



Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår yrkanden i motioner om bl.a. järnvägsmarknaden, signalsystemet ERTMS, drift och underhåll samt olika kollektivtrafikfrågor. Motionsyrkandena avstyrks främst med hänvisning till vidtagna åtgärder och pågående beredningsarbete. Utskottet framhåller samtidigt att järnvägen har en stor och betydelsefull roll i det svenska transportsystemet och att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet.

I betänkandet finns 30 reservationer (M, SD, C, V, L, KD).

Behandlade förslag

Ett sjuttioal yrkanden från allmänna motionstiden 2017/18.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	4
Redogörelse för ärendet	8
Ärendet och dess beredning.....	8
Utskottets överväganden.....	16
Järnvägsmarknaden	16
Drift och underhåll	22
Järnvägens signalsystem.....	26
Åtgärder för ökad punktlighet	29
Längre och tyngre godståg	34
Vissa skyddsfrågor	36
Obehöriga på spåren	38
Kollektivtrafikens organisering	40
Ökad kollektivtrafik	41
Kollektivtrafik på vatten.....	45
Biljett- och betalsystem	46
Regionala trafikförsörjningsprogram.....	50
Kombinerad mobilitet.....	52
Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning	55
Vissa andra resenärsfrågor	60
Arlandabanan	63
Prissättning på Öresundsbron	65
Reservationer	67
1. Järnvägens organisation, punkt 1 (M, C, L, KD).....	67
2. Järnvägens organisation, punkt 1 (V)	69
3. Fjärde järnvägspaketet, punkt 2 (M).....	70
4. Ett nationellt trafikförsörjningsprogram för järnvägen, punkt 3 (M)....	71
5. Samhällsuppdrag, punkt 4 (V).....	72
6. Samhällsuppdrag, punkt 4 – motiveringen (M, C, L, KD)	73
7. Drift och underhåll, punkt 5 (M, C, L, KD).....	74
8. Järnvägens signalsystem, punkt 6 (SD)	75
9. Järnvägens signalsystem, punkt 6 (C, L)	76
10. Åtgärder för ökad punktlighet, punkt 7 (M)	77
11. Längre och tyngre godståg, punkt 8 (M, C, L, KD).....	78
12. Vissa skyddsfrågor, punkt 9 (SD).....	80
13. Obehöriga på spåren, punkt 10 (KD).....	81
14. Kollektivtrafikens organisering, punkt 11 (V).....	82
15. Ökad kollektivtrafik, punkt 12 (C, L)	82
16. Ökad kollektivtrafik, punkt 12 (V)	83
17. Ökad kollektivtrafik, punkt 12 (KD)	86
18. Kollektivtrafik på vatten, punkt 13 (L).....	86
19. Kollektivtrafik på vatten, punkt 13 (KD).....	87
20. Biljett- och betalsystem, punkt 14 (M, C, L, KD)	88
21. Regionala trafikförsörjningsprogram, punkt 15 (M).....	89
22. Kombinerad mobilitet, punkt 16 (M).....	89
23. Kombinerad mobilitet, punkt 16 (V)	90
24. Kombinerad mobilitet, punkt 16 (L).....	91

25. Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning, punkt 17 (M)	92
26. Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning, punkt 17 (V)	93
27. Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning, punkt 17 (L).....	94
28. Vissa andra resenärsfrågor, punkt 18 (M).....	95
29. Vissa andra resenärsfrågor, punkt 18 (V)	96
30. Arlandabanan, punkt 19 (V)	97
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	99
Motioner från allmänna motionstiden 2017/18	99

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Järnvägstrafik

1. Järnvägens organisation

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:1142 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 1,

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 13 i denna del och

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkandena 6 och 7.

Reservation 1 (M, C, L, KD)

Reservation 2 (V)

2. Fjärde järnvägspaketet

Riksdagen avslår motion

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 8.

Reservation 3 (M)

3. Ett nationellt trafikförsörjningsprogram för järnvägen

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:2108 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 2 och

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 15.

Reservation 4 (M)

4. Samhällsuppdrag

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:1142 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 3 och

2017/18:2785 av Stina Bergström och Niclas Malmberg (båda MP) yrkande 1.

Reservation 5 (V)

Reservation 6 (M, C, L, KD) – motiveringen

5. Drift och underhåll

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:2785 av Stina Bergström och Niclas Malmberg (båda MP) yrkande 4,

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 13 i denna del,

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 23 och 24 samt

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 8.

Reservation 7 (M, C, L, KD)

6. Järnvägens signalsystem

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:1588 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 2,
2017/18:1685 av Jan Lindholm (MP) yrkandena 1–3,
2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 13 i denna del och
2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 31.

Reservation 8 (SD)

Reservation 9 (C, L)

7. Åtgärder för ökad punktlighet

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:3057 av Karin Svensson Smith (MP) och

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 11 och 12.

Reservation 10 (M)

8. Längre och tyngre godståg

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 13 i denna del,

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 20.2 och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 25.

Reservation 11 (M, C, L, KD)

9. Vissa skyddsfrågor

Riksdagen avslår motion

2017/18:1588 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 1 och 3.

Reservation 12 (SD)

10. Obehöriga på spåren

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:765 av Catharina Bråkenhielm (S),

2017/18:2200 av Fredrik Olovsson (S) och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 27.

Reservation 13 (KD)

Kollektivtrafik

11. Kollektivtrafikens organisering

Riksdagen avslår motion

2017/18:1142 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 11.

Reservation 14 (V)

12. Ökad kollektivtrafik

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:1142 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 6–9,

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 3.1,

2017/18:3652 av Caroline Szyber m.fl. (KD) yrkande 23,

2017/18:3741 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 8,

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 14 och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 49.

Reservation 15 (C, L)

Reservation 16 (V)

Reservation 17 (KD)

13. Kollektivtrafik på vatten

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 17 och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 36.

Reservation 18 (L)

Reservation 19 (KD)

14. Biljett- och betalsystem

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:509 av Bengt Eliasson m.fl. (L),

2017/18:2108 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 1,

2017/18:2785 av Stina Bergström och Niclas Malmberg (båda MP) yrkande 3 och

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 9.

Reservation 20 (M, C, L, KD)

15. Regionala trafikförsörjningsprogram

Riksdagen avslår motion

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 13.

Reservation 21 (M)

16. Kombinerad mobilitet

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:1142 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 10,

2017/18:2108 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 3,

2017/18:2748 av Karin Svensson Smith (MP) yrkandena 1 och 2,

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 9 och

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 14.

Reservation 22 (M)

Reservation 23 (V)

Reservation 24 (L)

17. Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:647 av Lars Beckman (M),

2017/18:1142 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 13–15,

2017/18:1509 av Lars Beckman (M),

2017/18:2044 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1,

2017/18:2144 av Lars Mejern Larsson (S),

2017/18:3139 av Saila Quicklund (M),
2017/18:3421 av Cecilia Widegren m.fl. (M) yrkande 60 och
2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 2.

Reservation 25 (M)

Reservation 26 (V)

Reservation 27 (L)

18. Vissa andra resenärsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:105 av Rasmus Ling och Janine Alm Ericson (båda MP),

2017/18:654 av Lotta Finstorp (M),

2017/18:768 av Anna-Caren Säterberg och Kalle Olsson (båda S),

2017/18:1142 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 5,

2017/18:2599 av Pia Nilsson (S) och

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 9 och 10.

Reservation 28 (M)

Reservation 29 (V)

19. Arlandabanan

Riksdagen avslår motion

2017/18:1142 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 4.

Reservation 30 (V)

20. Prissättning på Öresundsbron

Riksdagen avslår motion

2017/18:552 av Patrick Reslow (-).

Stockholm den 15 februari 2018

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), Borianana Åberg (M), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Nina Lundström (L), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Teres Lindberg (S) och Erik Ottoson (M).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I ärendet behandlar utskottet 70 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2017.

I samband med ärendets beredning besökte utskottet den 21 november 2017 Kollektivtrafikens hus där företrädare för organisationer och företag inom kollektivtrafikbranschen informerade utskottet om bl.a. biljett- och betalsystem och kombinerad mobilitet.

En delegation från utskottet besökte i oktober 2017 Helsingfors för att bl.a. studera s.k. mobility as a service.

Utskottet kommer att behandla frågor om trafikens infrastruktur senare under våren 2018.

Bakgrund

Järnvägsfrågor

Organisationsförändringar och marknadsöppning inom järnvägen

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

År 1996 öppnades marknaden för inrikes godstrafik nästan helt för konkurrens. Vid årsskiftet 2000/2001 bolagiserades affärsverket Statens järnvägar och delades upp i bl.a. SJ AB, Green Cargo AB, Euromaint AB, Swemaint AB och Jernhusen AB. Den kommersiella inrikestrafiken började avregleras 2007 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 heltrafik 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. järnvägspaketen. 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 fyra olika järnvägspaket.

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

Tredje järnvägspaketet syftade till att öppna marknaden för internationell persontrafik, införa ett gemensamt regelverk för behörighetsprövning av lokförare och 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 krav på certifiering av ECM (enheter som ansvarar för underhåll) 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 infrastrukturhållare. Förhandlingarna inom EU är avslutade, och i december 2016 togs beslut även om den s.k. marknadspelaren. Inom Regeringskansliet pågår ett arbete med att genomföra det fjärde järnvägspaketet i svensk rätt.

Utredningen om järnvägens organisation

Hösten 2012 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att en utförlig utredning av järnvägssystemets organisation borde genomföras (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Regeringen beslutade den 8 maj 2013 att en särskild utredare skulle göra en översyn av järnvägens organisation (dir. 2013:46). Syftet med utredningen var 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 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 för närvarande inom Regeringskansliet.

Järnvägsbranschens samverkansforum

Järnvägsbranschens Samverkansforum (JBS) har bildats av de aktörer som finns inom järnvägsbranschen i Sverige. Syftet är att prioritera, effektivisera, samordna och driva på förbättringsarbete som rör järnvägssystemets funktion och förnyelse. Syftet är att öka den svenska järnvägens robusthet, konkurrenskraft och lönsamhet. För att göra järnvägen mer robust, tillförlitlig och tillgänglig krävs samordnad planering och styrning. I JBS finns alla delar av järnvägsbranschen representerade – infrastrukturhållare, transportörer, fordonstillverkare, fastighetsförvaltare och underhållsentreprenörer. Alla har således vitt skilda perspektiv men samma fokus – att uppnå konkreta resultat med fokus på kunderna på järnvägen. Alla perspektiv samordnas i en branschgemensam utvecklingsagenda. Inom JBS drivs bl.a. initiativen.

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

Kollektivtrafik

Transportpolitiska mål

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

Agenda 2030

Av Agenda 2030 delmål 11.2 framgår att tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla ska tillhandahållas senast 2030. En förbättrad trafiksäkerhet ska uppnås, särskilt genom att kollektivtrafiken byggs ut, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning och äldre personer.

Lagen om kollektivtrafik

Riksdagen antog den nya lagen (2010:1065) om kollektivtrafik 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 innebar en

modernisering av kollektivtrafiklagstiftningen och en anpassning till EU:s regelverk på området. Med den nya lagen kan kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment få etablera kommersiell kollektivtrafik förutsatt att de har sådana grundläggande tillstånd för verksamheten som krävs. Redan tidigare hade riksdagen beslutat att öppna marknaden för persontrafik på järnväg fr.o.m. den 1 oktober 2010. Med den nya lagen avskaffades 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 definierades 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 blivit lättare för den regionala kollektivtrafikmyndigheten att organisera trafik över länsgränser då länsgränsrestriktionen avskaffas. Trafikförsörjningsplanen ersattes 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 (förordning (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 objektivet sätt fastställa de parametrar som ska användas för att beräkna den eventuella ersättningen och den eventuella ensamrättens art och omfattning på ett sätt som förhindrar alltför höga ersättningar. I avtal om allmän trafik ska det vidare fastställas hur kostnaderna och intäkterna ska fördelas, löptiden för avtalet osv. Vilka regler som ska tillämpas beror på avtalets karaktär. Är det fråga om ett tjänstekontrakt ska tilldelning ske enligt försörjningsdirektivet. Om avtalet i stället utgörs av en tjänstekoncession eller järnvägstrafik och annan spårtrafik än spårvagnstrafik ska tilldelning ske enligt kollektivtrafikförordningen.

Lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter

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

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

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

vid förseningar oberoende av om transportören har orsakat förseningen eller inte eller om förseningen beror på s.k. force majeure.

Några uppgifter om kollektivtrafiken

Trafikanalys har i uppdrag att ta fram statistik om kollektivtrafik. Av myndighetens statistik om regional linjetrafik för 2016 framgår bl.a. följande. Under 2016 uppgick kollektivtrafikresandet med buss, tåg, spårväg, tunnelbana och fartyg till 1,57 miljarder påstigningar. Antalet påstigningar i subventionerad linjetrafik ökade med drygt 4 procent jämfört med 2015.

Av Trafikanalys statistik om regional linjetrafik 2016 framgår att buss är det mest använda färdmedlet inom den subventionerade linjetrafiken. Under 2016 gjordes 812 miljoner påstigningar på buss i Sverige, vilket motsvarar 52 procent av det totala antalet påstigningar i kollektivtrafiken. 23 procent av påstigningarna var på tunnelbana, 14 procent på tåg, 10 procent på spårväg och 1 procent med fartyg. Trafikanalys anger vidare att antalet påstigningar i kollektivtrafiken ökade i flertalet av länen under året. Storstadsregionerna Stockholms län, Västra Götalands län och Skåne län dominerar på många sätt inom kollektivtrafiken. Under 2016 finansierade intäkterna från den egna verksamheten knappt hälften av kollektivtrafiken, och i övrigt finansierades den av landstingen, kommunerna och staten genom Trafikverket. Sedan 2007 har fördelningen sett ungefär likadan ut, där ca 50 procent av intäkterna kommer från verksamheten.

Av den s.k. kollektivtrafikbarometern (årsrapport från 2016) som tas fram av Svensk kollektivtrafik framgår bl.a. att varannan svensk reser regelbundet med kollektivtrafiken och att 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 21 procent med kollektivtrafik att jämföra med 17 procent av männens resor. Ser man till sysselsättning, så har kollektivtrafikens marknadsandel bland de förvärvsarbetande ökat från 14 procent 2012 till 15 procent 2016. Det är en signifikant uppgång.

Trafikutskottets uppföljningar

Trafikutskottet beslutade den 21 februari 2013 att genomföra en uppföljning av resultaten av statens insatser för att förbättra transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Uppföljningen Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning (2013/14:RFR5) visar att det fortfarande finns många hinder som försvårar resandet. Det görs olika insatser för att öka tillgängligheten, men detta arbete är i många delar inte samordnat och det finns mycket kvar att göra. Det behövs tydligare styrsignaler för att tillgänglighetsmålen ska kunna uppnås. Det är viktigt att prioritera resurser för

tillgänglighetsarbetet och att aktörerna kan redovisa hur stora resurser som satsas på detta. I uppföljningen konstateras också att det är viktigt att regeringen även i fortsättningen redovisar och bedömer resultaten av de statliga tillgänglighetsinsatserna till riksdagen.

Den 19 november 2015 beslutade trafikutskottet att genomföra en uppföljning av kollektivtrafiklagen. 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 (2015/16:RFR14). 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 betalsystem
- kostnadsutvecklingen för kollektivtrafikresor.

Utskottets överväganden

Järnvägsmarknaden

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår olika motionsförslag om järnvägsmarknaden, bl.a. avseende järnvägens organisation och inrättandet av ett nationellt trafikförsörjningsprogram. Utskottet framhåller att järnvägen har en stor och betydelsefull roll i det svenska transportsystemet och hänvisar till pågående beredningsarbete. Utskottet framhåller även att en ökad rörlighet mellan våra grannländer och övriga Europa är bra för Sverige.

Jämför reservation 1 (M, C, L, KD), 2 (V), 3 (M), 4 (M) och 5 (V) samt motivreservation 6 (M, C, L, KD).

Motionerna

Järnvägens organisation

Jonas Sjöstedt m.fl. (V) anser i partimotion 2016/17:1142 yrkande 1 att regeringen bör återkomma med ett förslag som innebär att SJ AB ges företräde till kommersiell persontrafik på stambanorna och att övriga aktörer ges tillgång i mån av kapacitetsutrymme. Motionärerna menar att den avreglerade järnvägstrafiken missgynnar den enskilda individen och leder till en försämrad och mer svåröverblickbar järnvägstrafik. I motionen pekas på att de privata operatörerna inom persontrafiken av naturliga skäl söker sig till de mest lönsamma fjärrsträckorna som t.ex. Stockholm–Göteborg. Motionärerna lyfter fram att Vänsterpartiets vision för tågtrafiken är ett sammanhållet system där resenären ges hög tillgänglighet och punktlighet.

Nina Lundström m.fl. (L) framför i motion 2017/18:3462 yrkande 13 i denna del att tåget har en avgörande roll i arbetet mot målet om ett fossilfritt Sverige 2030. Motionärerna framhåller att utsläppen kan minska markant om fler väljer tåg i stället för flyg eller bil. Det är viktigt att resenärerna kan lita på att tåget kommer fram i tid och kan använda restiden effektivt. Motionärerna understryker att konkurrens inom järnvägssektorn är bra och att forskning från bl.a. VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) har visat att järnvägsmarknaden påverkats positivt av avregleringen och att konkurrens har bidragit till effektiviseringar och innovationer.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) begär i kommittémotion 2017/18:3894 yrkande 6 att en konkurrensneutral tillgång till järnvägens infrastruktur i form av tåglägestilldelning, depåttillgång och signalsystem säkerställs. Motionärerna framhåller bl.a. att när det gäller tåglägestilldelning får aktörer som varit verksamma länge oftast fler önskemål tillgodosedda, och

i förlängningen kan det leda till att nya aktörer stängs ute från tågmarknaden, vilket inte är önskvärt ur konkurrenssynpunkt. I motionen påtalas även att enskilda aktörer har framfört att Jernhusen inte tar ut marknadsmässiga hyror från alla aktörer på marknaden. I yrkande 7 framhåller motionärerna att regeringen bör stärka förutsättningarna för den kommersiellt organiserade persontrafiken på järnvägen med utgångspunkt i SOU 2015:110 En annan tågordning – bortom järnvägsknuten. Motionärerna pekar på att det på senare år har uppstått en utträngningseffekt, både när det gäller spårkapacitet och resenärer, mellan kommersiell och samhällsorganiserad trafik. Det är viktigt menar motionärerna att den kommersiellt organiserade trafiken stärks för att såväl förbättra samverkan som stärka konkurrensen mellan dessa.

Fjärde järnvägspaketet

I kommittémotion 2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framhålls i yrkande 8 att regeringen bör verka för att Sverige liksom övriga medlemsländer skyndsamt implementerar det fjärde järnvägspaketet. Motionärerna anser bl.a. att åtgärder på EU-nivå är nödvändiga för att utveckla sammanhållna och effektivt fungerande marknader för järnvägstransporter i Europa. Vidare menar motionärerna att marknadsöppningen 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.

Ett nationellt trafikförsörjningsprogram

Karin Svensson Smith (MP) begär i motion 2017/18:2108 yrkande 2 att kollektivtrafiklagen ändras och att det införs ett krav på att det ska upprättas ett nationellt tågtrafikförsörjningsprogram. I motionen pekar motionären bl.a. på den uppföljning som trafikutskottet gjort av kollektivtrafiklagen (2015/16:RFR14) där en iakttagelse var att tillgången till och villkoren för gemensam infrastruktur, inklusive informationssystem och samordnade biljettsystem, kan behöva regleras. Motionären lyfter vidare fram att det i rapporten bl.a. konstaterades att den transportpolitiska målbilden bör förtydligas när det gäller hur den framtida regionala målbilden för järnvägen ska se ut. I motionen framhålls även att Utredningen om järnvägens organisation (SOU 2015:110) ansåg att regeringen närmare bör överväga och ta ställning till vad dagens och framtidens järnvägsnät ska användas till. Motionären anser att det rimligen är politikens uppgift att först tala om vilken tågtrafik som är önskvärd, t.ex. höghastighetståg i 320 km/h, och därefter låta Trafikverket dimensionera järnvägsutbyggnaden efter det.

I kommittémotion 2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) efterlyser motionärerna i yrkande 15 ett nationellt trafikförsörjningsprogram för järnvägen. Motionärerna framhåller att det ska vara tydligt för medborgarna vilken miniminivå av trafik som det offentliga garanterar. I

motionen anges att för- och nackdelar med att upprätta ett nationellt trafikförsörjningsprogram för järnvägen därför bör utredas.

Samhällsuppdrag

Jonas Sjöstedt m.fl. (V) anser i partimotion 2016/17:1142 yrkande 3 att SJ AB:s trafikerings- och företrädesrätt på länsgränsöverskridande sträckor bör återinföras och ägardirektiven ändras senast 2019 så att trafikeringsrätten för SJ AB också innebär en skyldighet att genom plikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.

Stina Bergström och Niclas Malmberg (båda MP) konstaterar i motion 2017/18:2785 yrkande 1 att en konsekvens av att SJ AB behöver se till att varje sträcka eller service är lönsam och inte får korssubventionera inom verksamheten, är att när en sträcka går med förlust läggs den antingen ned eller så går staten in och handlar upp trafiken. Motionärerna framhåller att vissa enskilda operatörer plockar russin ur kakan, såsom sträckan Göteborg–Stockholm. I motionen anges att det i stället för bara krav på avkastning och vinstutdelning behövs ett långsiktigt uppdrag att utveckla tågtrafiken för att tillgodose behoven hos framtidens resenärer. Motionärerna anser att det i ett samhällsuppdrag till SJ bör bl.a. ingå att köra nattågstrafik i Sverige, sälja tågbiljetter till utlandet, trafikera vissa trafiksvaga banor som är samhällsekonomiskt motiverade m.m.

Utskottets ställningstagande

Järnvägens organisation

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

Utskottet vill även lyfta fram att Transportstyrelsen med stöd av sin instruktion, järnvägslagen och järnvägsförordningen samt i enlighet med sitt regleringsbrev bedriver marknadsövervakning och marknadstillsyn. I styrelsens marknadstillsyn ingår 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 marketens 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 marknadstillsynen och marknadsövervakningen är att verka för en effektiv järnvägsmarknad med sund konkurrens och likvärdiga villkor.

Utskottet kan konstatera att förutsättningarna för såväl den kommersiella (interregionala) persontrafiken på järnväg som den regionala som bedrivs inom ramen för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna inte saknar problem, enligt järnvägsföretag och regionala kollektivtrafikmyndigheter. Frågan har belysts såväl av utskottets uppföljningsgrupp i rapporten Kollektivtrafiklagen – en uppföljning (2015/16:RFR14) som av Utredningen om järnvägens organisation. Utredningen om järnvägens organisation har framfört att förutsättningarna för den kommersiellt organiserade persontrafiken bör stärkas i förhållande till den samhällsorganiserade trafiken. Detta bör ske genom ökade krav på samråd och transparens i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas verksamhet, vilket medför flera ändringar i kollektivtrafiklagen. I utredningens slutbetänkande En annan tågordning – bortom järnvägsknuten (SOU 2015:110) framförs bl.a. att regeringen, särskilt med hänsyn till kommande investeringar i nya stambanor för höghastighetståg, närmare bör utreda en förändring i den långsiktiga modellen för marknadstillträdet på järnväg. Utredningens betänkande bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Infrastrukturminister Tomas Eneroth framförde också i sitt svar på skriftlig fråga i november 2017 bl.a. att utredningen om järnvägens organisation har identifierat flera problemområden för vidare analys som nu hanteras inom Regeringskansliet. Infrastrukturministern delgav vidare att det i det pågående arbetet med att genomföra det fjärde järnvägspaketet i svensk rätt även pågår en översyn av strukturen på järnvägslagstiftningen i enlighet med rekommendationer från utredningen.

Utskottet finner inte skäl att föregripa beredningen och vidta några åtgärder med anledning av motionerna 2017/18:1142 (V) yrkande 1, 2017/18:3462 (L) yrkande 13 i denna del och 2017/18:3894 av (M, C, L, KD) yrkandena 6 och 7. Motionsyrkandena avstyrks därmed.

