överenskommelserna.

Utskottet vill även peka på att den 10 november 2015 öppnade den längsta av de nio godskorridorer som etableras i det europeiska järnvägsnätet. Korridoren Scan-Med RFC löper från Stockholm/Oslo till Palermo på Sicilien. Syftet är att underlätta för gränsöverskridande transporter på järnväg. De nya transportkorridorerna ska underlätta järnvägstransporter bl.a. genom att transportören bara behöver ansöka om kapacitet en gång i godskorridorens s.k. one stop shop istället för som i dag, i alla länder som ska passeras. Godskorridorerna har i huvudsak samma sträckning som TEN-T, som syftar till att utveckla transportinfrastrukturen.

Utskottet välkomnar uttalanden från statsrådet Anna Johansson om att det är viktigt att den gränsöverskridande transportinfrastrukturen gör det attraktivt att bo och arbeta över landsgränserna. Statsrådet framförde vidare att dialog mellan de nordiska ländernas regeringar om utvecklingen av infrastrukturen är viktigt för att godstransporterna och pendlingen för de ca 70 000 personer som passerar gränserna varje dag ska ske på ett effektivt sätt. Kommande möten mellan Nordiska rådet och företrädarna för de nordiska medlemmarna kommer bl.a. att fungera som en blick in i framtiden på hur transport och infrastruktur kan se ut 2050 och var vi står i dag. Vidare kommer det enligt statsrådet att diskuteras nationella transportplaner och prioriteringar samt samarbetet mellan ländernas transportmyndigheter och deras uppdrag.

När det gäller motionsförslagen om ERTMS vill utskottet inledningsvis framhålla att ERTMS är ett gemensamt signalsystem för Europa och således en del av EU:s långsiktiga strategi för att standardisera järnvägstrafiken. Tanken med ett gemensamt europeiskt signalsystem är att underlätta för gränsöverskridande trafik. Av EU-lagstiftningen följer bl.a. att medlemsstaterna ska ha utrustat sex godskorridorer genom Europa (och dessutom enskilda sträckor som knyter ihop korridorerna med storstäder och hamnar) med ERTMS inom angivna tidsfrister. I Sverige driver Trafikverket genomförandet av ERTMS i nära samarbete med branschen. ERTMS är införd på pilotbanorna Ådals- och Botnia-, Haparanda- samt Västerdalsbanan. Införandet i Sverige kostar 30 miljarder kronor (prisnivå 2012). Av uppgift från Trafikverket är införandet i Sverige beroende av grannländernas planering och tekniska standard. Trafikverket uppger bl.a. att tågoperatörer som har trafik genom exempelvis Danmark påverkas.

Trafikverket framhöll vid sitt besök i utskottet den 26 april 2016 att det krävs en reinvestering i järnvägens signalsystem för att det ska vara möjligt att upprätthålla trafiken. Trafikverket framförde vidare att ERTMS bl.a. ger en standardisering av järnvägen, lägre underhållskostnader, möjlighet till höghastighet, driftskompatibilitet m.m. Branschföreningen Tågoperatörerna framförde dock vid sitt besök i utskottet samma dag att det inte blir ökad kapacitet eller hastighet när ERTMS införs. De menar att signalsystemet är ett internt produktionssystem som innebär ökade kostnader men inte nya intäkter. Vidare framförde Tågoperatörerna att operatörernas syn på ERTMS präglas av de problem som funnits i form av bl.a. kostnadsökningar, förseningar och driftsstörningar. Järnvägsgruppen KTH framförde vid besök i utskottet vid samma tidpunkt att införandet av ERTMS i Sverige bör koordineras med motsvarande processer i Sveriges grannländer, främst Norge, Danmark och Tyskland.

Utskottet förutsätter att Trafikverket planerar och samordnar införandet av ERTMS så att det sker i takt med Sveriges grannländer. Utskottet avser även att noga följa utvecklingen i denna fråga. Med hänsyn till bl.a. pågående arbete avstyrker utskottet dock motionerna 2015/16:1858 (SD), 2015/16:1859 (SD) och 2015/16:3058 (M) yrkandena 3 och 4.

Statistik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om statistik. Utskottet hänvisar till pågående beredning inom Regeringskansliet och förutsätter att regeringen återkommer till riksdagen inom kort.

Jämför reservation 9 (M, C, L, KD).

Motionerna

Lars Eriksson (S) yrkar i motion 2015/16:303 att det bör göras en översyn av hur det kan bli enklare för kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter att få tillgång till resandestatistik. Motionären pekar bl.a. på att när städer planerar för nya resecentrum är man i behov av statistik för att bättre kunna dimensionera vid resecentrum, både för stationen och för buss, taxi och parkeringar. Motionären framhåller även att den som vill öppna en affärsverksamhet i resecentrum vill naturligtvis också veta när och i vilken omfattning folk reser, för att kunna anpassa sin verksamhet.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framför i kommittémotion 2015/16:3058 yrkande 29 att kollektivtrafikföretag bör offentliggöra tillgängliga data för att på så sätt möjliggöra en plattform med öppna data.

I kommittémotion 2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 9 framförs att regeringen bör verka för att i högre utsträckning

offentliggöra marknadsdata och statistik över järnvägssystemet i form av exempelvis resenärsvolymerna för att främja konkurrens på spåren.

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 2014/15:TU13. 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 har behandlat frågan om statistik och framför bl.a. att regeringen bör ta initiativ till kraftfulla förbättringsåtgärder när det gäller insamling och sammanställning av statistik och andra uppgifter. Utredaren framför 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, både vad gäller insamling och lämning av uppgifter.

Av regeringens skrivelse 2015/16:75 Redogörelse för behandlingen av riksdagens skrivelser till regeringen framgår att frågan har behandlats av Utredningen om järnvägens organisation som avrapporterade sitt slutbetänkande den 16 december 2015. Regeringen framför att ärendet är föremål för beredning inom Regeringskansliet.

Utskottet ser positivt på att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och andra aktörer offentliggör tillgängliga data. Vidare är det av vikt att Trafikanalys offentliga data har en god tillgänglighet.

Utskottet välkomnar att regeringen arbetar med frågan och förutsätter att regeringen återkommer till riksdagen inom kort. Med hänsyn till pågående beredning avstyrker utskottet därmed motionerna 2015/16:303 (S), 2015/16:3058 (M) yrkande 29 och 2015/16:3059 (M, C, FP, KD) yrkande 9.

Resenärsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa resenärsfrågor. Utskottet framhåller betydelsen av ett tryggt, säkert och tillgängligt kollektivtrafiksystem och hänvisar till pågående utvecklingsarbete.

Jämför reservation 10 (M).

Motionerna

I motion 2015/16:493 framhåller Lotta Finstorp (M) att man bör se över möjligheterna att utse försökslän för en pilotstudie av kundvalsmodell i kollektivtrafiken. Motionären framhåller att pilotstudien bör göras i nära samverkan med företrädare för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och att ett statsbidrag för pilotstudien bör undersökas. I motionen anges att en av orsakerna till den högst begränsade effekten av marknadsöppningen är att huvuddelen av kollektivtrafiken upphandlas och skattesubventioneras till drygt hälften av kostnaderna, vilket utestänger kommersiella aktörer från marknaden.

Helena Lindahl och Per Lodenius (båda C) framhåller i motion 2015/16:3025 att det bör göras en översyn för att se hur resenärernas ställning inom kollektivtrafiken kan stärkas. I motionen anges att i tidigare arbete med att bl.a. utveckla transportsystem har inte resenärsperspektivet fångats upp på ett systematiskt sätt. Motionärerna anser att det är angeläget att en funktion kommer till stånd som säkerställer och stärker resenärernas ställning inom kollektivtrafiken. Det skulle bl.a., menar motionärerna, ge möjlighet att fokusera på resandet i hela landet, se möjligheterna till samspel mellan olika trafikslag och skapa förutsättningar för kunskap och intresse kring resenärernas behov.

I kommittémotion 2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 30 framförs att regelverket för s.k. plankning bör ses över för att om möjligt skapa mer preventiva åtgärder. Enligt motionärerna fungerar inte dagens utformning av den s.k. tilläggsavgiften för en passagerare som inte har löst sin biljett för kollektivtrafikfärd tillräckligt väl. Den är dessutom avhängig av att många kontroller utförs. Motionärerna framhåller att under 2012 var ca 3 procent av resorna i Stockholms län s.k. plankning.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har behandlat frågor som har betydelse för resenärer tidigare, bl.a. i betänkande 2014/15:TU13. Utskottet har framhållit att utvecklingen av ett system som underlättar för resenärer och ett tryggt, säkert och tillgängligt transportsystem för alla är av stor betydelse. Utskottet har även välkomnat de initiativ som har tagits av branschen.

I proposition 2009/10:200 Ny kollektivtrafiklag konstateras att det i utpräglade glesbygder finns ett relativt litet utbud av allmän kollektivtrafik medan den särskilda kollektivtrafiken kan vara relativt omfattande i förhållande till befolkningen. Det klargörs vidare i propositionen att det därför behövs en väl fungerande samordning av olika sorters kollektivtrafik för att utnyttja offentliga medel optimalt i syfte att skapa tillgänglighet.

Utskottet vill påminna om att den nya lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter trädde i kraft den 1 april 2016. Lagen omfattar regionala resor med tåg, spårväg, tunnelbana och buss och gäller för sträckor under 150 kilometer. Lagen ersätter de allmänna resevillkor som tillämpades innan dess, bl.a. de frivilliga resegarantierna och lagen om rätt till reseinformation. Vid resor som är 150 kilometer eller längre gäller EU:s tåg- och busspassagerarförordningar. Förordningarna innehåller likartade bestämmelser om rätt till ersättning och information vid förseningar och inställda avgångar.

Utskottet vill i sammanhanget även framhålla det viktiga arbete som organisationer för resenärer bedriver, såsom Resenärsforum. Organisationen är en samverkansplattform och tar bl.a. fram remissyttranden och rapporter om aktuella frågor.

När det gäller motionsförslag om s.k. plankning vill utskottet peka på att enligt lagen (1977:67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik får den som driver kollektiv persontrafik, för vilken regeringen eller en förvaltningsmyndighet fastställer taxan, ta ut en tilläggsavgift av resande som inte kan visa giltig biljett. Inom Regeringskansliet har man utarbetat promemorian Ny lag om tilläggsavgift i kollektivtrafik (Ds 2016:9) som bl.a. innehåller ett förslag till ny lag om tilläggsavgift. I den nya lagen föreslås att en transportör som avser att tillämpa systemet med tilläggsavgift själv ska bestämma storleken på avgiften anpassad till den trafik som den enskilda transportören bedriver, dock inom en högsta gräns som anges i lagen. I promemorian föreslås den nya lagen träda i kraft den 1 juli 2017. Promemorian är föremål för remissbehandling till den 1 september 2016. Utskottet har i sammanhanget vidare noterat att det av uppgifter i medierna framkommer att SL planerar för bl.a. modernare spärrar och fler kontrollanter i Stockholms innerstad för att minska antalet resenärer som inte har löst biljett.

Mot bakgrund av bl.a. pågående utvecklingsarbete avstyrker utskottet motionerna 2015/16:493 (M), 2015/16:3025 (C) och 2015/16:3058 (M) yrkande 30.

Upprivning av kollektivtrafiklagen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att riva upp kollektivtrafiklagen. Utskottet framhåller att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen.

Jämför reservation 11 (V).

Motionen

I partimotion 2015/16:756 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 1 framförs att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag som river upp beslutet om att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik. Som skäl för yrkandet framförs bl.a. att det inte finns några internationella exempel som visar att avreglerad kollektivtrafik ger fler aktörer, ett ökat trafikutbud och lägre priser. Motionärerna menar att de system som lyckats bäst är de där det offentliga tar ett stort organisatoriskt och finansiellt ansvar medan själva utförandet kan bedrivas av olika aktörer.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Kollektivtrafiken ska därför vara attraktiv och anpassad efter de förutsättningar som råder i landets olika delar. Riksdagen har tidigare godkänt regeringens propositioner om en ny kollektivtrafiklag (bet. 2009/10:TU21, rskr. 2009/10:379) och om kompletteringar av kollektivtrafiklagen (bet. 2011/12:TU5, rskr. 2011/12:247). Utskottet vill lyfta fram att ett syfte med den nya kollektivtrafiklagen är att stärka det offentligas arbete med kollektivtrafiken såsom införandet av regionala kollektivtrafikmyndigheter och bestämmelser om trafikförsörjningsprogram osv.

I sammanhanget vill utskottet också peka på den uppföljning som trafikutskottet har gjort av kollektivtrafiklagen med utgångspunkt i de transportpolitiska målen och lagstiftningen på området. Viktiga aspekter i uppföljningen har varit resenärernas rättigheter, kollektivtrafikföretagens marknadstillträde och de regionala och centrala myndigheternas agerande. Trafikutskottet bedömde bl.a. att en allmän översyn bör göras av kollektivtrafiklagen.

Utskottet är inte berett att ta något initiativ med anledning av motion 2015/16:756 (V) yrkande 1, som därmed avstyrks.

Utvärdering av kollektivtrafiklagen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att utreda och utvärdera kollektivtrafiklagen. Utskottet hänvisar bl.a. till utskottets uppföljningsgrupps nyligen genomförda uppföljning av kollektivtrafiklagen.

Jämför reservation 12 (M, C, L, KD).

Motionen

I kommittémotion 2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 11 konstateras att det är långt kvar tills förutsättningarna för kommersiell linjetrafik är i nivå med de intentioner som kollektivtrafiklagen eftersträvar. Motionärerna framför bl.a. att det finns problem med trafikpliktsbeslut och tillträde till offentligt ägda terminaler och bytespunkter, informationssystem samt betalsystem. I motionen yrkas därmed att regeringen snarast bör utreda och utvärdera den nya kollektivtrafiklagen i syfte att stärka konkurrens, öppenhet och transparens.

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 slutrapporterades 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 framhålla att det den 19 november 2015 beslutade att genomföra en uppföljning av kollektivtrafiklagen. Huvudinriktningen för uppföljningen har varit att ur ett brukarperspektiv undersöka vilka effekter införandet av lagen har fått för resenärerna. Den övergripande bedömning som uppföljningsgruppen gör är att en allmän översyn bör göras av kollektivtrafiklagen. Uppföljningsgruppen menar att en

sådan översyn bör beakta de iakttagelser och bedömningar som gjorts i uppföljningen.

Utskottet vill även peka på att sommaren 2016 väntas det fattas beslut om en ny kollektivtrafikförordning i EU. Regeringen framhåller därför i vårändringspropositionen för 2016 (prop. 2015/16:99) behov av att se över den svenska kollektivtrafiklagen. Regeringen anser att det i detta sammanhang också är viktigt att analysera vilka effekter den kollektivtrafiklag som trädde i kraft 2012 haft för resenärer och för samhällets kollektivtrafikplanering samt för kostnader för detta. I en interpellationsdebatt i december 2015 (ip. 2015/16:44) framförde statsrådet Anna Johansson 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.

Med hänsyn till pågående arbete finner inte utskottet att det finns skäl att ta något initiativ med anledning av motion 2015/16:3059 (M, C, FP, KD) yrkande 11, som därmed avstyrks.

Ökad kollektivtrafik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om ökad kollektivtrafik med hänvisning till pågående arbete och beredning.

Jämför reservation 13 (V).

Motionerna

Jonas Sjöstedt m.fl. (V) anför i partimotion 2015/16:756 yrkande 2 att regeringen bör återkomma till riksdagen med en handlingsplan för hur målen om fördubblad resandeandel för kollektivtrafiken på sikt samt fördubblat antal resor till 2020 ska kunna förverkligas. I motionen konstateras att det inte finns något större behov av mer omfattande utredningar, men däremot bör det genomföras en snabbutredning med en mer sammanfattande översyn för detta. Översynen bör resultera i en handlingsplan med förslag på åtgärder och styrmedel. Motionärerna framför i yrkande 3 att Trafikverket bör få i uppdrag att i samarbete med andra berörda myndigheter utarbeta samhällsekonomiska nyttoberäkningsmodeller för satsningar på kollektivtrafik. I yrkande 4 framför motionärerna vidare att regeringen också bör ge Trafikverket i uppdrag att analysera behov av nationella åtgärder för att stärka kostnadseffektivitet i resandeökningen inom den lokala och regionala kollektivtrafiken för att nå fördubblingsmålet.

I motion 2015/16:1139 av Rasmus Ling m.fl. (MP) framförs att regeringen bör föra en dialog med berörda aktörer om hur en fördubbling av kollektivtrafiken kan finansieras på ett effektivt och ansvarsfullt sätt, vad gäller både investeringar och drift. Motionärerna framför att för att en

fördubblad kollektivtrafik ska bli verklighet måste staten vara med och bidra till finansieringen av en framtida kollektivtrafik. I motionen anges att en modell som skulle kunna prövas är en kollektivtrafikmiljard, dvs. huvudmän för kollektivtrafik får medel beroende på hur många nya resenärer man lyckats attrahera. Motionärerna framför att det skulle innebära att kollektivtrafikhuvudmännen själva kan välja de metoder de tror är mest effektiva.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid flera tillfällen framhållit att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Utskottet menar att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och anpassad efter de förutsättningar som råder i landets olika delar. En väl anpassad kollektivtrafik ger människor en geografisk tillgänglighet på ett energieffektivt och långsiktigt hållbart sätt.

Utskottet vill särskilt lyfta fram kollektivtrafikbranschens initiativ till målet om en fördubblad kollektivtrafik. Det övergripande målet är att kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas på sikt, och som ett mål på vägen ska antalet resor med kollektivtrafik fördubblas till 2020 jämfört med 2006. Utskottet välkomnar initiativet och följer arbetet med stort intresse. Våren 2015 riktade riksdagen därför också ett tillkännagivande till regeringen om statens roll i att bidra till att skapa rätt förutsättningar för att kollektivtrafikbranschens mål om en fördubblad kollektivtrafik ska kunna nås (bet. 2014/15:TU13, rskr. 2014/15:207). Utskottet påminde om att kollektivtrafik är en fråga som är föremål för överväganden i första hand på regional nivå samtidigt som utskottet underströk att även staten kan vidta åtgärder för att understödja branschens mål om fördubblad kollektivtrafik, inte minst genom att bidra till att ge kollektivtrafikbranschen de förutsättningar som krävs när det gäller exempelvis infrastruktur. Av regeringens skrivelse 2015/16:75 framgår att ärendet bereds inom Regeringskansliet.

Utskottet välkomnar vidare de satsningar som regeringen har gjort på kollektivtrafiken. Utskottet vill gärna bl.a. lyfta fram att regeringen har 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 även 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 sedermera 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 spridningen över landet, åtgärdernas genomförbarhet och överensstämmelse med uppdragets syfte. I budgetpropositionen för 2015 (prop. 2014/15:1 utg. omr. 22) aviserade regeringen även 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.

Utskottet vill vidare peka på att i budgetpropositionen för 2016 (prop. 2015/16:1 utg.omr. 22) framför regeringen att det är viktigt att staten bidrar aktivt till att förbättra förutsättningarna för personer att resa med kollektivtrafiken. Regeringen pekar på att den har flera möjligheter till åtgärder som kan förbättra förutsättningarna för kollektivt resande; framför allt gäller det förbättring av transportinfrastrukturen och genom de regler som styr förhållandena på transportområdet. I budgetpropositionen anges också att det är angeläget att samhällsplaneringen generellt och i ökad utsträckning främjar en samhällsstruktur med goda möjligheter att resa kollektivt, till fots eller med cykel.

Statsrådet Anna Johansson underströk vidare i en interpellationsdebatt i december 2015 (ip. 2015/16:44) bl.a. att en väl fungerande kollektivtrafik är en mycket viktig del av transportsystemet. Statsrådet framförde att det är viktigt att kollektivtrafiken blir attraktivare för att fler ska välja att resa med sådana färdmedel. Vidare konstaterade statsrådet att medel som staten förfogar över för att förbättra kollektivtrafiken är att utveckla den övergripande transportinfrastrukturen, främst i form av vägar och järnvägar. För utvecklingen av infrastrukturen pågår en planeringsprocess som kommer att leda fram till att regeringen under innevarande mandatperiod fattar beslut om en ny nationell plan. Statsrådet konstaterade samtidigt att Sveriges kollektivtrafik står inför flera utmaningar, varav en av de största är att kostnaden för trafiken ökar mer än vad resandet gör. Utskottet delar denna uppfattning.

Utskottet vill dock även peka på att tillgången till kollektivtrafik som alternativ till bil är begränsad på landsbygden. För att främja den regionala tillväxten och goda levnadsvillkor på Sveriges landsbygd är utskottet därför positivt till att regeringen i budgetpropositionen för 2016 föreslog satsningar på bl.a. kollektivtrafik i landsbygd. Satsningen på kollektivtrafik i landsbygd föreslås uppgå till 200 miljoner kronor 2016 och beräknas uppgå till 210–230 miljoner kronor per år 2017–2019. Trafikverket ska samråda med länen om vad som kan uppnås i respektive län och därefter föreslå regeringen hur medlen bäst kan användas. Utskottet välkomnar vidare att Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har fått i uppdrag att genomföra en studie om hur exempelvis innovativa lösningar kan öka medborgares vilja och möjlighet att resa kollektivt på den svenska landsbygden. Uppdraget ska redovisas i en delrapport under november 2016 samt i en slutrapport under november 2017.

Utskottet vill även lyfta fram att den uppföljning av kollektivtrafiklagen som nyligen har genomförts av utskottet visar att det finns en betydande

kreativitet hos aktörerna inom kollektivtrafiken – en förmåga att se nya alternativ och lösningar på gamla problem. Utskottet pekar bl.a. på att ett mer konkret uttryck för detta är K2 som nationellt centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik.

Utskottet välkomnar sammanfattningsvis regeringens uttalanden om vikten av en ökad kollektivtrafik. Med hänsyn till pågående arbete och beredning inom Regeringskansliet finner inte utskottet att det finns anledning att vidta några initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2015/16:756 (V) yrkandena 2–4 och 2015/16:1139 (MP).

Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om färdtjänst och tillgänglighet inom kollektivtrafiken. Utskottet framhåller betydelsen av tillgänglighet inom kollektivtrafiken och avstyrker motionsförslagen med hänvisning till pågående utvecklings- och utredningsarbete.