Fjärde järnvägspaketet

Utskottet vill framhålla att en ökad rörlighet mellan våra grannländer och övriga Europa är bra för Sverige. Utskottet anser därför att gränsöverskridande

trafik bör främjas och underlättas, exempelvis genom att det ska vara lätt för resenärer att köpa biljetter till och i Europa.

Sedan tidigt 1990-tal pågår det inom EU ett arbete med att bygga upp ett enhetligt järnvägssystem inom Europa. Arbetet syftar till att öka järnvägens effektivitet och konkurrenskraft i förhållande till de övriga trafikslagen. Järnvägstransporter över gränserna hindras i dag av att den europeiska marknaden är uppdelad i nationella nät, som bygger på sinsemellan olika tekniska lösningar och som styrs av olika nationella regler. För att överbrygga dessa hinder har EU presenterat ett antal regelpaket, de s.k. järnvägspaketen. Syftet med de europeiska bestämmelserna är dels att standardisera komponenter för att sänka järnvägens kostnader och öka konkurrenskraften, dels att göra det möjligt att framföra tågen mellan olika medlemsländer utan några tekniska problem. Kommissionens förslag om det fjärde järnvägspaketet offentliggjordes den 30 januari 2013, och det bestod av sex förslag till rättsakter som kan delas upp i två pelare, en teknisk och en politisk. Förhandlingarna inom EU av det fjärde järnvägspaketet är avslutade, och beslut om rättsakterna togs under 2016. Rättsakterna ska börja tillämpas den 16 juni 2019, och inom Regeringskansliet pågår arbete med att genomföra järnvägspaketet i svensk rätt.

Utskottet vill i sammanhanget även peka på att det inom Regeringskansliet pågår ett arbete med att ta fram en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik för att minska sårbarheten i transportsystemet. Utskottet ser med tillfredsställelse på det arbete som bedrivs inom Regeringskansliet för att utveckla ett effektivt och hållbart transportsystem utan gränshinder.

Utskottet finner inte skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslaget utan förutsätter att regeringen genomför järnvägspaketet i enlighet med Sveriges förpliktelser som följer av vårt medlemskap i EU. Motion 2017/18:3833 (M) yrkande 8 avstyrks därmed.

Ett nationellt trafikförsörjningsprogram för järnvägen

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

Enligt nuvarande transportpolitiska princip ska interregional kollektivtrafik i första hand tillhandahållas på kommersiell grund. Staten har möjlighet att se till att det finns ytterligare interregional kollektivtrafik om tillgängligheten annars skulle vara alltför bristfällig. Det görs genom att avtal ingås med

kollektivtrafikföretag eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten och att ekonomisk ersättning betalas. Staten har dock inte uttalat att den ansvarar för en viss landbaserad kollektivtrafik, och det finns inget dokument som anger vad det offentliga anser är ett tillfredsställande utbud av interregional kollektivtrafik.

Utredningen om järnvägens organisation föreslog bl.a. att regeringen närmare skulle överväga och ta ställning till vad dagens och framtidens järnvägsnät ska användas till. Som en följd av detta bör beslut tas om att ge prioritet för viss trafik på utpekade banor och/eller vissa tider på dygnet. Utredningen föreslog att järnvägslagens regler om prioritering av trafik bör ändras så att kravet på samhällsekonomisk effektivitet tas bort. Utredningens förslag bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Trafikutskottets uppföljningsgrupp ansåg också att behovet av en nationell trafikförsörjningsplan för järnvägen som även anger vad järnvägen och dess olika delsträckor ska användas till behöver utredas. Uppföljningsgruppen ansåg att dagens system utan övergripande styrning leder till en tågplan som kan vara långt ifrån den optimala med givna resurser i form av bankapacitet. Uppföljningsgruppen ansåg vidare att om man vill fortsätta på den inslagna vägen bör behovet av en nationell myndighet för stöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna övervägas.

Mot bakgrund av pågående beredningsarbete finner utskottet inte att det finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionerna 2017/18:2108 (MP) yrkande 2 och 2017/18:3833 (M) yrkande 15. Motionsyrkandena avstyrks.

Samhällsuppdrag

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

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

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

Utskottet anser inte att det finns anledning att föregripa den pågående beredningen. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2017/18:1142 (V) yrkande 3 och 2017/18:2785 (MP) yrkande 1.

Drift och underhåll

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om drift och underhåll. Utskottet framhåller vikten av ett väl fungerande järnvägsunderhåll och hänvisar till pågående beredningsarbete.

Jämför reservation 7 (M, C, L, KD).

Bakgrund

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.

Tidigare behandling

Utskottet har behandlat motioner om underhåll av statens järnvägsinfrastruktur vid ett flertal tidigare tillfällen. Våren 2012 tillkännagav riksdagen för regeringen att den snarast 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 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 (bet. 2013/14:TU19, rskr. 2013/14:342). I betänkande 2014/15:TU13 bedömde utskottet bl.a. att det inte fanns anledning att ta något initiativ förrän beredningen av Utredningen om järnvägens organisation avslutats. I betänkande 2016/17:TU17 framhöll utskottet vikten av underhåll av järnvägsinfrastrukturen och hänvisade till pågående beredningsarbete.

Motionerna

Stina Bergström och Niclas Malmberg (båda MP) begär i motion 2017/18:2785 yrkande 4 att järnvägsunderhållet förstatligas. Motionärerna anser att det driftsnära underhållet, inklusive felavhjälpning och förebyggande

underhåll, bör ske i Trafikverkets egen regi. I motionen framhålls att det är de delarna som mest påverkar att tågen går i rätt tid utan alltför långa driftsavbrott. Motionärerna konstaterar bl.a. att det är ett problem i dag med en splittrad organisation och ett kortsiktigt tänkande. Detta är, menar motionärerna, svårt att lösa utan att en aktör får det samlade ansvaret.

I motion 2017/18:3462 yrkande 13 i denna del av Nina Lundström m.fl. (L) framhålls att det är viktigt att Sveriges befintliga järnvägar underhålls. Nya satsningar får inte påverka det långsiktiga underhållet negativt. Motionärerna framhåller att det behövs ett robust, tryggt och säkert järnvägssystem. Men det är inte bara stora satsningar på underhåll som krävs utan även att de medel som avsätts används på ett ändamålsenligt och effektivt sätt. I motionen anges att det är viktigt att ansvarigt verk systematiskt arbetar med uppföljning och att förbättra sin roll.

Robert Halef m.fl. (KD) önskar i kommittémotion 2017/18:3766 yrkande 23 att drift och underhåll av väg och järnväg även i fortsättningen ska upphandlas i konkurrens. I yrkande 24 anføres att Trafikverket bör stärka sina funktioner för tillstånds- och leveranskontroll samt uppföljning vid upphandling av väg- och järnvägsunderhåll.

I kommittémotion 2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 8 begärs att en fortsatt konkurrensutsatt marknad för underhåll av järnvägen ska främjas och att försöket med att återförstatliga delar av detta avbryts samtidigt som Trafikverket fortsätter med att följa upp och besiktiga underhållet. Motionärerna framhåller att skattemedlen tack vare att järnvägens underhåll och investeringar har upphandlats i konkurrens har kunnat användas mer effektivt.

Utskottets ställningstagande

För att järnvägen ska vara framkomlig och kunna användas på det avsedda sättet är det nödvändigt att infrastrukturen underhålls. Ett väl fungerande järnvägsunderhåll är således en viktig del i att åstadkomma ett effektivt järnvägssystem. Utskottet anser därför att det är positivt att det i budgetpropositionen för 2018 anges att antalet tågstörande fel per tågkilometer orsakade av brister i infrastrukturen har fortsatt att minska under 2016 för alla bantyper förutom de med ringa eller ingen trafik. I budgetpropositionen pekar regeringen på att det innebär att utvecklingen nu har varit positiv för dessa bantyper fyra år i rad.

I infrastrukturpropositionen Infrastruktur för framtiden (prop. 2016/17:21) konstaterar regeringen att medlen till drift, underhåll och reinvesteringar av järnväg behöver öka och ges hög prioritet för att värna nyttan av redan genomförda investeringar. Regeringen framhåller att ökade resurser möjliggör en upprustning av det befintliga järnvägssystemets standard. I propositionen anger regeringen vidare att det är av stor vikt att Trafikverket avsätter nödvändig tid i spåren för underhållsåtgärder och att resurserna till drift, underhåll och reinvesteringar ökas för att skapa ett robustare järnvägssystem

med ett lägre behov av avhjälpande underhåll till följd av infrastrukturfel. Utskottet välkomnar uttalandena och anser att de kraftiga och angelägna satsningar som regeringen har gjort på järnvägsunderhållet är mycket positiva.

Statsrådet Tomas Eneroth konstaterade i sitt svar på en skriftlig fråga den 20 november 2017 att den svenska järnvägsanläggningen till stora delar är sliten till följd av att det under många år har satsats för lite resurser på underhåll samtidigt som trafiken har ökat kraftigt i stora delar av järnvägsnätet. Statsrådet framhöll att följderna av det bristande underhållet har varit uppenbara med återkommande trafikstörningar och förseningsproblematik. Statsrådet påtalade att anslaget till järnvägsunderhåll (för den kommande planeringsperioden 2018–2029) utökas med 47 procent jämfört med den nuvarande infrastrukturplanen.

Utskottet vill i sammanhanget också peka på att regeringen i budgetpropositionen för 2016 genomförde en fortsatt tillfällig förstärkning av drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen under åren 2016 till 2018 med 1 240 miljoner kronor per år, liksom ytterligare en förstärkning av underhållet till järnvägar med 400 miljoner kronor under perioden 2016–2019 för åtgärder på järnvägar i landsbygd (prop. 2015/16:1 utg.omr. 22, bet. 2015/16:TU1, rskr. 2015/16:98). Utöver dessa satsningar föreslog regeringen i budgetpropositionen för 2017 bl.a. en särskild satsning om 200 miljoner kronor under 2017 för kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet som förbättrar kapaciteten och robustheten i transportsystemet (prop. 2016/17:1 utg.omr. 22, bet. 2016/17:TU1, rskr. 2016/17:100).

I budgetpropositionen för 2017 anger regeringen vidare att den ser behov av att fortsätta att identifiera åtgärder som ytterligare kan förbättra järnvägens funktionssätt. Regeringen framhåller att underhållet måste organiseras så att största möjliga nytta uppnås av de medel som anslås. Regeringen gav därför i maj 2016 Trafikverket i uppdrag att genomföra en fördjupad utredning och redogöra för möjliga åtgärder i syfte att uppnå väl fungerande och effektiva transporter på järnväg samt att staten ska ta det samlade ansvaret för kontroll och utförande av järnvägsunderhållet. Trafikverket redovisade uppdraget till Regeringskansliet i en delrapport den 28 oktober 2016, vilken omfattade besiktningsspörsmål. Den 24 februari 2017 slutredovisade Trafikverket uppdraget. I slutredovisningen lämnar Trafikverket förslag till möjliga åtgärder för att i egen regi organisera och bedriva underhåll av det statliga järnvägsnätet samt vilken maskinell underhållsutrustning Trafikverket bör äga och förvalta. Förslagen bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Den 12 januari 2017 gav regeringen vidare i uppdrag åt Trafikverket att snarast vidta åtgärder för att i egen regi organisera och bedriva verksamhet för leveransuppföljning och manuell underhållsbesiktning i fråga om järnvägsunderhåll. Enligt beslutet ska Trafikverket redovisa framdriften av uppdragen den 30 juni 2017, den 15 december 2017 och den 29 juni 2018. Utskottet välkomnar regeringens arbete med att identifiera åtgärder som ytterligare kan förbättra järnvägens funktionssätt och kan ansluta sig till regeringens bedömning i budgetpropositionen för 2018 att det är centralt att

underhållsverksamheten organiseras så att största möjliga nytta uppnås av de medel som nu tillförs drift och underhåll av järnvägen.

Infrastrukturminister Tomas Eneroth underströk i sitt svar på en skriftlig fråga den 20 november 2017 bl.a. vikten av att järnvägsunderhållet planeras och genomförs på ett effektivt sätt och att regeringen under januari 2017 därför har uppdragit åt Trafikverket att genomföra organisatoriska förändringar för att i egen regi genomföra manuella underhållsbesiktningar och leveransuppföljningar av entreprenörernas utförda arbeten. Trafikverket har även tagit fram en fyraårig underhållsplan för perioden 2017–2020 där Trafikverket redogör för den strategiska inriktningen och de prioriteringsgrunder som styr underhållsverksamheten. Statsrådet pekade på att en del av Trafikverkets arbete även är att följa hur järnvägsnätet trafikeras. Samhället är i ständig utveckling och förändring, vilket också medför förändrade resmönster och transporter av gods. Det är därför nödvändigt att kontinuerligt se över hur järnvägsnätets olika delar används och hur underhållsmedlen prioriteras. Det finns ett stort behov av underhållsåtgärder, och det kommer att ta tid innan de åtgärder som genomförs successivt kan bidra till att järnvägen får en högre punktlighet och en bättre robusthet. Sammantaget konstaterade statsrådet att regeringen har genomfört ett flertal åtgärder för att stärka järnvägen.

Utskottet välkomnar även att regeringen aviserat att basunderhåll av järnvägen ska föras över från det statliga bolaget Infranord till Trafikverket.

Utskottet vill även lyfta fram att ett av regeringens samverkansprogram fokuserar på nästa generations resor och transporter. Under året har flera konkreta insatser initierats, bl.a. innovationsupphandlingar inom drift och underhåll av järnväg och väg. Syftet med insatsen är att få rätt underhåll till rätt kostnad vid rätt tid för att förhindra att tåg ställs in på grund av nedrivna kontaktledning. Trafikverket genomförde under oktober 2017 dialogmöten med flera intresserade konsortier som föreslår olika metoder för att upptäcka brister i bärninorna. Tanken är att Trafikverket ska utföra en förkommersiell upphandling eller en funktionsupphandling under våren 2018, genom att presentera sitt problem utan att samtidigt föreslå en lösning.

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

Med hänsyn till pågående beredningsarbete finner inte utskottet att det finns skäl att vidta något initiativ med anledning av motionerna 2017/18:2785 (MP) yrkande 4, 2017/18:3462 (L) yrkande 13 i denna del, 2017/18:3766 (KD) yrkandena 23 och 24 samt 2017/18:3894 (M, C, L, KD) yrkande 8. Motionsförslagen avstyrks därmed.

Järnvägens signalsystem

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att pausa införandet av ERTMS. Utskottet framför bl.a. att det följer av EU-rätten att signalsystemet ska vara fullständigt infört på medlemsstaternas stamnät senast 2030. Utskottet understryker samtidigt vikten av att man i det fortsatta arbetet tar till vara de erfarenheter som arbetet med ERTMS hittills har gett för att systemet ska införas på ett smidigt och kostnadseffektivt sätt i Sverige.

Jämför reservation 8 (SD) och 9 (C, L).

Bakgrund

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

Motionerna

Per Klarberg m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2017/18:1588 yrkande 2 att en satsning på ERTMS inte bara är ekonomiskt oförsvarbar, utan dessutom helt onödig då Sverige redan har ett adekvat signalsystem. Motionärerna anser därför att införandet av ERTMS bör pausas. I motionen anför även att ERTMS minskar kapaciteten i järnvägssystemet och att det kommer att krävas återkommande programvaruuppdateringar minst en gång per år, med stillastående fordon som följd. Motionärerna pekar också på att de fordon som i dag passerar landgränser redan är utrustade med dubbla system som gör det möjligt att trafikera olika länder.

I motion 2017/18:1685 av Jan Lindholm (MP) framhålls i yrkande 1 att ERTMS har så stora grundläggande brister att det logiska är att Sverige tar en paus när det gäller vidare satsningar på att införa systemet. I motionen påtalas bl.a. att det finns uppskattningsvis 50 olika varianter av ERTMS som inte kan kommunicera med varandra och att systemet inte har förmåga att ta hänsyn till plankorsningar med bommar eller enbart ljussignaler. I yrkande 2 framhålls möjligheter att i stället utveckla ATC-2. Motionären pekar på att systemet har visat sig mycket robust och säkert. I motionen anges vidare att systemet har många av de extra funktioner som krävs för att hantera trafik i vårt klimat och med de spårlösningar som vi har. Att utveckla ATC-2 är således den billigaste och säkraste vägen för att fortsätta utveckla tågtrafiken i Sverige, menar motionären. I yrkande 3 framhålls vikten av en fungerande gränsöverskridande tågtrafik i Europa, inte minst för godstrafiken. I motionen konstateras att ERTMS inte är en lösning för att lösa problemen och att en utveckling av

ATC-2 enligt många tekniskt insatta skulle vara både ett billigare och säkrare sätt att lösa problemen.

Nina Lundström m.fl. (L) framför i motion 2017/18:3462 yrkande 13 i denna del att tanken bakom implementeringen av det EU-gemensamma signalsystemet ERTMS är att underlätta för den gränsöverskridande järnvägstrafiken. Motionärerna pekar på att det finns stora problem med implementeringen av signalsystemet och att kritiken mot införandet är omfattande i flera berörda länder. En stor del av kritiken ligger i att ERTMS inte är färdigutvecklat eller standardiserat på EU-nivå. I motionen anges att Liberalerna tillsammans med flertalet aktörer i branschen tydligt har uttryckt att det finns starka skäl att pausa införandet i Sverige tills dess att problemen med signalsystemet är lösta.

Även Anders Åkesson m.fl. (C) begär i kommittémotion 2017/18:3758 yrkande 31 att införandet av ERTMS pausas. Motionärerna framhåller att ERTMS är en dyr och tekniskt sett vanskelig investering som, enligt många bedömare, inte innebär någon kapacitetsförbättring för svensk järnväg. I motionen anges att det i närtid skulle frigöra 15–19 miljarder kronor som skulle kunna användas mer effektivt till underhåll av i första hand järnvägar och för att upprätthålla funktionen i det befintliga signalsystemet ATC.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har behandlat frågor om ERTMS tidigare, senast våren 2017 i betänkande 2016/17:TU17. Utskottet avstyrkte då bl.a. motionsförslag om att pausa införandet av ERTMS. Utskottet framförde bl.a. att det följer av EU-rätten att signalsystemet ska vara fullständigt infört på medlemsstaternas stommät senast 2030. Utskottet underströk samtidigt att ERTMS måste införas på ett sätt som minimerar risken för driftsstörningar eller negativ påverkan på tillförlitligheten i järnvägssystemet. Vidare framhöll utskottet betydelsen av att man i det fortsatta arbetet tar till vara de erfarenheter som arbetet med ERTMS hittills har gett för att systemet ska införas på ett smidigt och kostnadseffektivt sätt i Sverige.

Hösten 2016 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att den bör verka för att ERTMS införs samordnat med Sveriges grannländer och i nära samråd med branschaktörerna samt med beaktande av järnvägens totala funktionssätt. Av regeringens skrivelse 2016/17:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2016 framgår att ärendet bereds inom Regeringskansliet. Mot den bakgrunden välkomnar utskottet att det av regeringens direktiv till åtgärdsplanering framgår att Trafikverket bör verka för att ERTMS införs samordnat med Sveriges grannländer och i nära samråd med branschaktörerna samt med beaktande av järnvägens totala funktionssätt.

Av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2018–2029 framgår att signalanläggningen på den svenska järnvägen är i stort behov av renovering och modernisering. På vissa sträckor är signalanläggningen äldre än 50 år; den är sliten och behöver bytas ut.

Trafikverket meddelar att den gamla signalanläggningen successivt kommer att ersättas med en ny anläggning under planperioden enligt den europeiska standarden ERTMS. För att underlätta införandet av ERTMS föreslås även att Trafikverket ska utreda möjligheterna att medfinansiera ombordutrustning för ERTMS i de fall där ansökan om EU-bidrag har upprättats men inte beviljats eller endast beviljats till någon del som tillägg till befintliga EU-bidrag. Trafikverket anger att signalsystemet ERTMS under planperioden ska ha införts på större delen av järnvägsnätet och utvecklats i modernare versioner som medger körning av tåg med kortare mellanrum, vilket ger en ökad kapacitet på järnvägen.

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

Utskottet fick vid ett besök hos Trafikverket i Borlänge den 13 mars 2017 närmare information om Trafikverkets arbete med att införa signalsystemet ERTMS. Trafikverket framförde då bl.a. att dialogen med järnvägsföretagen sedan lång tid sker löpande genom Projekt ERTMS, främst när det gäller den tekniska utrullningen. I den pågående åtgärdsplaneringen inom ramen för Nationell transportplan 2018–2029 kommer avstämningar att göras vid ett antal tillfällen.

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

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2017/18:1588 (SD) yrkande 2, 2017/18:1685 (MP) yrkandena 1–3, 2017/18:3462 (L) yrkande 13 i denna del och 2017/18:3758 (C) yrkande 31.

Åtgärder för ökad punktlighet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om åtgärder för att öka punktligheten i järnvägssystemet. Utskottet hänvisar till genomförda åtgärder och pågående beredning. Utskottet framhåller också att det följer frågan om järnvägens robusthet och punktlighet mycket noga.

Jämför reservation 10 (M).

Bakgrund

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

Motionerna

I motion 2017/18:3057 begär Karin Svensson Smith (MP) en nollvision för tågtrassel. Motionären pekar bl.a. på att om Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer så bör järnvägens kapacitet att vara ett alternativ till oljedrivna transporter öka. Motionären framhåller även att förutom ökad kapacitet måste även tillförlitligheten bli mycket bättre. I motionen påtalas bl.a. att underhållet måste präglas av strategisk planering, helhetstänk och långsiktighet. Vidare framhålls i motionen att nollvisionen bör ha tidssatta etappmål och ha ett sakligt grundat åtgärdsprogram.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) begär i kommittémotion 2017/18:3833 yrkande 11 att banavgifterna ska differentieras ytterligare i syfte att få fler att välja tåget och optimera utnyttjandet av järnvägen över dygnets 24 timmar genom att banavgifterna på vissa tider av dygnet blir lägre än de är i dag. I motionen framhålls att banavgifterna genom förslaget inte höjs utan tvärtom sänks vissa tider under dygnet och att järnvägssystemet därmed används smartare. I yrkande 12 framhålls behovet av att utreda ett system för regressrätt på järnvägen i syfte att ge transportörerna en möjlighet att från infrastrukturförvaltaren återkräva ersättning som de blivit skyldiga att betala på grund av problem med infrastrukturen.

Utskottets ställningstagande

Differentierade banavgifter

När det gäller motionsförslaget om differentierade banavgifter vill utskottet framhålla att regeringen den 22 december 2016 gav Trafikverket i uppdrag att inom ramen för gällande EU-rätt redovisa förutsättningarna för att utveckla avgiftssystemet för järnvägen för att säkerställa ett samhällsekonomiskt effektivt kapacitetsutnyttjande. Detta skulle ske ur ett gods- respektive persontransportperspektiv och som ett medel för att på ett bättre sätt bidra till att nå klimatmålen. I uppdraget ingick att Trafikverket skulle analysera förutsättningarna för och effekterna av att använda extra avgifter för utnyttjandet av överbelastad infrastruktur. Trafikverket redovisade uppdraget i mars 2017. Av rapporten framgår bl.a. följande. Prissättning av kapacitet är centralt i Trafikverkets banavgiftsstruktur. Den differentierade tåglägesavgiften, passageavgiften och bokningsavgiften är de inslag i denna struktur som i dag används för att främja en effektiv kapacitetsanvändning. Möjligheterna att vidareutveckla avgiftssystemet för att åstadkomma ett samhällsekonomiskt effektivt kapacitetsutnyttjande är goda, men effekterna är svåråtgörbara. En extra avgift skulle komplettera de prioriteringskriterier som används vid intressekonflikter. Trafikverkets bedömning var att extra avgifter i enskilda fall skulle kunna bidra till ett mer effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Det kan ske genom att transporter av större värde ges företräde framför transporter av mindre värde i konflikter där prioriteringskriterierna inte nödvändigtvis ger samma resultat. Trafikverkets redovisning bereds inom Regeringskansliet.