Jämför reservation 14 (V).

Gällande rätt

Lagen om färdtjänst

Av lagen (1997:736) om färdtjänst framgår att tillstånd till färdtjänst ska meddelas för dem som på grund av en funktionsnedsättning, som inte endast är tillfällig, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel. Varje kommun ansvarar i fråga om kommuninvånarna för att färdtjänst av god kvalitet anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och andra kommuner. Om en kommun har överlåtit sina uppgifter till en regional kollektivtrafikmyndighet ansvarar myndigheten för att färdtjänst anordnas inom kommunen.

Lagen om riksfärdtjänst

Av lagen (1997:735) om riksfärdtjänst framgår att tillstånd till riksfärdtjänst ska meddelas om resan till följd av den sökandes funktionsnedsättning inte till normala reskostnader kan göras med allmänna kommunikationer eller inte kan göras utan ledsagare, ändamålet med resan är rekreation eller fritidsverksamhet eller någon annan enskild angelägenhet, resan görs inom Sverige från en kommun till en annan kommun, resan görs med taxi, ett för ändamålet särskilt anpassat fordon eller med allmänna kommunikationer tillsammans med ledsagare, och resan inte av någon annan anledning bekostas

av det allmänna. Frågor om tillstånd till riksferdtjänst prövas av den kommun där den sökande är folkbokförd eller, om kommunens uppgifter har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, av denna.

Lagen om handikappanpassad kollektivtrafik

Enligt lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik ska den som har tillsyn över kollektivtrafik och den som utövar sådan trafik se till att trafiken anpassas med hänsyn till resenärer med funktionsnedsättning. Vidare ska särskilda behov hos personer med funktionsnedsättning beaktas när kollektivtrafiken planeras, och de färdmedel som används ska så långt möjligt vara lämpade för resenärer med funktionsnedsättning.

Lagen om kollektivtrafik

Av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik följer att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärgrupper. Vidare ska ett regionalt trafikförsörjningsprogram bl.a. redovisa tidsbestämda mål och åtgärder för en anpassning av kollektivtrafiken med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning. Följande ska vidare redovisas: de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, omfattningen av trafik enligt lagen om färdtjänst och lagen om riksferdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Diskrimineringslagen

Den 1 januari 2015 trädde nya bestämmelser i kraft i diskrimineringslagen (2008:567) om bristande tillgänglighet som en form av diskriminering. Reglerna ska stärka och komplettera andra lagar och regler om tillgänglighet. Bristande tillgänglighet innebär att en person med funktionsnedsättning missgynnas därför att man inte gjort skäligen tillgänglighetsåtgärder för att personen ska komma i en jämförbar situation med personer utan funktionsnedsättning. Vilka åtgärder som är skäligen bedöms utifrån bl.a. lagens krav på tillgänglighet samt praktiska och ekonomiska förutsättningar. Förbudet mot diskriminering ska bidra till att öka tillgängligheten i samhället så att människor med funktionsnedsättning kan delta på likvärdiga villkor.

Motionerna

Edward Riedl (M) konstaterar i motion 2015/16:151 att det finns behov av ökad valfrihet inom färdtjänsten. Motionären pekar på att även om många kommuner har upphandlat färdtjänst har det ofta bara lett till att ett privat monopol har uppstått. I motionen framhålls att ett sätt att komma till rätta med denna brist skulle kunna vara att låta lagen om valfrihet utvidgas till att också gälla färdtjänst och sjukresor.

Jonas Sjöstedt m.fl. (V) menar i partimotion 2015/16:756 yrkande 7 att regeringen bör utreda och föreslå åtgärder för att samma normer för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ska gälla för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt. Motionärerna föreslår vidare i yrkande 8 att det ska göras en översyn av hur ökad tillförlighet samt stärkt resegaranti kan åstadkommas för resande inom färdtjänsten.

I motion 2015/16:1438 av Börje Vestlund (S) framhålls att det är angeläget att de som tillfälligt mist sina körkort på grund av sjukdom beviljas färdtjänst tills de kan återfå sitt körkort, om det inte finns möjlighet till kollektivtrafik. Motionären pekar på att ungefär 60 procent av dem som får epilepsi efter medicinering blir praktiskt taget anfallsfria eller att risken att få ett anfall är mycket liten. Motionären efterfrågar mot denna bakgrund en översyn av färdtjänstlagen.

I motion 2015/16:1904 av Saila Quicklund (M) anges att färdtjänstlagen bör förtydligas så att människor med funktionsnedsättning ges möjlighet till färdtjänst, i synnerhet där kollektivtrafik inte finns tillgänglig men också när funktionsnedsättningen inte medger att man kör bil. Motionären menar att det inte tillräckligt tydligt framgår av lagen vilka resor som omfattas och att risken därför finns att kommunerna tolkar reglerna olika.

I motion 2015/16:1969 av Per Lodenius och Eskil Erlandsson (båda C) framhålls att det behöver göras en uppföljning och utifrån den tydliggöras vad som behöver göras för att kollektivtrafiken ska bli tillgänglig för alla. I motionen pekas på att det kan vara enkla saker som gör hela resan otillgänglig, exempelvis att det saknas bälten att spänna fast rullstolen med även om man kan ta sig ombord på bussen eller pressade turlistor som gör att buss- eller tågpersonal inte har tid eller kan hjälpa resenärer med funktionsnedsättning.

I motion 2015/16:2377 av Solveig Zander (C) betonas vikten av att möjliggöra för personer med stroke att kunna få färdtjänst för att få rehabilitering på annan ort.

Mikael Jansson (SD) yrkar i motion 2015/16:3068 att de som har rätt till färdtjänst ska ha lagligt stöd till färdtjänst när det annars skulle vara tal om sjukresa i landstingets regi. Motionären pekar på att i många fall rapporteras att färdtjänsten upplevs vara ett bekvämare, enklare och mer vant färd sätt än sjuktransporter. I motionen framhålls att med förslaget följer frågan om en mindre skatteväxling.

I motion 2015/16:3109 yrkande 1 pekar Markus Wiechel (SD) på att stora delar av kollektivtrafiken runt om i landet inte har anpassats för människor med funktionsnedsättning. Motionären framhåller att det inte sällan är kostnaden som stoppar anpassningen. I motionen yrkas därför att möjligheten att inrätta ett stimulansbidrag till kommuner för tillgänglighetsanpassning inom kollektivtrafiken bör utredas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid flera tillfällen tidigare behandlat frågor om färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning, senast våren 2015 (bet. 2014/15:TU13). 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 kunna arbeta, studera och delta i olika aktiviteter i samhället.

Utskottet anser att flera av de frågor som lyfts i motionerna är av stor betydelse och påminner om att trafikutskottet den 21 februari 2013 beslutade 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. 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 kring samordning och ansvar för funktionshindersfrågorna inom kollektivtrafiken som Myndigheten för delaktighet lyft fram bör ses över. Utskottet anser vidare att regeringen bör återkomma till riksdagen med en redovisning av vilka insatser som gjorts och vilka resultat som uppnåtts med anledning av trafikutskottets uppföljning Hela resan hela året! Utskottet påminner också om att det i betänkande 2014/15:TU1 angav att det ansåg att det vore värdefullt om regeringen återkommer till riksdagen med en redovisning om vad som gjorts med anledning av det som framkom i trafikutskottets uppföljningsrapport.

Utskottet konstaterar vidare att det framgår av budgetpropositionen för 2016 att under de senaste åren, har en positiv trend uppvisats där skillnaden i mobilitet mellan personer med funktionsnedsättning och övriga har minskat. Vidare framgår att Trafikverket under 2014 fortsatte att åtgärda hållplatser och stationsområden för personer med särskilda behov, men i en lägre takt än under 2010–2012. Totalt sedan 2008 har 66 av 150 utpekade stationer (44 procent) och 750 av ca 2 000 utpekade busshållplatser (38 procent) åtgärdats.

Utskottet välkomnar att andelen fordon i kollektivtrafiken anpassade för personer med funktionsnedsättning har ökat de senaste åren. När det gäller motionsyrkandet om normer för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning vill utskottet framföra att det är medvetet om att detta är något som även regleras inom EU-rätten. Utskottet vill framhålla att enligt uppgift från Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) har omkring 360 000

personer tillstånd att färdas med färdtjänst och de gör tillsammans ca 12 miljoner resor per år. Antalet resor har enligt SKL sjunkit betydligt under senare år som en följd av att kollektivtrafiken och den fysiska miljön har blivit mer tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. Utskottet vill även påminna om att enligt förordningen (2009:237) om regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. finns det möjlighet för regionala kollektivtrafikmyndigheter att ansöka om statlig medfinansiering för t.ex. ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för resenärer med funktionsnedsättning, i form av bl.a. busshållplatser.

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. Trafikanalys har även på uppdrag från regeringen genomfört förstudien Förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter (2014:7). Med särskilda persontransporter avses i sammanhanget färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor. Förstudien bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

I propositionen Mobilitetsstöd som komplement till färdtjänst (prop. 2013/14:36) föreslog regeringen en ny lag som ger kommunerna möjlighet att lämna ekonomiskt stöd för anskaffning och anpassning av ett motorfordon till personer med funktionsnedsättning som har tillstånd till färdtjänst men inte har rätt till bilstöd. Riksdagen antog regeringens lagförslag i februari 2014 (bet. 2013/14:SoU15, rskr. 2013/14:165).

Utskottet kan även konstatera att det pågår och har pågått utredningsarbete med kopplingar till lagen om valfrihet. Regeringen beslutade vidare i juni 2015 att lämna sin remiss till Lagrådet om en ny lag om offentlig upphandling, en ny lag om upphandling runt försörjningssektorerna samt ett förslag på en helt ny lag om upphandling av koncessioner. Syftet med lagförslagen är att genomföra EU:s nya direktiv om offentlig upphandling.

Mot bakgrund av pågående beredning och att utskottet förutsätter att det viktiga arbetet med att utveckla färdtjänsten och öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning fortsätter avstyrker utskottet motionerna 2015/16:151 (M), 2015/16:756 (V) yrkandena 7 och 8, 2015/16:1438 (S), 2015/16:1904 (M), 2015/16:1969 (C), 2015/16:2377 (C), 2015/16:3068 (SD) och 2015/16:3109 (SD) yrkande 1.

Kollektivtrafikens biljettsystem

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om kollektivtrafikens biljettsystem. Utskottet hänvisar till pågående utvecklingsarbete.

Motionerna

Bengt Eliasson och Robert Hannah (båda FP) framhåller i motion 2015/16:250 att det bör införas ett nationellt, enhetligt biljettsystem i kollektivtrafiken. Därför bör det, menar motionärerna, snarast tillsättas en utredning som skyndsamt utreder förutsättningarna för och genomförandet av ett gemensamt biljettsystem för hela landets kollektivtrafik. I motionen anges att resenären måste uppleva att det är enkelt att planera, köpa och genomföra en resa. Motionärerna menar att det finns lite eller ingen samordning mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i landet när det gäller att göra det lättare för medborgarna att välja att resa med kollektivtrafik i stället för med den egna bilen.