Utskottet har vidare tagit del av att Utredningen om järnvägens organisation bl.a. föreslog att regeringen tar ställning till om Trafikverkets arbete med att utveckla prioriteringskriterier, ekonomiska styrinstrument och tåglägesprodukter kan leda till en mer transparent kapacitetstilldelningsprocess och effektivare användning av spåren. Utredningens förslag bereds inom Regeringskansliet.

I sammanhanget vill utskottet även peka på att det i regeringens direktiv till åtgärdsplanering för planperioden 2018–2029 anges att Trafikverket ska redovisa prognosticerade intäkter för banavgifterna enligt järnvägslagen och för de prognosticerade förändringar som Trafikverket bedömer utifrån det s.k. SERA-direktivet. Trafikverket gör sammantaget bedömningen att SERA-direktivet i sig inte ger upphov till förändringar som påverkar de prognosticerade intäkterna från banavgifter. Förhållanden som däremot skulle kunna påverka de prognosticerade intäkterna eller förutsättningarna för dessa är om ambitionsnivån för drift och underhåll ska höjas jämfört med nuvarande plan, eller om det införs en påлага för godstrafik på väg i enlighet med EU-rätten. Trafikverket har analyserat effekterna i transportsystemet och för samhället som helhet av att banavgifter tas ut på en nivå som i genomsnitt ger 2,24 miljarder kronor per år under 2018–2029.

Regressrätt

När det gäller motionsförslaget om att införa ett system för regressrätt inom järnvägsområdet vill utskottet inledningsvis peka på att trafikutskottets uppföljningsgrupp uppmärksammar frågan om regressrätt inom järnvägssektorn i uppföljningen Kollektivtrafiklagen – en uppföljning (2015/16:RFR14) och noterar att flera aktörer inom kollektivtrafiken aktualiserat frågan.

Av regeringens proposition Ny järnvägstrafiklag (2017/18:62) framgår bl.a. att dagens system innebär att transportören i hög utsträckning får bära kostnaden för störningar i trafiken även i de fall då infrastrukturförvaltaren har orsakat störningen och är den part som haft möjlighet att förebygga den. Enligt regeringens mening stärker dock ett ökat ansvar för infrastrukturförvaltaren järnvägens konkurrenskraft som transportmedel. I propositionen föreslås därför bestämmelser som ger järnvägsföretag möjlighet att få sådana förseningskostnader ersatta av infrastrukturförvaltaren, om förseningen beror på brister i infrastrukturen. Propositionen kommer att beredas av civilutskottet under våren 2018, och lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2018.

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

Övriga åtgärder för att öka järnvägens tillförlitlighet

När det gäller motionsförslaget om en nollvision för tågtrassel vill utskottet, utöver de åtgärder som utskottet redan pekat på, lyfta fram att infrastrukturminister Tomas Eneroth i sitt svar på en skriftlig fråga i november 2017 angav att den svenska järnvägsanläggningen till stora delar är sliten till följd av att det under många år har satsats för lite resurser på underhåll samtidigt som trafiken har ökat kraftigt i stora delar av järnvägsnätet. Följderna av det bristande underhållet har varit uppenbara, med återkommande trafikstörningar och förseningsproblematik. Statsrådet framhåller att regeringen anser att en väl fungerande järnväg är viktigt för att uppnå flera av regeringens mål om hög sysselsättning, grundläggande tillgänglighet, en ökad andel kvalificerad industriproduktion samt minskad klimat- och miljöpåverkan och att regeringen därför sedan tidigare har genomfört en

höjning av det årliga anslaget till järnvägsunderhåll med 1,34 miljarder kronor per år under perioden 2016–2018.

Trafikverket har 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.

Förra infrastrukturministern Anna Johansson framhöll i sitt svar på en skriftlig fråga i juli 2017 att regeringen nyligen hade uppdragit åt Trafikverket att utreda vilka åtgärder som är lämpliga att vidta för att säkerställa att evakuering av passagerare och bärgning av tåg kan ske skyndsamt i samband med störningar i trafiken. Trafikverket, som är ansvarigt för att planera och genomföra underhållsåtgärder, bedriver nu ett intensivt arbete med uppgraderingar av järnvägsnätet. Att genomföra dessa åtgärder får dock till följd att det påverkar den befintliga trafiken. Det går inte att både köra tåg och underhålla banorna på samma gång. Det är därför viktigt att Trafikverket har en dialog med berörda parter för att säkerställa att störningarna blir så begränsade som möjligt och att information når ut till såväl resenärer som godstransportörer. Statsrådet framhöll att regeringen sammantaget genomför ett flertal åtgärder och att en väl fungerande järnväg i hela Sverige är en högt prioriterad fråga för regeringen. Vidare konstaterade statsrådet att väl fungerande transporttjänster med tåg är viktigt för att uppnå flera av regeringens mål om hög sysselsättning, grundläggande tillgänglighet, en ökad andel kvalificerad industriproduktion samt minskad klimat- och miljöpåverkan.

Trafikverket har redovisat det tidigare nämnda uppdraget att utreda och föreslå åtgärder för att säkerställa att rövning och evakuering i samband med störningar i tågtrafiken kan genomföras skyndsamt. Uppdraget innebar att verket skulle ta fram förslag på maximala tider för rövning och evakuering samt föreslå vilka åtgärder som behövs, inklusive eventuella regeländringar, för att möta dessa maxtider. I uppdraget ingick också att genomföra en konsekvensanalys som redogör för bedömda effekter av ovanstående åtgärder och hur kostnaderna för en höjd beredskap ska finansieras inom befintliga ramar.

I november 2017 gav regeringen Trafikverket även i uppdrag att genomföra åtgärder för effektiv hantering av störningar i tågtrafiken. Åtgärderna ska omfatta följande:

- Säkerställa en tydligare ansvarsfördelning mellan parterna där Trafikverket tar en ledande roll i störningssituationer.
- Förtydligande beskrivning och tillämpning av Trafikverkets befogenheter vid nödsituationer i trafikeringsavtal och järnvägsnätsbeskrivning.
- Säkerställa att de maximala tider för evakuering och rövning som anges i Trafikverkets (ovan nämnda) rapport uppfylls.

I infrastrukturpropositionen föreslog regeringen att de ekonomiska ramarna för nästa planperiod 2018–2029 ska öka med drygt 100 miljarder kronor, till totalt 622,5 miljarder kronor. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens inriktning. Anslaget till järnvägsunderhåll utökas därigenom med 47 procent jämfört med den nuvarande infrastrukturplanen. Statsrådet Tomas Eneroth framhöll också i ovan nämnda frågesvar från november 2017 att det även är viktigt att järnvägsunderhållet planeras och genomförs på ett effektivt sätt och att regeringen därför under januari 2017 uppdrog åt Trafikverket att genomföra organisatoriska förändringar för att i egen regi genomföra manuella underhållsbesiktningar och leveransuppföljningar av entreprenörernas utförda arbeten. Statsrådet framhöll vidare att en del av Trafikverkets arbete är att följa hur järnvägsnätet trafikeras. Statsrådet påminde om att samhället är i ständig utveckling och förändring, vilket också medför förändrade resmönster och transporter av gods. Det är därför nödvändigt att kontinuerligt se över hur järnvägsnätets olika delar används och hur underhållsmedlen prioriteras. Det finns ett stort behov av underhållsåtgärder, och det kommer att ta tid innan de åtgärder som genomförs successivt kan bidra till att järnvägen får en högre punktlighet och en bättre robusthet.

Riksrevisionen har i rapporten Tågförseningar – orsaker och åtgärder (RiR 2013:18) granskat hur järnvägen fungerar utifrån ett antal olika aspekter med betydelse för tågförseningar. Riksrevisionen konstaterar att järnvägen är ett komplext system, och för att det ska fungera effektivt måste olika verksamhetsdelar fungera väl tillsammans. Riksrevisionen menar dock att det under senare år har varit tydligt att systemet har stora problem, och revisionens förstudie visar indikationer på att tågförseningarna inte enbart kan förklaras av otillräckliga investeringar i nya banor eller i banunderhåll utan också är symtom på ineffektiviteter i den statliga och privata järnvägsverksamheten samt en otillräcklig statlig styrning av järnvägstrafikens aktörer. Riksdagen behandlade regeringens skrivelse 2013/14:201 Riksrevisionens rapport om tågförseningar våren 2014 (bet. 2013/14:TU19, rskr. 2013/14:372).

Det är med tillfredsställelse som utskottet konstaterar att en väl fungerande järnväg är av hög prioritet för regeringen och att ett antal åtgärder har genomförts eller bereds inom Regeringskansliet eller på myndigheter. Utskottet finner därmed inte att det finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsyrkandena. Utskottet följer dock frågan om järnvägens robusthet och punktlighet mycket noga. Motionerna 2017/18:3057 (MP) och 2017/18:3833 (M) yrkandena 11 och 12 avstyrks därmed.

Längre och tyngre godståg

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om längre och tyngre tåg. Utskottet välkomnar åtgärder som leder till ännu mer effektiva järnvägstransporter, såsom längre och tyngre tåg, och ser därför mycket positivt på det beredningsarbete som redan pågår på området.

Jämför reservation 11 (M, C, L, KD).

Motionerna

Nina Lundström m.fl. (L) framför i motion 2017/18:3462 yrkande 13 i denna del att införa längre och tyngre godståg är ett sätt att öka kapaciteten i järnvägssystemet. Motionärerna pekar bl.a. på att i delar av Europa, t.ex. Danmark, tillåts tåg på upp till 835 meter. Vidare framhålls i motionen att kapaciteten på landets järnvägar genom små åtgärder kan ökas på ett kostnadseffektivt sätt.

I motion 2017/18:3758 yrkande 20.2 framhåller Anders Åkesson m.fl. (C) att det finns stora miljö- och samhällsnyttor att tillvarata genom att möjliggöra transport av tyngre, längre och mer transporteffektiva fordon på det svenska järnvägsnätet. Samtidigt som ledig kapacitet utnyttjas mer optimalt och utsläppen av bl.a. koldioxid minskar, förbättras konkurrenskraften för transportberoende näringar. Motionären framhåller att genom att möjliggöra för tyngre fordon att rulla på Sveriges vägar och järnvägar skulle näringar spara miljontals kronor samtidigt som det skulle skapa miljövinster.

Robert Halef m.fl. (KD) anser i kommittémotion 2017/18:3766 yrkande 25 att det bör möjliggöras för tyngre och längre godståg att trafikera järnvägen. Motionärerna framhåller att Sverige i dag har godståg på 650 meter, i Tyskland har man 830 meter och i andra europeiska länder har man upp till 750 meter långa godståg. Längre godståg även i Sverige skulle enligt motionärerna leda till miljövänligare, säkrare och effektivare godstransporter och bidra till att stärka bl.a. skogsnäringens konkurrenskraft.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har behandlat motionsförslag om längre och tyngre tåg tidigare, senast i betänkande 2016/17:TU17. Utskottet framhöll då att en omställning av transportsektorn för att bryta fossilberoendet och minska utsläppen är såväl nödvändig som möjlig. Utskottet framförde vidare att det förutsätter ett samhälle där vi använder transporter på ett smartare sätt, bl.a. genom en överflyttning av gods från vägar till järnvägar och ännu mer effektiva järnvägstransporter, såsom längre och tyngre tåg. Utskottet är fortfarande av den uppfattningen och ser således mycket positivt på att regeringen i

infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21 Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling) anger att förslag på åtgärder som syftar till att göra det möjligt att köra längre och tyngre godståg bör utredas vidare i kommande åtgärdsplanering.

I Trafikverkets förslag till nationell plan finns två projekt som syftar till att möjliggöra för minst 740 meter långa tåg. Dessa två projekt, benämnda åtgärder för långa godståg, kommer enligt planen att kosta totalt ca 2,5 miljarder kronor, varav ca 1,8 miljarder kronor under planperioden 2018–2029 och resterande belopp under perioden efter 2029. Enligt planen kommer det, när projekten har genomförts, att vara möjligt att köra tre långa godståg per dygn på hela stornätet i Sverige. I förslaget till nationell plan föreslår även Trafikverket ett relativt stort antal mindre åtgärder på befintliga järnvägar för att förbättra kapaciteten och punktligheten för person- och godstrafik, bl.a. åtgärder för långa tåg. I förslaget till nationell plan anges att vissa rangerbangårdar kommer att anpassas till längre tåg. I samband med den utvecklingsinsatsen kan mindre reinvesteringsåtgärder komma att komplettera övriga åtgärder för att satsningen på långa tåg ska få full effekt.