I partimotion 2015/16:756 anser Jonas Sjöstedt m.fl. (V) i yrkande 5 att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder som gör det lättare att betala för kollektivtrafikresor genom införande av ett gemensamt betalsystem för kollektivtrafiken med tydlig prissättning och transparenta villkor.

I motion 2015/16:2340 av Pyy Niemi och Sanne Eriksson (båda S) framhålls i yrkande 2 att det i dag är märkbart svårt att ta sig mellan olika län med olika biljettsystem. Motionärerna pekar på att frågan om harmonisering av biljettsystem utreds men konstaterar att det fortfarande inte är någon större press på kollektivtrafikbolagen att hitta en lösning. I motionen anges därför att regeringen bör verka för en harmonisering av olika biljettsystem i kollektivtrafiken.

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. I den uppföljning som genomförts av trafikutskottets uppföljningsgrupp Kollektivtrafiklagen – en uppföljning har det dock framkommit en rad problem när det gäller kollektivtrafikens gemensamma funktioner som biljett- och betalsystem. Utskottet konstaterar bl.a. att resenärerna ofta har problem att kunna betala kontant, att göra spontanköp och att köpa utlandsbiljetter. Utskottet bedömer därför att problemen kring biljett- och betalsystem bör ses över.

Näringsdepartementet initierade i maj 2014 en intern utredning i syfte 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 bör lämnas och att tillförlitligheten och kvaliteten ska vara åtminstone likvärdig med den kvalitet som kollektivtrafikföretagen har i sina egna system. En gemensam portal bedöms lämpligt för enkel åtkomst av den information som görs tillgänglig som öppna data. I en interpellationsdebatt den 11 december 2016 (ip. 2015/16:58) framförde statsrådet Anna Johansson att det har skett en utveckling med branschgemensamma initiativ och att det finns en etablerad oberoende försäljningskanal för kollektivtrafikresor via resrobot.se. Statsrådet angav att regeringen därför inte planerar för någon ytterligare åtgärd i dagsläget men kommer att följa frågan och utesluter inte ytterligare åtgärder på sikt om frågan om boknings- och betalssystem kvarstår som ett hinder för resenärers val av kollektivtrafikutöväre.

Utskottet vill gärna lyfta fram Samtrafikens biljett- och betalprojektet som handlar om samverkan kring standard och gränssnitt inom biljettsystemets olika delar. Ett trettiotal branschaktörer samverkar i projektet och dess sju prioriterade 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. Fyra av de branschgemensamma målen är klara, bl.a. en nationell reseplanerare med köpfunktion som lanserades i januari 2015. Köpfunktionen finns tillgänglig på resrobot.se, där det nu är möjligt inte bara att planera resor utan också att köpa biljetter mellan Sveriges 3 500 största orter. Möjligheten att betala med kort i anknytning till resan är också klar i form av en branschgemensam kravspecifikation för kortterminaler som är avsedda för busstrafik. Arbetet med att möjliggöra uppfyllande av de resterande målbilderna fortsätter under 2016, bl.a. genom att möjliggöra ett enklare resande för kunden genom en bättre samverkan mellan aktörer med en gemensam standard för säker identifiering av kunden/biljetten, och genom en nationell arkitektur för biljett- och betalssystem som möjliggör samverkan med andra tjänsteleverantörer. Utskottet konstaterar dock i sin uppföljning att kunskapen om Resrobot är begränsad och att marknadsföringen av systemet därför är en angelägen uppgift.

Med hänsyn till pågående utvecklingsarbete anser inte utskottet att det finns anledning att ta något initiativ i nuläget med anledning av motionsförslagen.

Utskottet avstyrker därmed motionerna 2015/16:250 (FP), 2015/16:756 (V) yrkande 5 och 2015/16:2340 (S) yrkande 2.

Underlättande av kombinerade resor med cykel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avstyrker motionsförslag om kombinerade resor med cykel inom kollektivtrafiken och hänvisar bl.a. till att den s.k. Cyklingsutredningens förslag är under beredning.

Jämför reservation 15 (V).

Gällande rätt

När det gäller frågor som rör kombinerade resor med cykel inom kollektivtrafiken finns en EU-reglering av betydelse för eventuell svensk reglering. I artikel 5 i EG-förordning 1371/2007 anges att järnvägsföretagen ska ge resenärerna möjlighet att, mot extra betalning, ta med cyklar på tåget. Detta gäller förutsatt att det inte har någon negativ effekt på trafiktjänsten och att vagnarna tillåter det.

Enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik är det den regionala kollektivtrafikmyndigheten som ansvarar för kollektivtrafiken i länet. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna tar fram trafikförsörjningsprogram som omfattar all kollektivtrafik i respektive län. Programmen har sin utgångspunkt i de transportpolitiska målen och beaktar även andra nationella, regionala och lokala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling och tillväxt. I samband med upprättandet av planerna förs även en dialog med bl.a. operatörer, kollektivtrafikföretag och övriga intressenter.

Motionerna

Emma Wallrup m.fl. (V) pekar i kommittémotion 2015/16:277 yrkande 4 på att ett miljöanpassat samhälle målmedvetet måste arbeta för att undanröja hinder för hållbara transporter. Motionärerna framhåller att för att öka möjligheterna att ta med cykeln inom kollektivtrafiken måste det bli möjligt att ställa detta krav på kommersiell trafik. I motionen yrkas därmed att Trafikverket bör få befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cykel där det är berättigat och där denna efterfrågan finns från resenärer.

I partimotion 2015/16:756 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 10 framförs att det bör göras en ändring i kollektivtrafiklagen så att det blir möjligt att ställa krav på att resenärerna kan medta cykel i både upphandlad och kommersiell trafik. I motionen framförs att ett miljöanpassat samhälle måste arbeta målmedvetet för att undanröja hinder för hållbara transporter.

Utskottets ställningstagande

I den s.k. Cyklingsutredningens uppdrag ingick att analysera regler inom olika områden i syfte att öka cyklingen och göra den säkrare (N 2010:08). Ett av de delområden som sågs över rörde möjligheterna att ta med cykel på tåg och buss. I utredningen föreslogs att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att i samråd med Transportstyrelsen ta fram en idékatalog inom området. Enligt uppgift från Näringsdepartementet är Cyklingsutredningens förslag fortfarande under beredning.

Frågan om möjligheterna att kombinera cykeltrafik med kollektivtrafik har varit uppe till behandling i riksdagen vid flera tillfällen, senast vintern 2016 (bet. 2015/16:TU7). Utskottet vill liksom tidigare i dessa sammanhang framhålla vikten av att cykeltrafik kan vara en del av hela resan och att detta först och främst förutsätter att det är tillåtet och möjligt att ta med cykeln på olika kollektiva färdmedel som tåg och buss. Utskottet vill samtidigt peka på de målkonflikter som ökade krav på kollektivtrafiken kan leda till och att krav på både den allmännyttiga trafik som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna organiserar kan bidra till ökade kostnader för kollektivtrafiken och därmed också en dyrare kollektivtrafik för resenärerna, vilket i sin tur kan inverka negativt på människors vilja att välja kollektivtrafik. Utskottet vill liksom tidigare peka på att det finns starka skäl att tro att det arbete som pågår med att öka och förbättra kollektivtrafiken också kommer att leda till en ökad investeringsvilja i de fordon som används av kollektivtrafikföretagen och är anpassade till olika resekatgorier som bl.a. cykelresenärer. Utskottet är av den uppfattningen att det är en lämplig ordning att det är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som är mest lämpade att göra en avvägning av vilka krav som bör ställas på den offentligt organiserade kollektivtrafiken i länet.

Mot bakgrund av att Cyklingsutredningens förslag är under beredning och av vad utskottet i övrigt har framfört anser inte utskottet att det finns skäl för riksdagen att för närvarande ta något initiativ i frågan. Därmed avstyrks motionerna 2015/16:277 (V) yrkande 4 och 2015/16:756 (V) yrkande 10.

Kollektivtrafik på vatten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om kollektivtrafik på vatten. Utskottet framhåller att ett väl fungerande transportsystem på ett effektivt, säkert och miljömässigt hållbart sätt nyttjar alla trafikslag, både var för sig och i kombination.

Motionen

Jonas Sjöstedt m.fl. (V) framför i partimotion 2015/16:756 yrkande 6 att Trafikverket bör få i uppdrag att utreda behovet av statliga åtgärder i infrastrukturplaneringen för att underlätta för en ökad andel persontrafik i kollektivtrafik på vattenvägar. Motionärerna pekar bl.a. på att det är mycket resurseffektivt att transportera gods och resenärer på vatten. Motionärerna framhåller att i Sverige finns över 500 öar som är bebodda året runt men som saknar fastlandsförbindelse och att kollektivtrafik på vatten därför är en förutsättning för levande skärgård och kustsamhällen. I motionen framhålls även att resor med kollektivtrafik på båt, inte minst de säsongsberoende, för resenären även kan innebära positiva upplevelser som andra kollektiva färdslag inte erbjuder. Motionärerna framhåller vidare att sjötransporter dock genom drift på fossila bränslen kan ge negativa miljöeffekter, varför stimulans för drivmedel med låg miljöbelastning för dessa transporter behövs.

Utskottets ställningstagande

Transportstyrelsen har inom ramen för myndighetens marknadsövervakning kartlagt marknaden för kollektivtrafik på vatten i Sverige. Transportstyrelsen konstaterar att kollektivtrafik på vatten utgör enbart 1 procent av den totala kollektivtrafiken i Sverige. Men styrelsen anger att trafiken går framåt totalt sett i landet – sedan 2012 har den ökat med 4 procent. Största ökningen står Västra Götalands län för, där antalet avgångar ökat med 16 procent. Utskottet ser mycket positivt på att kollektivtrafik på vatten har ökat.

Utskottet 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. Utskottet välkomnade därför regeringens proposition Komplettering av kollektivtrafiklagen (prop. 2011/12:76) om att utvidga kollektivtrafiklagen och EU:s kollektivtrafiklag till att även omfatta kollektivtrafik till sjöss. Utskottet behandlade propositionen våren 2012 och framförde bl.a. att det är en rimlig utgångspunkt att sjötransporter ska behandlas på samma sätt som landtransporter. I likhet med vad som framförs i propositionen ansåg utskottet att förslaget skapar förutsättningar för att de behöriga myndigheterna bättre ska kunna tillgodose resenärernas behov av ett sammanhållet system för kollektivtrafik inom respektive län. Utskottet framförde vidare att regeringens proposition om att utvidga kollektivtrafiklagen till att omfatta även sjöfart främjar ett trafikslagsövergripande synsätt. Utskottet är fortfarande av den uppfattningen att kollektivtrafik till sjöss gynnar resenärerna.

Utskottet har även 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 och hållbara maritima näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö.

Utskottet ser inte skäl att ta något initiativ med anledning av motion 2015/16:756 (V) yrkande 6 som därmed avstyrks.

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–Helsingör-leden 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

I motion 2015/16:1157 av Patrick Reslow (M) framförs att möjligheten att låta tågtrafiken på Öresundsbron prissättas på samma premisser som tågtrafiken i övrigt bör övervägas. Motionären pekar bl.a. på att Öresundsbron är en viktig förutsättning för att länka samman såväl arbets- som bostadsmarknaden på båda sidor av Öresund. I motionen framhålls att en stor nackdel är att resan över bron inte ses som vilken sträcka som helst, och i jämförelse med övrig lokaltrafik är tågbiljetterna dyra.

Utskottets ställningstagande

Frågan om prissättningen på Öresundsbron har behandlats av utskottet vid ett flertal tillfällen, senast i betänkande 2014/15:TU13. Utskottet underströk 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 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 har att ta initiativ till sådana.

Utskottet finner ingen anledning att ta något initiativ med anledning av förslaget och avstyrker därför motion 2015/16:1157 (M).

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 reservation 16 (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. Från 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 kommer att gälla från den 1 februari 2017 och tio år framåt.

Motionen

Hanna Westerén (S) yrkar i motion 2015/16:322 att luft- respektive vattenburen trafik till och från Gotland ska behandlas i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur. Motionären framhåller att färje- och flygtrafiken till Gotland är avgörande för Gotlands utveckling och tillväxt. I motionen konstateras att grundläggande för en positiv utveckling av Gotland är tillgång till den bastrafik som finns i dag med resa på två fastlandshamnar och en konkurrenskraftig överfartshastighet. Motionären framhåller att Gotland ska bindas samman med övriga Sverige i ett transportsystem som gör det enkelt att leva och bo på Gotland. Trafiksystemen ska, menar motionären, inrymma utvecklingsmöjligheter, möta de säsongsrelaterade resandeökningarna och ha långsiktiga och stabila förutsättningar. Vidare är det viktigt, framhåller motionären, att färjetrafiken till och från Gotland ses som en del av den nationella infrastrukturen då färjetrafiken inte är ett komplement till andra färdmedel till och från Gotland utan 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.

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. Utskottet ser vidare positivt på att nästa upphandling sker i god tid. Mot den bakgrunden finner utskottet inga skäl att ta något initiativ med anledning av motionen. Motion 2015/16:322 (S) avstyrks därmed.

Kollektivtrafik till Bromma flygplats

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om kollektivtrafik till Bromma flygplats. Utskottet hänvisar bl.a. till att regional kollektivtrafik är ett ansvar för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

Motionen

Edward Riedl (M) yrkar i motion 2015/16:1696 att det bör utredas hur infrastrukturen och möjligheterna att använda sig av kollektiva färdmedel vid transport till och från Bromma flygplats kan utvecklas och stärkas. Motionären konstaterar att Bromma flygplats utgör en viktig del i det samlade transportsystemet. I motionen anges vidare att under juli 2015 reste nästan 142 000 resenärer till eller från Bromma flygplats, vilket är en ökning med 14 procent jämfört med samma period föregående år. Motionären menar att då antalet resenärer blir fler ökar även efterfrågan på att snabbt och smidigt kunna ta sig till och från flygplatsen. I motionen framhålls att förbättrade kommunikationsmöjligheter mellan exempelvis Bromma flygplats och Stockholms city bör prioriteras.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis klargöra att det följer av kollektivtrafiklagen att regional kollektivtrafik är ett ansvar för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Det innebär att frågan om kollektivtrafik mellan Bromma flygplats och Stockholms city är en fråga för Stockholms läns landsting och inte en fråga som riksdagen har att besluta om.

Statsrådet Anna Johansson konstaterade vidare i en interpellationsdebatt (ip. 2015/16:366) i mars 2016 bl.a. att staten via nuvarande länsplan t.ex. medfinansierar Tvärbanans Kistagren, som skulle kunna kollektivtrafikförsörja Bromma flygplats, och ministern beklagade i sammanhanget att den har skjutits fram vid flera tillfällen. Statsrådet lyfte vidare fram att regeringen fattat beslut om s.k. stadsmiljöavtal – stöd för investeringar i anläggningar och/eller nya transportlösningar för kollektivtrafik. Därutöver pågår inom ramen för den s.k. Sverigeförhandlingen

ett arbete med att öka bostadsbyggandet i storstäder med kostnadseffektiva kollektivtrafikåtgärder.

I rapporten Mer flyg och bostäder som överlämnades till regeringen av Anders Sundström, statlig samordnare av flygkapacitet och bostäder i Stockholmsområdet, den 31 mars 2016 framgår bl.a. följande. Kollektivtrafiken måste enligt Stockholms stad byggas ut och få en förstärkt kapacitet. Vidare framförs att inom ramen för Sverigeförhandlingen genomfördes en gemensam analys av staden och landstinget för att studera effekterna av en avgrening av grön tunnelbanelinje förbi Bromma flygplats. Vidare har Stockholms stad översiktligt studerat konsekvenserna av tänkbara exploateringar för vägnätet i området.

Utskottet vill även påminna om att regeringen har aviserat att den avser att överlämna en infrastrukturproposition till riksdagen under hösten 2016.

Utskottet finner inte att det finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslaget och avstyrker därför motion 2015/16:1696 (M).

Reservationer

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

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Christina Örnebjär (L), Robert Halef (KD) och Erik Ottoson (M).

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

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 8,

bifaller delvis motion

2015/16:287 av Bengt Eliasson (FP) och

avslår motion

2015/16:408 av Åsa Coenraads (M).

Ställningstagande

Väl fungerande järnvägstransporter med hög kapacitet och tillförlitlighet är en förutsättning för att vårt moderna samhälle ska fungera. Både människor och företag måste känna sig trygga med att använda tåget. Vi anser att genom konkurrens på järnvägen kan konsumenterna få fler avgångar och lägre priser och därmed mer attraktiva järnvägstransporter. Vi menar även att konkurrens bidrar till effektivisering och ett utbud som är anpassat utifrån efterfrågan. Vi vill i sammanhanget påminna om att enligt forskning från VTI har järnvägsmarknaden påverkats positivt av avregleringen, och konkurrensen har bidragit till effektiviseringar och innovationer. Men för att konkurrens ska kunna ske på lika villkor är det viktigt att samtliga tågoperatörer på den svenska marknaden ges samma förutsättningar. Vi kan konstatera att det är en bit kvar innan vi är där och vill därför understryka vikten av att säkerställa en konkurrensneutral tillgång till järnvägens infrastruktur i form av bl.a. tåglägestilldelning, depåttillgång och signalsystem.

Vi vill påtala att det i dag finns utmaningar för privata aktörer när det gäller bl.a. tåglägestilldelning och tillgång till depåer. I teorin ska samtliga tågaktörer som kör på den svenska järnvägen ges samma förutsättningar, men nyetablerade aktörer på tågmarknaden uppger dock att mer etablerade aktörer fortsatt åtnjuter en mer fördelaktig position. Som exempel vill vi bl.a. peka på att eftersom SJ AB sedan länge har monopol på marknaden har kapacitetstilldelningsprocessen byggts upp därefter. Det innebär exempelvis att SJ har kunnat anpassa tågavgångar och tågankomster så att de passar ihop

med exempelvis pendeltågs- och regionalstågstrafik, vilket kan ge en förtur i tåglägestilldelningen.

Vi vill också lyfta fram att järnvägens signalsystem inte heller präglas av fri konkurrens utan av SJ:s tidigare monopol. Som exempel kan nämnas att X 2000 är den enda tågtyp i Sverige som Trafikverkets regelverk och signalsystem är fullt anpassade för. Vi vill då påminna om att det finns minst tre ytterligare tågtyper i Sverige som klassas som snabbtåg. Sammantaget får det konsekvensen att vissa tågtyper inte tillåts hålla samma hastighet som X 2000 i alla lägen trots att det rent praktiskt vore möjligt. För att uppnå konkurrensneutralitet bör signalsystemet därför kunna omprogrammeras och regelverken uppdateras för andra snabbtågstyper.

Vi vill peka på att Transportstyrelsen i sin rapport Marknadstillträde för långväga persontransporter på järnväg från 2014 också har pekat på att det kan finnas andra aspekter än kapacitetstilldelningsprocessen som ger upphov till etableringshinder. En sådan begränsning utgörs enligt rapporten av tillgången till depåer och uppställningsplatser.

För att nå en bättre konkurrens på spåren och därigenom effektivare järnvägstransporter krävs följaktligen att regeringen vidtar åtgärder för att jämna ut konkurrensvillkoren mellan de olika aktörerna.

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

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

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2015/16:581 av Agneta Gille och Pyy Niemi (båda S) och

2015/16:2217 av Niclas Malmberg och Stina Bergström (båda MP) yrkande 1.

Ställningstagande

Jag vill påminna om det tillkännagivande som riksdagen riktade till regeringen våren 2014 om att se över hur uppdragen för bl.a. SJ AB kan tydliggöras så att samhällets behov av klimatsmarta järnvägstransporter i högre utsträckning kan tillgodoses. Vi i Vänsterpartiet är fortfarande av den uppfattningen att möjligheten att ge SJ ett mål om samhällsnytta bör ses över och anser att det är dags för regeringen att agera i frågan. Jag vill understryka att tågtrafiken är

en nationell angelägenhet som ger tillväxt och som gör Sverige mer tillgängligt. Jag anser därför att staten bör använda sig av SJ mer strategiskt än vad som har gjorts de senaste åren. Jag anser att de samhällsekonomiska vinsterna med SJ:s tågtrafik är större än vad som syns i bolagets balans- och resultaträkning, varför SJ borde ha ett större ansvar än att enbart fokusera på ekonomisk vinst för bolaget.

I ett samhällsuppdrag bör det, menar jag, bl.a. ingå att verka för fördubblingsmålet inom kollektivtrafiken genom ett ökat tågresande med hög punktlighet och kvalitet för resor mellan alla delar av Sverige och till huvudorterna i våra grannländer.

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

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

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Christina Örnebjär (L), Robert Halef (KD) och Erik Ottoson (M).

Ställningstagande

Mot bakgrund av motionsförslagen om att ge SJ AB samhällsuppdrag vill vi framhålla att staten har ett ansvar för en hållbar transportutveckling som bl.a. 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 bl.a. SJ AB kan fullgöra sina åtaganden gentemot tågresenärer. Vi anser att det är av stor betydelse att staten är en ansvarsfull ägare och ser därför positivt på att regeringen anser att det är av största vikt att bolagen som ägs av staten förvaltas på ett aktivt och professionellt sätt, med värdeskapande som övergripande mål, vilket framgår av statens ägarpolicy för 2015.

Vi vill också peka på att det enligt både svensk och europeisk lagstiftning redan finns ett sätt för politiker och myndigheter att åstadkomma önskvärd persontrafik på järnväg. Enligt gällande rätt kan behöriga myndigheter ställa krav på ett järnvägsföretag om ett visst utförande av kollektivtrafik som företaget annars inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att driva utan att få ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor, dvs. krav om allmännyttig kollektivtrafik. Den behöriga myndigheten ingår då avtal med det berörda företaget om den ersättning företaget ska få för att det lever upp till kraven. Vi vill påminna om att det är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och Trafikverket 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 ägarstyrning

av SJ AB påverka vilken allmännyttig persontrafik på järnvägen som bör tillhandahållas.