Utskottet erfar även att regeringen har för avsikt att vidta de åtgärder som krävs för att uppfylla Sveriges åtagande i enlighet med TEN-T-förordningen (EU nr 1315/2013). TEN-T-förordningen ställer bl.a. krav på medlemsstaterna att vidta åtgärder, om dessa bedöms samhällsekonomiskt lönsamma, för att bedriva godstrafik med tåg av viss längd och axellast på EU:s stornät senast 2030. Utskottet erfar också att regeringens åtgärder i det avseendet kommer att preciseras i närtid bl.a. i beslut om nationell plan för transportinfrastruktur 2018–2029 samt i den kommande godsstrategin.

Mot denna bakgrund ser utskottet inga skäl att ta något initiativ med anledning av motionerna 2017/18:3462 (L) yrkande 13 i denna del, 2017/18:3758 (C) yrkande 20.2 och 2017/18:3766 (KD) yrkande 25, som därför avstyrks.

Vissa skyddsfrågor

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 12 (SD).

Motionen

Per Klarberg m.fl. (SD) begär i kommittémotion 2017/18:1588 yrkande 1 att intrångsskyddet från passagerarutrymmet in till lokförarens hytt förstärks. I motionen framhålls att det säkerhetstänk som i dag finns inom flygbranschen saknas inom den svenska järnvägsbranschen. Motionärerna pekar på att det i dag är mycket enkelt att ta sig in i lokförarens hytt under färd och orsaka en katastrof. Motionärerna anser att det borde vara en självklarhet att en lokförare kan låsa om sig och att dörren till hytten inte ska gå att forcera så enkelt som i dag. I yrkande 3 framhåller motionärerna att passagerartåg med enbart en tjänstgörande lokförare ombord ska förbjudas. Motionärerna påtalar att förbudet bör införas med tanke på passagerarnas säkerhet vid bl.a. brand.

Utskottets ställningstagande

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

Statsrådet Tomas Eneroth framförde i sitt svar på en skriftlig fråga hösten 2017 att arbetet med skyddsfrågor inom landtransportområdet på EU-nivå samordnas av kommissionen med hjälp av dess särskilt inrättade arbetsgrupp Landsec. När det gäller järnvägsskydd har arbetet i Landsec, liksom arbetet på nationell nivå, fokuserats på risk-, sårbarhets- och åtgärdsidentifiering, men med den skillnaden att huvudsyftet är att bedöma om åtgärder på EU-nivå bör vidtas för att komplettera det nationella skyddsarbetet. Statsrådet lyfte fram att enighet hittills har uppnåtts om att information och erfarenhetsutbyte kring best practice är värdefullt liksom viss gemensam metodutveckling för att stödja pågående nationellt arbete. En särskild arbetsgrupp för järnvägsskydd har därför inrättats under Landsec för dessa ändamål. Vidare informerade

statsrådet om att det på nationell nivå under våren inleddes systematiskt risk-, sårbarhets- och åtgärdsidentifieringsarbete i järnvägssektorn. Arbetet bedrivs av Polismyndigheten, Säkerhetspolisen, Trafikverket, Transportstyrelsen, Svensk Kollektivtrafik, Jernhusen AB och järnvägsföretagen och koordineras inom ramen för det i våras inrättade Nationella rådet för järnvägs- och kollektivtrafikskydd (NRJK). Statsrådet pekade också på att regeringen i budgetpropositionen har föreslagit en satsning på sammanlagt 138 miljoner kronor under perioden 2018–2020, dels för att utöka antalet stationer som har bevakning och kameraövervakning i syfte att ge bättre skydd och planeringsförutsättningar för ökad säkerhet och trygghet vid stationerna, dels för att genom samverkan mellan olika aktörer vid stationerna utöka antalet trygghetsskapande åtgärder med stationsvärdar, vilket också utgör en arbetsmarknadsåtgärd som skapar moderna beredskapsjobb. Statsrådet framhöll att han självfallet följer utvecklingen både i Sverige och på EU-nivån och att han är beredd på att ytterligare åtgärder kan komma att behöva vidtas, inte minst som en följd av det arbete som pågår inom NRJK och Landsec.

Utskottet är positivt till det viktiga arbete och de satsningar som regeringen gör för att öka säkerheten inom transportsystemet.

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

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

Utskottet vill avslutningsvis även lyfta fram vikten av att tågpersonalen kan känna sig trygg och att arbetet organiseras på ett sätt så att risker och ohälsa förebyggs så långt möjligt. Utskottet är dock medvetet om att särskilda krav på järnvägsfordons utformning kan vara oförenligt med de förpliktelser Sverige har med anledning av medlemskapet i EU. Dåvarande statsrådet Anna Johansson framförde i sitt svar på en skriftlig fråga i november 2015 att när det gäller frågan om att säkerställa att obehöriga inte ska kunna ta sig in till lokföraren under färd är detta främst en uppgift för järnvägsföretagen själva. De är enligt järnvägslagens (2004:519) EU-harmoniserade bestämmelser skyldiga 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. Järnvägsföretagen har i samband med detta också att beakta gällande bestämmelser om krav på järnvägsfordons tekniska utformning samt på när och hur riskvärdering och riskhantering rent praktiskt ska utföras. Sådana krav återfinns både i direkt tillämpliga bestämmelser i olika EU-rättsakter och i svenska EU-

harmoniserade bestämmelser. Statsrådet framförde vidare att Transportstyrelsen är i egenskap av behörig tillsynsmyndighet ansvarig för att se till att bl.a. järnvägsföretagen uppfyller sina skyldigheter enligt lag och vidtar de åtgärder som är nödvändiga för att järnvägsverksamheten ska kunna bedrivas i enlighet med föreskrivna krav.

Enligt uppgift från Regeringskansliet pågår det en dialog mellan regeringen och branschen kring skyddsfrågor.

Utskottet anser sammanfattningsvis att frågorna som tas upp i motionsförslagen om att förstärka skyddet på tåg och stationer är av mycket stor betydelse, men med hänvisning både till arbete som pågår inom transportsektorn och till det arbete som bedrivs inom ramen för Sveriges strategier mot terrorism avstyrker utskottet motion 2017/18:1588 (SD) yrkandena 1 och 3.

Obehöriga på spåren

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen. Utskottet välkomnar det arbete som pågår på Trafikverket med att minska spårspning och förutsätter att Trafikverket fortsätter att vidta åtgärder som är nödvändiga för att minska olyckor och förseningar till följd av att obehöriga befinner sig på spåren.

Jämför reservation 13 (KD).

Motionerna

Catharina Bråkenhielm (S) konstaterar i motion 2017/18:765 att det varje år inträffar drygt 100 olyckor med dödlig utgång på det svenska järnvägsnätet. Motionären framhåller att stängsel, kameraövervakning och ökad kommunikation är några av de åtgärder som Trafikverket har vidtagit för att minska antalet tågolyckor. I motionen påtalas dock att tåg allt oftare blir stående långa tider då det larmas om personer på spåren. Detta orsakar stora förseningar i tågtrafiken, vilket är oacceptabelt. Motionären anser därför att regelverket behöver ses över och informationen öka för att minska antalet obehöriga på spåren.

I motion 2017/18:2200 av Fredrik Olovsson (S) begärs att möjligheten att vidta ytterligare åtgärder för att minska problemet med spårspning och öka säkerheten på våra järnvägar granskas. I motionen framhålls att problemet med människor som olovligt vistas på spåren växer, vilket leder till förseningar i tågtrafiken. Motionären anser att det behövs ytterligare åtgärder och pekar bl.a. på kraftigt höjda böter, bättre och fler möjligheter att legalt korsa en järnväg, ökad bevakning och bättre information.

Robert Halef m.fl. (KD) önskar i kommittémotion 2017/18:3766 yrkande 27 att Trafikverket i samarbete med tågoperatörerna arbetar fram en åtgärdsplan för att minska antalet personolyckor på järnvägsspår och försvåra för obehöriga att beträda spåren. I motionen framhålls att obehöriga på spåren orsakar stora förseningar i tågtrafiken.

Utskottets ställningstagande

Utskottet påminner inledningsvis om att det är Trafikverket som ansvarar för åtgärder och arbetssätt när det gäller säkerhet på den statliga järnvägen. Trafikverket måste förhålla sig till de transportpolitiska målen, där aspekten säkerhet ingår. Av uppgifter från Trafikverket framgår att när obehöriga upptäcks på spåren stoppar eller sänker verket tågens hastighet kraftigt, vilket leder till förseningar, framför allt runt storstäder och i rusningstrafik. Vidare uppger Trafikverket att spårspring orsakade i genomsnitt knappt sju timmars försening per dag under 2016, vilket motsvarar 100 dagar och beräknas kosta ca 80 miljoner kronor. Utskottet vill understryka att frågan om att minska obehöriga på spåren därför är av stor betydelse.

Utskottet har tagit del av Trafikverkets promemoria Tillsammans mot spårspring från januari 2017 och välkomnar att Trafikverket sedan 2015 genomför ett stort antal åtgärder för att göra det svårare att ta sig ut på spåren. Utskottet ser mycket positivt på att 1 miljard kronor fram till 2020 kommer att investeras i bl.a. stängsling och en utökad kameraövervakning. Ytterligare åtgärder rör säkrare plattformsändar, åtgärdade plankorsningar och tydligare skyltning. Trafikverket anger att för dessa fysiska åtgärder prioriteras sträckor där problemen med påkörning är som störst.

Utskottet välkomnar det arbete som pågår på Trafikverket med att minska spårspring och förutsätter att Trafikverket fortsätter att vidta åtgärder som är nödvändiga för att minska olyckor och förseningar till följd av att obehöriga befinner sig på spåren. Mot denna bakgrund avstyrks motionerna 2017/18:765 (S), 2017/18:2200 (S) och 2017/18:3766 (KD) yrkande 27.

Kollektivtrafikens organisering

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om kollektivtrafikens organisering. Utskottet framhåller att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen.

Jämför reservation 14 (V).

Motionen

Jonas Sjöstedt m.fl. (V) anser i partimotion 2017/18:1142 yrkande 11 att beslutet om att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik bör rivras upp. Motionärerna framhåller att det inte finns några internationella exempel som stöder tesen att en avreglerad kollektivtrafik ger de effekter som hävdas, dvs. fler aktörer, ökat trafikutbud och lägre priser. I motionen anges att det system som fanns i Sverige före avregleringen åter bör införas, dvs. att det offentliga tar ett stort organisatoriskt och finansiellt ansvar medan själva utförandet bedrivs 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 offentliga arbetet med kollektivtrafiken, såsom införandet av regionala kollektivtrafikmyndigheter, bestämmelser om trafikförsörjningsprogram m.m.

Utskottet vill även peka på att 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. Av budgetpropositionen för 2017 framgår även att en översyn av regelverket för kollektivtrafiken kommer att göras i och med att EU:s fjärde järnvägspaket ska genomföras, vilket innebär en möjlighet till att genomföra förbättringar av regelverket. Inom Regeringskansliet pågår för närvarande ett sådant beredningsarbete.

I sammanhanget vill utskottet också framhålla den uppföljning som trafikutskottet har gjort av kollektivtrafiklagen med utgångspunkt i de transportpolitiska målen och lagstiftningen på området (2015/16:RFR14). 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 av kollektivtrafiklagen bör göras. Utskottet har även behandlat frågan om uppföljning och utvärdering av kollektivtrafiklagen tidigare, senast i betänkande 2016/17:TU17. Utskottet framhöll då vikten av att kollektivtrafikmarknaden utvecklas så att den svarar mot de transportpolitiska mål och principer som riksdagen har antagit. Utskottet framhöll även betydelsen av att följa upp och utvärdera kollektivtrafiklagen så att den verkar i avsedd riktning.