Vi vill även framhålla att respektive bolag 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. Vi vill även påminna om att den 19 april 2016 träffades en överenskommelse mellan rådet och Europaparlamentet om det fjärde järnvägspaketet. Överenskommelsen förväntas formellt antas av Europaparlamentet och rådet hösten 2016. Det innebär bl.a. att det blir obligatoriskt i alla medlemsstater att öppna marknaden för persontransporter på järnväg för konkurrens. Mot den bakgrunden vill vi poängtera att specifikt uppställda målkrav mot ett enskilt bolag skulle kunna verka konkurrenshämmande och strida mot principerna om fri konkurrens på lika villkor.

Med hänvisning till detta avstyrks motionerna 2015/16:581 (S) och 2015/16:2217 (MP) yrkande 1.

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

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Christina Örnebjär (L), Robert Halef (KD) och Erik Ottoson (M).

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

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 1,

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 7 och

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 18 och 19 samt

avslår motion

2015/16:1521 av Börje Vestlund m.fl. (S).

Ställningstagande

Vi vill understryka att det är av stor betydelse att Sveriges järnvägar underhålls för att kunna skapa ett robust, tryggt och säkert järnvägssystem. Alliansregeringen ärvde en järnväg i stort behov av ökat underhåll och gjorde därför historiska satsningar på järnvägsunderhållet. Men vi kan konstatera att det krävs mer än stora satsningar på underhåll; medlen som avsätts till underhållet måste också användas på ett ändamålsenligt och effektivt sätt. Vi

vill därför peka på att det är av yttersta vikt att Trafikverket mer systematiskt arbetar med att effektivisera och förbättra sin roll samt får en bättre kunskap om och överblick av järnvägens faktiska status. Detta är nödvändigt för att kunna göra bedömningar av vilket underhåll och vilka reinvesteringar som bör göras för att skapa mest nytta. Vi anser därför att Trafikverket bör få i uppdrag att ta fram en nationell underhållsplan baserad på anläggningens tillstånd och användning, vilket också var något som Utredningen om järnvägens organisation föreslog. Utredaren framhöll att planen bör bygga på en tydlig definition av standard för olika bandelar och bör vara underlag för prioritering av underhållsåtgärder och tydliggöra konsekvenser för enskilda banor.

Vi anser vidare att det kan finnas anledning att göra en genomlysning av Trafikverkets ledning och styrning för att nå en tydligare fördelning av ansvar, mandat och arbetsuppgifter. Vi menar att god myndighetsstyrning är viktigt, och vi kan konstatera att det har väckts frågor, inte minst i Utredningen om järnvägens organisations delbetänkande Koll på anläggningen, huruvida Trafikverkets arbete är effektivt vad gäller exempelvis drift och underhåll av järnväg och huruvida Trafikverkets organisation är optimal. Utredningen visar även på att det bör göras en genomlysning av Trafikverkets ledning och styrning och att det krävs ett förtydligande av fördelning av ansvar, mandat och arbetsuppgifter.

Vi vill i sammanhanget vidare framhålla att den nuvarande ordningen med en konkurrensutsatt underhållsmarknad är den rätta vägen framåt. Vi anser att det vore direkt skadligt om allt järnvägsunderhåll återförstatligades. Vi vill framhålla att större organisatoriska förändringar av utförandet av drift och underhåll av den statliga järnvägsinfrastrukturen skulle innebära en negativ inverkan på effektiviteten och det pågående förbättringsarbetet skulle riskera att tappa fart.

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

5. Vissa säkerhetsfrågor, 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 motionerna
2015/16:1776 av Per Klarberg (SD) och
2015/16:1796 av Per Klarberg (SD) samt
avslår motionerna

2015/16:1386 av Fredrik Olovsson m.fl. (S) och
2015/16:1808 av Johnny Skalin (SD).

Ställningstagande

Vi kan konstatera att dagens passagerartåg i form av motorvagnståg kan transportera ett mycket stort antal resenärer med enbart en lokförare ombord som säkerhetsansvarig. Vi är också medvetna om att SJ AB i dagsläget utrustar sina lokdragna tåg med central dörrförsegling, vilket medför att ett lokdraget tåg kan framföras utan personal ombord i vagnarna. Vi vill vidare peka på att en tågagn rökfylls på en minut och är helt övertänd inom tre minuter. Men från indikation på brand tar det minst en minut att stanna ett tåg, därefter måste säkerhetssamtal ringas. Vid en konstaterad brand måste ytterligare tillstånd inhämtas innan passagerarna kan släppas ut. Vi vill därför framföra att fördröjningen som uppstår med endast en ensamarbetande lokförare ombord för resenärerna kan innebära skillnaden mellan liv och död. Vi anser inte att det är rimligt att en aktör ska kunna vinna ett anbud i dagens upphandlade trafik genom att skriva egna regler med lättnader som innebär lägre säkerhet för resenärerna. Vi anser därför att resandetåg med endast en lokförare ombord med hänsyn till passagerarnas säkerhet bör förbjudas generellt.

Utskottet behandlade frågan om intrångsskydd till lokförare under våren 2015. Utskottet framförde bl.a. att det enligt utskottets mening skulle kunna finnas skäl för en översyn av nu gällande krav på området och behovet av nya eller ändrade sådana. Vidare framförde utskottet att det förutsatte att regeringen aktivt driver frågan om ökad säkerhet på järnväg och att adekvata åtgärder vidtas i detta syfte. Vi måste dessvärre konstatera att sedan trafikutskottets ställningstagande har det inte hänt någonting som har förstärkt intrångsskyddet till lokförarens hytt under färd.

Vi vill peka på att det säkerhetstänk som i dag finns inom flygbranschen saknas inom den svenska järnvägsbranschen och måste genomföras även här, innan en katastrof sker. Det är i dag mycket enkelt att ta sig in i lokförarens hytt under färd och förorsaka en katastrof som med svenska mått mätt får allting annat att blekna. Vi anser att det borde vara en självklarhet för en lokförare att kunna låsa om sig liksom att dörren till lokförarens hytt inte ska gå att forcera så enkelt som i dag. Vi har tagit del av att man på vissa tågfordon kan ta sig in i förarhytten med hjälp av en liten skruvmejsel eller genom att avlägsna en liten plastkåpa. Vi anser därför att det är av största vikt att intrångsskydd från passagerarutrymmet in till lokförarens hytt under färd måste förstärkas.

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

6. Längre och tyngre godståg, punkt 6 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Christina Örnebjär (L), Robert Halef (KD) och Erik Ottoson (M).

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

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 5 och

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 20 och

bifaller delvis motion

2015/16:3147 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 12.

Ställningstagande

Längre och tyngre godståg ökar järnvägens konkurrenskraft och förbättrar lönsamheten och effektiviteten. Vi välkomnar därför den utredning om möjligheten att köra med längre och/eller tyngre godståg som genomförts av Trafikverket och ser mycket positivt på att trafik med 730 meter långa godståg nu trafikerar delar av järnvägsnätet. Vi vill dock understryka betydelsen av att arbetet fortskrider och också påpeka att det är bekymmersamt att inte fler åtgärder har vidtagits sedan Trafikverkets utredning presenterades. Vi vill framhålla att det finns åtgärder som med relativt enkla medel kan vidtas på myndighetsnivå; som exempel kan nämnas uppdaterade bromstalstabeller.

Vi anser att det är mycket viktigt att järnvägssystemet skyndsamt fortsätter att anpassas för längre och tyngre godståg där det är samhällsekonomiskt lönsamt. Detta är av stor betydelse för att skapa miljövänligare, säkrare och effektivare godstransporter som därmed också bidrar till att stärka bl.a. skogsnäringens konkurrenskraft.

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

7. Gränsöverskridande järnvägstrafik, punkt 7 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Christina Örnebjär (L), Robert Halef (KD) och Erik Ottoson (M).

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 motion
2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 3 och 4 samt
avslår motionerna
2015/16:1858 av Per Klarberg (SD) och
2015/16:1859 av Per Klarberg (SD).

Ställningstagande

Vi vill framhålla att åtgärder på EU-nivå är nödvändiga för att utveckla sammanhållna och effektivt fungerande marknader för järnvägstransporter i Europa. Vi anser att den marknadsöppning som föreskrivs i det fjärde järnvägspaketet bidrar till att tillgodose resenärernas och samhällets krav på ett attraktivt, effektivt och långsiktigt hållbart trafikutbud av god kvalitet. Vi anser även att det bidrar till ett ökat resande på järnväg till förmån för tillväxt, sysselsättning, regional utveckling och miljö.

Vi har tyvärr tidigare sett att regeringen på EU-nivå har en historia av att inte till fullo verka för att fjärde järnvägspaketet ska införas, vilket är högst oroande. I sammanhanget vill vi också påminna om att i konstitutionsutskottets granskning hösten 2014 av statsrådet Anna Johanssons agerande vid ett rådsmöte om fjärde järnvägspaketet framhölls bl.a. betydelsen av att en ståndpunkt som förankrats i EU-nämnden fullföljs fullt ut i rådet. Vi vill därför understryka att regeringen konsekvent, på alla nivåer, bör arbeta för ett fullt genomförande av fjärde järnvägspaketet.

Tanken med ett gemensamt europeiskt signalsystem är att underlätta för gränsöverskridande järnvägstrafik. Vi vill understryka att vi är mycket positiva till detta och syftet med ERTMS är därför lovvärt. Vid besök i utskottet framförde Branschföreningen Tågoperatörerna bl.a. att operatörernas syn på ERTMS präglas av de problem som varit i form av bl.a. kostnadsökningar, förseningar och driftproblem. Vi oroas av den skarpa kritik som finns från branschen och av de olika nationella lösningar som vi sett växa fram. Vi vill därför framhålla att det är av yttersta vikt att systemet när det införs harmoniseras och att nationella anpassningar undviks för att bibehålla effekten av ERTMS och för att minimera kostnader och driftstörningar. Vi vill understryka att för Sveriges del är det prioriterat att signalsystemets utbyggnad synkroniseras med våra närliggande länder, såsom Danmark och Tyskland, eftersom det i huvudsak är i dessa länder som utbyte av järnvägstrafik kommer att ske. Detta var även något som KTH järnvägsgruppen pekade på vid besök i utskottet, dvs. att införandet av ERTMS i Sverige bör koordineras med motsvarande processer i Sveriges grannländer, främst Norge, Danmark och Tyskland.

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

8. Gränsöverskridande järnvägstrafik, punkt 7 (SD)

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

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
2015/16:1858 av Per Klarberg (SD) och
2015/16:1859 av Per Klarberg (SD) samt
avslår motion
2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 3 och 4.

Ställningstagande

Vi ser med oro på att utvecklingen inom den utrikes järnvägstrafiken i dag går mot en framtida envägsstrategi där mer och mer av trafiken styrs över Danmark, något som på sikt är ett hot mot ett mångfasetterat gränsöverskridande utbud av järnvägstrafik för svensk industri. Som exempel vill vi peka på att Trelleborg som tidigare har haft en viktig roll när det gäller tågtrafik in i och ut ur Sverige i dag lever i en tynande tillvaro där mer och mer järnvägs gods går över Öresundsbron. I Trelleborgs hamn har volymerna minskat kraftigt under de senaste åren (från 200 000 konventionella järnvägs vagnar till 22 000 vagnar), och inom några år finns risk att den gränsöverskridande tågtrafiken helt upphör i Trelleborgs hamn. Detta har för Trelleborgs hamns del lett till att den höga kostnaden för att upprätthålla en järnvägsstruktur till det låga utnyttjandet ifrågasatts, och frågan har lyfts om järnvägstrafiken i hamnen ska stängas ned helt och hållet. Vi anser att detta är bekymmersamt för Sverige, både ur ett konkurrens- och ur ett sårbarhetsperspektiv. Som exempel vill vi peka på urspärningen i Danmark 2012, med konsekvensen att inga kontinentala tåg kunde gå igenom Danmark (under tiden den 30 november till 13 december), utan i stället fick ta vägen genom Trelleborg. Det blev ett hårt tryck på järnvägstransporterna i Trelleborg som var det enda naturliga alternativet. I år kommer det att vara en total avspärning i Danmark under tiden den 5–8 maj samt den 14–16 maj. Under dessa dagar kommer inga konventionella vagnar att gå ur Sverige och ca 500–1 000 intermodala vagnar kommer att gå via Trelleborg. Därefter kommer det att vara begränsad trafik till första veckan i augusti med stora störningar i

tågtrafiken. Detta visar hur viktigt det är med en nationell strategi för att bibehålla de viktiga korridorerna för järnvägstransporter.

Vi kan vidare konstatera att det nya gemensamma signalsystemet i Europa (ERTMS) är tänkt att skapa enhetlighet och göra det lättare att köra tåg över gränserna i EU:s medlemsländer. Men tyvärr blir det för majoriteten av fordonen på svenska spår en investering utan någon som helst nytta då det är en väldigt liten del av tågtrafiken i Sverige som är gränsöverskridande. Vi anser att i sak är den grundläggande tanken med ERTMS bra, dvs. ett enhetligt och gemensamt signalsystem i Europa. Men vi vill framhålla att ur svensk synvinkel är det som att kasta 35 miljarder kronor rakt ut i sjön. En stor del av dessa pengar behövs i stället till förstärkt spårunderhåll de närmaste åren. Vi ser mycket positivt på att Sverige alltid har legat i framkant vad gäller järnvägssäkerhet, men ska Sverige upprusta järnvägsnätet till ERTMS bör det ske på de linjer som har anknytning till Öresundsbron. Vi vill även lyfta fram att vid besök i utskottet framhöll Branschföreningen Tågoperatörerna att ett införande av ERTMS inte leder till ökad kapacitet eller hastighet. Vidare framfördes att operatörernas syn på ERTMS präglas av de problem som varit med bl.a. kostnadsökningar, förseningar och driftsproblem. ERTMS-systemet innebär att kommande behov uppstår av programvaruuppdateringar som behöver genomföras både i fordon och infrastruktur samtidigt. Det leder till totalt driftsstopp någon dag/några dagar för varje tillfälle innan verifiering av funktionaliteten i den nya programvaruutgåvan är säkerhetsverifierad (jämför med vad som har ägt rum på Botniabanan och Ådalsbanan). Vår uppfattning är därför sammanfattningsvis att en investering i och ett införande av ERTMS i övriga Sverige inte bör ske.

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

9. Statistik, punkt 8 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Christina Örnebjär (L), Robert Halef (KD) och Erik Ottoson (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 motionerna
2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 29 och
2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 9 och
avslår motion
2015/16:303 av Lars Eriksson (S).

Ställningstagande

Vi vill framhålla att tillförlitlig statistik är ett nödvändigt faktaunderlag vid en rad olika beslut och att bristen på sådan statistik är ett problem. För att skapa en öppenhet och bidra till en kundorienterad konkurrens inom kollektivtrafiken är det också viktigt att det finns goda och enkla möjligheter att jämföra priser och tidtabeller. Vi vill även påminna om att Utredningen om järnvägens organisation har behandlat frågan om statistik och bl.a. framför att regeringen bör ta initiativ till kraftfulla förbättringsåtgärder när det gäller insamling och sammanställning av statistik och andra uppgifter. Utredaren framför 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, både vad gäller insamling och lämning av uppgifter.

För att öka kundnyttan 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 anser även att regeringen bör verka för att marknadsdata och statistik över järnvägssystemet i högre utsträckning offentliggörs i form av exempelvis resenärsvolymmer.

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

10. Resenärsfrågor, punkt 9 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Boriana Åberg (M) och Erik Ottoson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 30 och avslår motionerna

2015/16:493 av Lotta Finstorp (M) och

2015/16:3025 av Helena Lindahl och Per Lodenius (båda C).

Ställningstagande

Vi anser att det är ett problem att människor utnyttjar det gemensamt finansierade kollektivtrafiksystemet, dvs. tjuvåker, men samtidigt begär tillgång till detsamma. Vi anser inte att dagens utformning av den s.k. tilläggsavgiften fungerar tillräckligt avskräckande, och regleringen är dessutom beroende av hur många kontroller som utförs. Vi vill peka på att 2013 var ca 3 procent av resorna i Stockholms län s.k. plankning. Det motsvarar ca 1 miljon resor och ett intäktsbortfall på 238 miljoner kronor. Vi anser därför att det krävs krafttag mot s.k. plankning och att allmänprevention bör skrivas in i lagen som grund för fastställande av tilläggsavgiftens storlek. Vi anser även att den som fastställer en taxa i kollektivtrafiken också bör ges direkt beslutanderätt över tilläggsavgiftens storlek. Vi är medvetna om att det inom Regeringskansliet pågår beredning av en ny lag om tilläggsavgifter, och vi förutsätter därför att arbetet fortsätter i snabb takt och med beaktande av vad vi har framfört.

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

11. Upprivning av kollektivtrafiklagen, punkt 10 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2015/16:756 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 1.

Ställningstagande

För att få ett hållbart transportsystem med minskad klimatpåverkan måste andelen resor med kollektivtrafik öka. Ett ökat resande med kollektiva färdmedel kräver en utbyggd, tillgänglig, prisvärd och väl fungerande kollektivtrafik i ett sammanhållet transportsystem. Jag kan konstatera att kollektivtrafiklagen innebär att vi styr åt ett annat håll. I stället för att ha resenärerna som utgångspunkt fokuserar man på företagens rätt att etablera sig på marknaden. Jag vill peka på att det inte finns några internationella exempel som visar att avreglerad kollektivtrafik ger fler aktörer, ett ökat trafikutbud eller lägre priser. I stället vill jag framhålla att de system som lyckats bäst är de där det offentliga tar ett stort organisatoriskt och finansiellt ansvar medan själva utförandet kan bedrivas av olika aktörer. Jag anser därför att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag som river upp beslutet om att

kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik.

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

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

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Anders Åkesson (C), Borian Åberg (M), Christina Örnebjär (L), Robert Halef (KD) och Erik Ottoson (M).

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

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 11.

Ställningstagande

Den nya kollektivtrafiklagen trädde i kraft 2012 och innebär att kommersiella aktörer kan starta linjetrafik. Vi vill peka på att syftet med den nya kollektivtrafiklagen var att bidra till ett större utbud och ett ökat resande, och genom att öppna för konkurrens skulle dynamiken på kollektivtrafikmarknaden öka. Vi kan dock konstatera att det är långt kvar tills förutsättningarna för kommersiell linjetrafik är i nivå med de intentioner som kollektivtrafiklagen eftersträvar. Vi är medvetna om att det fortfarande finns mycket stora hinder för att nå stärkt konkurrens, öppenhet och transparens. Exempelvis finns det problem med trafikpliktsbeslut och tillträde till offentligt ägda terminaler och bytespunkter, till informationssystem samt till betalsystem.

Vi vill mot den bakgrunden lyfta fram den uppföljning av kollektivtrafiklagen som trafikutskottets uppföljningsgrupp precis har gjort (Kollektivtrafiklagen – en uppföljning, 2015/16:RFR14). Uppföljningsgruppen pekar på att en allmän översyn bör göras av kollektivtrafiklagen och att en sådan översyn bör beakta de iakttagelser och bedömningar som görs i uppföljningen. I uppföljningen framhålls bl.a. att det framkommit en rad problem när det gäller kollektivtrafikens gemensamma funktioner som bl.a. bytespunkter och information. Vi anser därför att en utvärdering av den nya kollektivtrafiklagen bör göras för stärkt konkurrens, öppenhet och transparens.

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

13. Ökad kollektivtrafik, punkt 12 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2015/16:756 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 2–4 och
avslår motion
2015/16:1139 av Rasmus Ling m.fl. (MP).

Ställningstagande

Kollektivtrafiken kan minska efterfrågan på biltrafik och därmed minska negativa effekter som utsläpp av växthusgaser, luftföroreningar och trängsel. Ökad kollektivtrafik ger även fler valmöjligheter och kan bidra till positiva nätverkseffekter samt externa effekter som arbetsmarknadsförstoring. Jag vill framhålla att enligt Trafikverket skulle en fördubbling av kollektivtrafiken minska persontrafikens koldioxidutsläpp med drygt 20 procent och ge en samhällsekonomisk vinst på drygt 4 miljarder kronor. Jag vill också lyfta fram att stora delar av branschen inom kollektivtrafiken har som målsättning att fördubbla antalet resenärer mellan åren 2006 och 2020 och att på sikt uppnå en fördubbling av kollektivtrafikens resandeandel. Vi i Vänsterpartiet delar denna målsättning och har under lång tid föreslagit att riksdagen ska anta densamma. Jag vill därför framföra att det var ett betydande framsteg att riksdagen 2015 riktade ett tillkännagivande till regeringen om att staten ska bidra till att skapa förutsättningar för branschens mål om fördubblad kollektivtrafik.

Jag menar dock att för att fördubbla antalet resenärer mellan 2006 och 2020 och på sikt uppnå en fördubbling av kollektivtrafikens resandeandel krävs nu att regeringen skyndsamt övergår till handling och konkreta förslag. Stadsmiljöavtalen som regeringen har infört är ett lovvärt initiativ för att bl.a. öka andelen resenärer i kollektivtrafiken. Dock är det begränsat i omfattning och berör endast städer. Vi i Vänsterpartiet är mycket nöjda med den budgetuppgörelse som vi hösten 2015 slöt med regeringen om ökade anslag för stadsmiljöavtal samt riktad satsning för kollektivtrafik i landsbygden.

Jag vill lyfta fram att tillgängligheten på hållbara transporter måste stärkas för hela landet som en naturlig del i den övergripande trafikpolitiken samt för att nå fördubblingsmålet.

Jag anser inte att det finns något större behov av mer omfattande utredningar, men däremot behöver det genomföras en snabbutredning med en

mer sammanfattande översyn, inte minst över effekter av olika styrmedel för att fördubbla kollektivtrafikens resandeandel på sikt samt fördubbla antalet resor till 2020. Jag anser att översynen bör resultera i en handlingsplan med förslag på åtgärder och styrmedel. Översynen bör även, menar jag, presentera hur kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning, samt vilka möjligheter det finns att samla den särskilda kollektivtrafiken som t.ex. sjuk- och färdtjänstresor inom samma lagstiftning. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med en handlingsplan för hur målet om fördubblad resandeandel för kollektivtrafiken på sikt samt fördubblat antal resor till 2020 ska förverkligas.