Utskottet är mot bakgrund av vad som anförts ovan inte berett att ta något initiativ med anledning av motion 2017/18:1142 (V) yrkande 11. Motionsyrkandet avstyrks därmed.

Ökad kollektivtrafik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa åtgärder för att öka kollektivtrafiken. Utskottet välkomnar de initiativ som redan har tagits inte minst av branschen för att öka och göra kollektivtrafiken mer attraktiv för alla resenärer. Utskottet framhåller även vikten av att transportsystemet är jämställt.

Jämför reservation 15 (C, L), 16 (V) och 17 (KD).

Motionerna

Jonas Sjöstedt m.fl. (V) anser i partimotion 2017/18:1142 yrkande 6 att en handlingsplan behövs för hur mål om en fördubblad resandeandel för kollektivtrafiken på sikt och ett fördubblat antal resor ska realiseras. Motionärerna framhåller bl.a. att ett stort antal utredningar och rapporter de senaste åren har presenterat möjliga åtgärder för att minska klimatpåverkan från transporterna och öka andelen persontransporter med kollektivtrafik. I yrkande 7 framhåller motionärerna att det ska vara enkelt och ekonomiskt lönande att välja de klimatsmarta alternativen. I motionen pekas bl.a. på erfarenheter från Freiburg som ett exempel på att ett tillgängligt och sammanhållet kollektivtrafiksystem i kombination med lägre pris har varit ett framgångsrikt sätt att minska bilismen och uppnå hållbara städer. Motionärerna anser därför att det bör göras en översyn av lämpliga styrmedel, inklusive stadsmiljöavtalet, för att stimulera samhällsplanering som minskar bilberoendet i enlighet med erfarenheter från Freiburgmodellen. I yrkande 8

anser motionärerna att en översyn bör göras av möjliga åtgärder som sänker taxorna i kollektivtrafiken och stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft när det gäller resekostnaden för motsvarande resor med personbil. Motionärerna framhåller i yrkande 9 att en lämplig myndighet bör få i uppdrag att analysera behovet av nationella åtgärder för att stärka kostnadseffektiviteten i resandeökningen inom den lokala och regionala kollektivtrafiken för att nå fördubblingsmålet. I motionen anges att de senaste årens prisutveckling inom kollektivtrafiken är oroväckande, och kostnaderna för den lokala och regionala kollektivtrafiken har i reala termer ökat snabbare än både antalet resor och utbudet. Motionärerna anger att ett införande av mer kostnadseffektiva åtgärder, oaktat starka samhällseliga skäl för subventionering av kollektivtrafiken, till betydande del är ett ansvar inte minst för branschen, kommuner och landsting. I motionen framhålls även att det åligger staten ett ansvar för en utveckling som stärker kostnadseffektiviteten inom den lokala och regionala kollektivtrafiken för att nå fördubblingsmålet.

I motion 2017/18:3462 av Nina Lundström (L) yrkande 3.1 påtalas vikten av ett jämställt transportsystem. Motionären framhåller att män och kvinnors färd sätt skiljer sig åt. Män använder bil i högre utsträckning, medan kvinnor gör en större andel av sina resor till fots, med cykel eller kollektivtrafik. I motionen framhålls att en pålitlig, trygg och attraktiv kollektivtrafik således inte bara en trafikfråga utan även är en jämställdhetsfråga.

Anders Åkesson m.fl. (C) önskar i kommittémotion 2017/18:3758 yrkande 14 ett ökat och mer jämställt nyttjande av kollektivtrafiken för att minska klimatpåverkan. I motionen framhålls att transporter är grundläggande för vår vardag, och jämställda transporter handlar om att ge kvinnor och män lika förutsättningar till exempelvis arbetspendling, utbildningspendling och förskolehämtning. Motionärerna anser att det för att utforma ett mer jämställt och därmed mer hållbart transportsystem krävs att både kvinnor och män deltar i samtal och beslut som rör transportsystemet.

I kommittémotion 2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 49 understryks att en väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik är av stor vikt för att minska transportsektorns miljöpåverkan och öka tillgängligheten till arbetspendling. Motionärerna framhåller att staten bör bidra till att öka förutsättningarna att åka med kollektivtrafik bl.a. på landsbygden. Även i kommittémotionerna 2017/18:3652 yrkande 23 av Caroline Szyber m.fl. (KD) och 2017/18:3741 yrkande 8 av Penilla Gunther m.fl. (KD) framhålls behoven av investeringar och resurser till kollektivtrafik på landsbygden.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla 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. Det transportpolitiska funktionsmålet innebär även att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska också vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. I regeringens infrastrukturproposition framförs att kvinnor och män ska kunna använda transportsystemet på lika villkor och att kvinnors och mäns värderingar ska tillmätas lika vikt. Vidare framhålls att det är viktigt att anlägga ett jämställdhetsperspektiv på alla beslut som fattas inom transportpolitiken för att uppnå ett jämställt transportsystem. I betänkande 2016/17:TU4 anslöt sig utskottet till fullo till denna bedömning och välkomnade den grundläggande inriktning som fastslogs i propositionen. Utskottet kan i detta sammanhang också konstatera att kollektivtrafiken främst nyttjas av kvinnor medan män väljer bilen i större utsträckning. Mot bakgrund av nationella och internationella miljömål anser utskottet därför att det är av betydelse att öka mäns resor med kollektivtrafiken.

I infrastrukturpropositionen pekar regeringen vidare på att väl fungerande transporter bidrar till en fungerande arbetspendling och därmed till en förbättrad matchning på arbetsmarknaden. Dessutom förbättras regioners förutsättningar för tillväxt, och tillgängligheten ökar för inkommande besökare, vilket bidrar till att turismen kan utvecklas. God infrastruktur är en viktig del i regeringens politik för ett Sverige som håller ihop. I betänkande 2016/17:TU4 framhöll utskottet bl.a. att transporter knyter ihop landet och är en central förutsättning för en växande ekonomi och förbättrade möjligheter till pendling.

I budgetpropositionen för 2018 framhåller regeringen att det är angeläget att samhällsplaneringen i ökad utsträckning prioriterar en samhällsstruktur med goda möjligheter att resa med kollektivtrafik i stället för med personbil. Utskottet ser mycket positivt på regeringens ansats. Utskottet välkomnar också de satsningar som regeringen har gjort på kollektivtrafiken. I budgetpropositionen för 2018 föreslår regeringen att ett statligt bidrag på 350 miljoner kronor per år införs 2018–2020 för att finansiera avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet. För att främja den regionala tillväxten och goda levnadsvillkor på landsbygden har regeringen tidigare genomfört satsningar på kollektivtrafik i landsbygd som uppgår till 848 miljoner kronor under perioden 2016–2019. För att ytterligare främja den regionala tillväxten och goda levnadsvillkor på Sveriges landsbygd föreslår regeringen en ökning och förlängning av den satsning på kollektivtrafik i landsbygd som aviserades i budgetpropositionen för 2016. Utökningen föreslås uppgå till totalt 167 miljoner kronor under perioden 2018–2020. I budgetpropositionen för 2018 framför regeringen vidare att den genom stadsmiljöavtalen avser att fortsätta främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för cykeltrafik och kollektivtrafik. Regeringen anger att genom en förlängning av stadsmiljöavtalen ökar möjligheterna för mer

genomarbetade förslag samtidigt som det ges mer tid till att genomföra åtgärder och motprestationer. Stadsmiljöavtalen är fr.o.m. 2018 en del av den ekonomiska ramen för utvecklingen av transportsystemet och beräknas omfatta 1 miljard kronor per år 2018–2029.

Utskottet välkomnar också de initiativ som har tagits av branschen för att öka och göra kollektivtrafiken mer attraktiv för alla resenärer. I sammanhanget vill utskottet 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 ser positivt på 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. I regeringens skrivelse 2016/17:75 framförs att tillkännagivandet är slutbehandlat, och regeringen pekar bl.a. på att det är angeläget att samhällsplaneringen i ökad utsträckning främjar en samhällsstruktur med goda möjligheter att resa kollektivt, till fots eller med cykel. Regeringen stöder en sådan utveckling genom ytterligare satsningar på transportinfrastruktur, förbättringar av regelverk och främjande av hållbar och god samhällsplanering och genom ramverket för stadsmiljöavtal med fokus på hållbara transporter i städer 2015–2018.

Utskottet vill vidare uppmärksamma 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 har överlämnats till Näringsdepartementet.

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 och branschens initiativ till en ökad kollektivtrafik. Med hänsyn till det arbete som pågår finner utskottet att det inte finns skäl att vidta några initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2017/18:1142 (V) yrkandena 6–9, 2017/18:3462 (L) yrkande 3.1, 2017/18:3652 (KD) yrkande 23, 2017/18:3741 (KD) yrkande 8, 2017/18:3758 (C) yrkande 14 och 2017/18:3766 (KD) yrkande 49.

Kollektivtrafik på vatten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om kollektivtrafik på vatten. Utskottet framhåller sjöfartens viktiga roll i det svenska transportsystemet och välkomnar regeringens arbete med att skapa förutsättningar för att sjötransporter ska kunna möta ett ökat behov av persontransporter.

Jämför reservation 18 (L) och 19 (KD).

Motionerna

Nina Lundström m.fl. (L) framhåller i kommittémotion 2017/18:3462 yrkande 17 att sjöburen kollektivtrafik har potential att i större utsträckning kunna fungera som ett avlastande komplement till buss, spårvagn och tunnelbana.

I kommittémotion 2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 36 framhålls att kollektivtrafik på vatten ofta kan avlasta kommuners och regioners trafikleder. Motionärerna pekar på att vattenvägarna i dag är underutnyttjade och har potential att möjliggöra framtida bostads- och arbetsmarknadsområden. I motionen föreslås att Trafikverket får i uppdrag att samverka med kommuner och regioner för att stödja utbyggnaden av kollektivtrafik på vatten.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har behandlat frågor om kollektivtrafik på vatten tidigare, senast i betänkande 2016/17:TU17. Utskottet framhöll då att ett väl fungerande transportsystem på ett effektivt, säkert och miljömässigt hållbart sätt nyttjar alla trafikslag, både vart för sig och i kombination. Utskottet framhöll vidare sjöfartens viktiga roll i det svenska transportsystemet. Utskottet välkomnade därför regeringens arbete med att skapa förutsättningar för att sjötransporter ska kunna möta ett ökat behov av att transportera bl.a. personer. Utskottet såg också mycket positivt på att Transportstyrelsen inom ramen för sin marknadsövervakning i juni 2015 konstaterat att kollektivtrafiken på vatten hade ökat.

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

2016 och konstaterar att dessa för närvarande är föremål för beredning inom Regeringskansliet.

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

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

Utskottet ser avslutningsvis inte skäl att ta något initiativ med anledning av motionerna 2017/18:3462 (L) yrkande 17 och 2017/18:3766 (KD) yrkande 36.

Biljett- och betalsystem

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om kollektivtrafikens biljett- och betalsystem. Utskottet hänvisar till pågående utvecklingsarbete på området.

Jämför reservation 20 (M, C, L, KD).

Motionerna

I motion 2017/18:509 efterfrågar Bengt Eliasson m.fl. (L) ett nationellt och enhetligt biljettsystem i kollektivtrafiken. Motionärerna pekar på att resenärerna måste uppleva att det är enkelt att planera, köpa och genomföra en resa om vi ska uppnå ett större kollektivt resande. I motionen framhålls att regionala kollektivtrafikmyndigheter, eller den till vilken befogenhet har överlämnats, bör ha möjlighet att ställa krav på operatörer att ingå i ett sådant gemensamt biljettsystem.

Karin Svensson Smith (MP) anser i motion 2017/18:2108 yrkande 1 att det bör införas ett gemensamt betalningssystem i form av en applikation eller ett kort för kollektivtrafiken samt att kollektivtrafiklagen bör kompletteras med att alla som ska tillåtas sälja kollektivtrafik måste ansluta sig till det

gemensamma betalsystemet. Motionären framhåller att förslaget kan bidra till målet om fördubblad kollektivtrafik. I motionen konstateras vidare att det troligen krävs en lagändring för att hela-resan-perspektivet ska kunna inbegripas i hela bokningssystemet.