Jag anser vidare att Trafikverket bör få i uppdrag att i samarbete med andra berörda myndigheter utarbeta samhällsekonomiska nyttoberäkningsmodeller för satsningar på kollektivtrafik. Jag menar att för att bedöma effekterna av satsningar och subventioner av kollektivtrafik måste hänsyn tas till samhällsnyttan och inte enbart till de direkta kostnaderna.

Vidare anser jag att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att analysera behov av nationella åtgärder för att stärka kostnadseffektivitet i resandeökningen inom den lokala och regionala kollektivtrafiken för att nå fördubblingsmål. Vi kan tyvärr konstatera att kostnaderna för den lokala och regionala kollektivtrafiken i reala termer har ökat snabbare än både antalet resor och utbudet. Det innebär att det blivit successivt dyrare att tillhandahålla den trafik som bedrivs. Jag vill peka på att det finns risker att fördubblingsinriktningen leder till ökade kostnader och att det därför finns starka skäl för både branschen och de politiska instanserna att vidta åtgärder för att samtidigt begränsa kostnaderna och öka resandet. Jag vill dock understryka att åtgärder för en mer kostnadseffektiv kollektivtrafik aldrig kan motiveras genom pressade marginaler och sämre arbetsmiljö för de anställda.

Jag vill även påminna om att i rapporten Kollektivtrafiklagen – en uppföljning, som utskottet tagit initiativ till, konstaterades att pris- och kostnadsutvecklingen inom kollektivtrafiken är oroande och ett problem när det gäller ambitionerna i branschens fördubblingsmål.

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

14. Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning, punkt 13 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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
2015/16:756 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 7 och 8 samt
avslår motionerna
2015/16:151 av Edward Riedl (M),
2015/16:1438 av Börje Vestlund (S),
2015/16:1904 av Saila Quicklund (M),
2015/16:1969 av Per Lodenius och Eskil Erlandsson (båda C),
2015/16:2377 av Solveig Zander (C),
2015/16:3068 av Mikael Jansson (SD) och
2015/16:3109 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1.

Ställningstagande

Jag vill framhålla att inom hela transportområdet, och inte minst inom kollektivtrafiken, finns ett antal riktlinjer som fastslår att transportsystemet ska vara tillgängligt och användbart för alla oavsett funktionsförmåga. Som exempel kan nämnas att det i FN-konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning framgår att konventionsstaterna ska säkerställa att personer med funktionsnedsättning får tillgång till transporter på samma villkor som andra. Jag vill också peka på att förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder (DHR) redan innan den nya kollektivtrafiklagen kom till 2012 varnade för att den riskerade att försämra tillgängligheten och menade att regeringen bryter mot nämnda FN-konvention. Jag vill också peka på att i uppföljningen av de transportpolitiska målen (Rapport 2015:7) framgår att åtgärdstakten för att tillgängliggöra kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning är låg. Jag anser därför att regeringen bör utreda och föreslå åtgärder för att samma normer för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ska gälla för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt.

Jag anser vidare att det bör göras en översyn av hur ökad tillförlighet samt stärkt resegaranti kan åstadkommas för resande inom färdtjänsten. Jag är medveten om att utöver tillgänglighet och användbarhet i den allmänna kollektivtrafiken är färdtjänsten väsentlig för att en del personer med funktionsnedsättning ska få ihop vardagen. Jag vill därför peka på att trenden tyvärr de senaste åren har varit att färdtjänsten minskat stadigt i både antal tillstånd och antalet resor. Detta kan vara positivt om det är ett resultat av att fler personer kan använda den ordinarie kollektivtrafiken, men i dag finns tyvärr ingen kunskap om vad som är orsak till minskningen inom färdtjänsten. Jag vill särskilt lyfta fram att i en panelundersökning som genomförts bland personer med funktionsnedsättning framgår att majoriteten av de besvarande är nöjda med färdtjänsten, men samtidigt är 35 procent missnöjda. De största hindren som framfördes var att man inte blev hämtad i tid eller över huvud taget. Jag är medveten om att det inte finns något gemensamt system där andelar av resor som blir försenade redovisas. Därför bör en översyn göras av

hur ökad tillförlitlighet samt stärkt resegaranti kan åstadkommas för resande inom färdtjänsten.

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

15. Underlättande av kombinerade resor med cykel, punkt 15 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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 motionerna

2015/16:277 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 4 och

2015/16:756 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 10.

Ställningstagande

För att gynna en kombination av hållbara transportmedel är det viktigt att ge möjlighet att ta med cykeln inom kollektivtrafiken. Ett miljöanpassat samhälle måste målmedvetet arbeta för att undanröja hinder för hållbara transporter. För att öka möjligheterna att ta med cykeln inom kollektivtrafiken anser jag därför att det måste bli möjligt att ställa ett sådant krav på kommersiell trafik. Jag anser därför att regeringen bör återkomma med förslag till ändring i kollektivtrafiken så att det blir möjligt att ställa krav på att resenärer kan medta cykel på både upphandlad och kommersiell trafik. Vidare anser jag att Trafikverket bör få befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cykel där det är berättigat och denna efterfrågan finns från resenärer.

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

16. Gotlandstrafiken, punkt 18 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2015/16:322 av Hanna Westerén (S).

Ställningstagande

Färje- och flygtrafiken till och från Gotland är avgörande för Gotlands utveckling och tillväxt. Jag vill understryka att trafiken ska behandlas i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur. Jag vill vidare peka på att grundläggande för en positiv utveckling av Gotland är tillgång till den bastrafik som finns idag med resa på två fastlandshamnar och en konkurrenskraftig överfartshastighet. Jag anser vidare att Gotland ska bindas samman med övriga Sverige i ett transportsystem som gör det enkelt att leva och bo på Gotland. Trafiksystemen ska inrymma utvecklingsmöjligheter, möta de säsongsrelaterade resandeökningarna och ha långsiktiga och stabila förutsättningar. Vidare är det viktigt, menar jag, att färjetrafiken till och från Gotland ses som en del av den nationella infrastrukturen då färjetrafiken inte är ett komplement till andra färdmedel till och från Gotland utan en del av det nationella trafiksystemet.

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

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2015/16

2015/16:151 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av ökad valfrihet inom färdtjänsten och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:250 av Bengt Eliasson och Robert Hannah (båda FP):

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

2015/16:277 av Emma Wallrup m.fl. (V):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör få befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cykel där det är berättigat och denna efterfrågan finns från resenärer och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:287 av Bengt Eliasson (FP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att konkurrensutsätta tågtrafik så att samhällsviktig trafik upprätthålls och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:297 av Betty Malmberg (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverkets tilldelning av tåglägen måste bli mer långsiktig och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverkets prioritering av trafik i samband med tilldelning av tåglägen bör ses över och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:303 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.

2015/16:322 av Hanna Westerén (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om luft- respektive vattenburen trafik till och från Gotland, vilken ska behandlas i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur, och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:408 av Åsa Coenraads (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inte skapa monopol för delsträckor på järnväg och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:493 av Lotta Finstorp (M):

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

2015/16:581 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.

2015/16:756 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag som river upp beslutet om att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med handlingsplan för hur mål om fördubblad resandeandel för kollektivtrafiken på sikt samt fördubblat antal resor till år 2020 ska förverkligas och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att i samarbete med andra berörda myndigheter utarbeta samhällsekonomiska nyttoberäkningsmodeller för satsningar på kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att analysera behov av nationella åtgärder för att stärka kostnadseffektivitet i resandeökningen inom den lokala och regionala kollektivtrafiken för att nå fördubblingsmål och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder som förenklar

- möjligheterna att betala för kollektivtrafikresor genom införande av ett gemensamt betalsystem för kollektivtrafiken med tydlig prissättning och transparenta villkor och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda behovet av statliga åtgärder i infrastrukturplaneringen för att underlätta ökad andel persontrafik i kollektivtrafik på vattenvägar och tillkännager detta för regeringen.
 7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda och föreslå åtgärder för att samma normer för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ska gälla för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt och tillkännager detta för regeringen.
 8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn bör göras angående hur ökad tillförlitlighet samt stärkt resegaranti kan åstadkommas för resande inom färdtjänsten och tillkännager detta för regeringen.
 10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om ändring i kollektivtrafiklagen så att det blir möjligt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik så att resenärerna kan medta cykel och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1139 av Rasmus Ling m.fl. (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör föra dialog med berörda aktörer om hur en fördubbling av kollektivtrafiken kan finansieras och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1157 av Patrick Reslow (M):

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

2015/16:1386 av Fredrik Olovsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om se över åtgärder mot s.k. spårspring och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1438 av Börje Vestlund (S):

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

2015/16:1521 av Börje Vestlund m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av åtgärder mot problem och systemfel i det svenska järnvägsnätet och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1696 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur infrastrukturen och möjligheterna att använda sig av kollektiva färdmedel vid transport till och från Bromma flygplats kan utvecklas och stärkas och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1776 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.

2015/16:1796 av Per Klarberg (SD):

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

2015/16:1808 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.

2015/16:1858 av Per Klarberg (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1859 av Per Klarberg (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att begränsa införandet av ERTMS till de linjer och de fordon som har en gränsöverskridande trafik och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1904 av Saila Quicklund (M):

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

2015/16:1969 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 tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2217 av Niclas Malmberg och Stina Bergström (båda MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om SJ:s samhällsuppdrag och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2340 av Pyry Niemi och Sanne Eriksson (båda S):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en harmonisering av olika biljettsystem i kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2377 av Solveig Zander (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för personer med stroke att få färdtjänst för att få rehabilitering på annan ort och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3025 av Helena Lindahl och Per Lodenius (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör göras en översyn för att se hur resenärernas ställning inom kollektivtrafiken kan stärkas och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

1. 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.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett fullt genomförande av det fjärde järnvägspaketet och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införandet av järnvägens nya signalsystem ERTMS om möjligt bör synkroniseras med närliggande länder för största effektivitet och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anpassa järnvägssystemet för längre och tyngre godståg där det är samhällsekonomiskt lönsamt och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kollektivtrafikföretag bör offentliggöra tillgänglig data för att på så vis

möjliggöra en plattform med öppna data och tillkännager detta för regeringen.

30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket för s.k. plankning för att om möjligt skapa mer preventiva åtgärder och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD):

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör få i uppdrag att ta fram en nationell underhållsplan och i större utsträckning arbeta för en mer aggregerad bild av tillståndet på järnvägsspåren och planering av underhåll och tillkännager detta för regeringen.
8. 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.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att i högre utsträckning offentliggöra marknadsdata och statistik över järnvägssystemet i form av exempelvis resenärsvolymerna för att främja konkurrens på spåren och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utvärdering av den nya kollektivtrafiklagen för stärkt konkurrens, öppenhet och transparens och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3068 av Mikael Jansson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om de som har rätt till färdtjänst ska ha lagligt stöd till färdtjänst när det annars skulle vara tal om sjukresa i landstings regi och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3109 av Markus Wiechel (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att inrätta ett stimulansbidrag till kommuner för tillgänglighetsanpassning inom kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3147 av Penilla Gunther m.fl. (KD):

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta tyngre och längre godståg och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD):

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att drift och underhåll av järnvägen även i fortsättningen ska upphandlas i konkurrens och tillkännager detta för regeringen.

19. 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 järnvägsunderhållet och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva möjligheterna för tyngre och längre godståg och tillkännager detta för regeringen.