I motion 2017/18:2785 av Stina Bergström och Niclas Malmberg (båda MP) yrkande 3 önskar motionärerna ett gemensamt biljettsystem och rabattkort. Motionärerna framhåller att om det ska vara enkelt att resa med kollektivtrafiken i ett land med en mängd olika operatörer så måste det finnas både en nationellt samordnad och lättillgänglig biljettbokning för samtliga operatörer, ett gemensamt biljett- och informationssystem och gemensamma rabattkort och årskort för tåg och bussar. I motionen framhålls att erfarenheten har visat att det är regeringen som måste ta initiativ till att detta ska komma till stånd.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) framhåller i kommittémotion 2017/18:3894 yrkande 9 vikten av konkurrensneutral tillgång till digital infrastruktur kopplat till biljett- och betalsystem i kollektivtrafiken för ökad effektivitet. Motionärerna pekar bl.a. på att Transportstyrelsen har i uppdrag att utöva marknadstillsyn och att det för att nå en bättre konkurrens på spåren krävs att regeringen och myndigheter vidtar åtgärder för att jämna ut konkurrensvillkoren mellan de olika aktörerna.

Utskottets ställningstagande

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

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

Statsrådet Tomas Eneroth framförde i en interpellationsdebatt i oktober 2017 bl.a. att det i Trafikverkets förslag till den nationella plan för transportsystemet som lämnades till regeringen den 31 augusti 2017 finns två särskilda åtgärder som kommer att underlätta för resenärer att använda samma biljett- och betallösning inom kollektivtrafiken: Den ena heter Kraftsamling för öppen kollektivtrafikdata – en grund för mobilitet som tjänst eller kombinerad mobilitet, och den andra heter Informations- och kunskapshöjande åtgärder för mobilitet som tjänst/kombinerad mobilitet. Vidare pekade statsrådet på att EU-kommissionen den 31 maj 2017 beslutade om förordningen om tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster. Detta innebär att all information kopplad till resor ska vara lättillgänglig för alla, både för resenärer och för tredjepartsutvecklare, inom några år. Statsrådet framhöll att Sverige ligger i framkant och har redan mycket av informationen tillgänglig som öppna data. Vidare framförde statsrådet att det dessutom sker en snabb teknikutveckling med mobiltelefonappar, både för information och för köp, och även nya betallösningar som de svenska innovationerna Swish och Izettle som förenklar köp och betalning av bl.a. biljetter. Statsrådet konstaterade att de flesta aktörer sammantaget drar åt samma håll i denna fråga, såväl politiska företrädare som branschen och marknaden, men de gör det med olika utgångspunkter, olika syften och i olika takt.

Vid besök i Kollektivtrafikens hus i november 2017 fick utskottet bl.a. information från Mälardalstrafik Mälab AB om bl.a. nya pendlarbiljetter, Movingo. Movingo gäller, till skillnad mot tidigare SJ/TiM-biljetter, både i regionaltågstrafiken och i den lokala kollektivtrafiken. Mälab framhöll att de gränser som traditionellt funnits mellan SJ:s regionaltåg och lokaltrafiken därmed rivs och att det blir lättare och billigare att pendla även för de som inte bor och arbetar direkt vid regionaltågsstationen. Movingo gör det också möjligt att resa parallellt i regionaltågstrafiken och den lokala trafiken på samma biljett, t. ex. växla mellan SL:s pendeltåg och SJ:s regionaltåg på sträckan Stockholm–Uppsala. Syftet med Movingo är att möjliggöra för fler att nyttja kollektivtrafiken. Utskottet fick vidare information av Infospread som angav att två tredjedelar av Sveriges kollektivtrafikmyndigheter använder sig av Infospreads mobila plattform Mobitime. Tjänsten knyter ihop 15 kollektivtrafikmyndigheter till ett gemensamt mobilbiljett- och betalsystem. Systemet har över 500 000 aktiva användare. Resenärsappen ger därmed tillgång till ett mobilbiljetttutbud i 80 procent av Sverige. Den erbjuder dessutom länsöverskridande resor, bokning av anropsstyrd trafik, företagsfaktura, periodkort i mobil, optisk validering av mobilbiljetter, levande buss på karta m.m. Utskottet vill också uppmärksamma att Resenärsforum vid besöket bl.a. pekade på att det som konsument är svårt att förstå de olika biljettsystemen och veta vilka regler som gäller när man ska betala för sig. Resenärsforum framhöll att det skapar osäkerhet och kan skrämja bort potentiella resenärer.

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

Utskottet konstaterar dock i sin uppföljning Kollektivtrafiklagen – en uppföljning (2016/17:RFR16) att kunskapen om Resrobot är begränsad och att marknadsföringen av systemet därför är en angelägen uppgift. I uppföljningen framkom även en rad problem när det gäller kollektivtrafikens gemensamma funktioner, som biljett- och betalsystem. Utskottet konstaterade bl.a. att resenärerna ofta har problem att kunna betala kontant, att göra spontanköp och att köpa utlandsbiljetter. Utskottet bedömde därför att problemen kring biljett- och betalsystem bör ses över.

Utskottet erfar att regeringen avser uppfylla resenärernas behov av information och köpmöjlighet för all svensk kollektivtrafik (RKM trafik) på ett ställe genom att göra det obligatoriskt för RKM att öppna sina data (enligt ITS-direktivet) och om frågan inte löses på frivillig väg även överväga att ställa krav på kollektivtrafikföretag och andra trafikoperatörer att tillhandahålla sin biljettförsäljning av ett brett utbud produkter via en nationell åtkomstpunkt (exempelvis Samtrafikens GTI-data). Utskottet välkomnar detta och finner således inte att det finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionerna 2017/18:509 (L), 2017/18:2108 (MP) yrkande 1, 2017/18:2785 (MP) yrkande 3 och 2017/18:3894 (M, C, L, KD) yrkande 9, som därmed avstyrks.

Regionala trafikförsörjningsprogram

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om regionala trafikförsörjningsprogram. Utskottet hänvisar till pågående beredningsarbete.

Jämför reservation 21 (M).

Bakgrund

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

Motionen

I kommittémotion 2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 13 anges att regeringen bör agera för att stärka Trafikverkets roll gentemot de regionala kollektivtrafikmyndigheterna när det gäller att stötta dessa i framtagande av regionala trafikförsörjningsprogram. Motionärerna framhåller bl.a. att Trafikverket bör ta ett större ansvar i sin rådgivande roll och i högre grad samordna sig med regionala aktörer för att undvika att den interregionala trafiken påverkas negativt av den regionala trafiken. Vidare pekar motionärerna på att när regionala kollektivtrafikplaner utformas bör dessa även präglas av större transparens för att främja en effektivare konkurrens mellan olika aktörer, vilket leder till ett effektivare utnyttjande av järnvägen.

Utskottets ställningstagande

Förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik varierar mycket mellan olika delar av landet, vilket medför behov av en flexibel kollektivtrafiklagstiftning som möjliggör att verksamheten utformas efter lokala och regionala önskemål

samtidigt som den medger ett ökat inslag av konkurrens för att stimulera utveckling och ökad effektivitet. Ansvar för att tillhandahålla lokal och regional kollektivtrafik ligger mot den bakgrunden också på lokal och regional nivå och handhas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. När dessa tar fram trafikförsörjningsprogram är utgångspunkten de transportpolitiska målen och andra nationella, regionala och lokala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling och tillväxt. Av kollektivtrafiklagen följer även att trafikförsörjningsprogram ska upprättas efter samråd med motsvarande myndigheter i angränsande län.

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

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

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

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

Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma att i trafikutskottets uppföljning Kollektivtrafiken – en uppföljning (2015/16:RFR14) bedömdes bl.a. att behovet av en nationell myndighet för stöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna bör övervägas.

Transportstyrelsen har i uppdrag att bedriva marknadsövervakning och tillsyn över kollektivtrafikmarknaden, bl.a. genom att granska trafikförsörjningsprogrammen och samrådsprocessen i dessa. I myndighetens

senaste granskning, Två generationers regionala trafikförsörjningsprogram från juni 2017, framgår att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har blivit bättre på att ta fram trafikförsörjningsprogram enligt lagens intentioner men att förbättringspotential finns. I regeringens proposition 2016/17:28 Upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster förstärks tillsynsmyndighetens mandat genom att den myndighet som regeringen bestämmer ska utöva tillsyn över att kravet i EU:s kollektivtrafikförordning på offentliggörande av årliga rapporter följs. Tillsynsmyndigheten ska vidare få meddela de förelägganden som behövs för sådan tillsyn och vid behov få förena föreläggandet med vite. Bestämmelserna trädde i kraft i januari 2017.

Mot bakgrund av det beredningsarbete som pågår finner utskottet inte att det finns skäl att ta något initiativ med anledning av motion 2017/18:3833 (M) yrkande 13. Motionsyrkandet avstyrks.

Kombinerad mobilitet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om kombinerad mobilitet. Utskottet välkomnar de aktiviteter och det utvecklingsarbete som sker inom området och avser att fortsätta att följa utvecklingen av mobilitet som en tjänst med stort intresse. Med hänsyn till pågående arbete finner dock utskottet inte att det finns skäl att vidta något initiativ med anledning av motionsförslagen.

Jämför reservation 22 (M), 23 (V) och 24 (L).

Bakgrund

Kombinerad mobilitet (också kallat mobilitet som en tjänst) är ett innovationsområde där fokus flyttas från själva transporten till mobilitet. Kombinerad mobilitet är ett koncept som innebär att en resenär köper eller prenumererar på en kombination av möjligheter till mobilitet i stället för, eller som komplement till, att köpa eller äga egna transportmedel.

Motionerna

Jonas Sjöstedt m.fl. (V) framhåller i partimotion 2017/18:1142 yrkande 10 att det bör tas fram styrmedel för att stimulera mobilitetstjänster som främjar ett minskat behov av att äga en egen bil och ökar det hållbara resandet med kollektivtrafik och cykel. I motionen anges att nya mobilitetstjänster kan bidra till ökad valfrihet och minskat behov av att äga en egen bil, särskilt i större städer och storstadsregioner.

I motion 2017/18:2108 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 3 önskas att kollektivtrafiklagen moderniseras så att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ger alla kollektivresenärer som så önskar kombinerad mobilitet som ett alternativ. Motionären framhåller att Helsingforsregionens trafik HRT har angett vikten av att samhällsplaneringen och utvecklingen av mobilitet som en tjänst har kollektivtrafiken som grund och att eventuella billösningar är komplement. I motion 2017/18:2748 yrkande 1 framhåller motionären att den grundläggande strategin i städer bör vara att göra kollektivtrafiken och aktiv mobilitet så attraktiv att den privata bilkörningen minskar. Vidare anger motionären att vi med tanke på klimatfrågan, frigörandet av attraktiva ytor i städerna och minskad trängsel måste ompröva hur vi förflyttar oss och underlätta för dem som väljer bort den egna bilen. Motionären framhåller vidare i yrkande 2 att kollektivtrafiklagen bör ändras så att ett gemensamt betalsystem inkluderar taxi. I motionen påpekas att det finns tillfällen då bil behövs som komplement till kollektivtrafik och aktiv mobilitet och då kan taxi fylla den rollen.

I kommittémotion 2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 9 önskas en nationell mobilitetsplan. I motionen framhålls att Sverige behöver utforma en modern mobilitetsplan som omfattar alla trafikslag och som sätter konsumenten i centrum. Motionärerna anser att de som reser enkelt ska kunna göra klimatsmarta val genom att alternativ som buss, pendeltåg, elcykel och bilpooler finns valbara på en och samma plattform. I motionen pekas även på att en integrering av olika mobilitetstjänster förutsätter digitala plattformar.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) önskar i kommittémotion 2017/18:3833 yrkande 14 att möjligheterna att bredda kollektivtrafikplaneringen i enlighet med begreppet mobility as a service ses över. Motionärerna pekar bl.a. på att det enskilda ägandet av exempelvis bilar och cyklar kan komma att minska, men att mobiliteten kan upprätthållas genom delning och ett effektivare utnyttjande. Motionärerna anger att kollektivt och privat resande kan länkas samman och att resetjänster för hela resan, dörr till dörr, kan uppstå.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har i betänkande 2016/17:TU4 välkomnat regeringens skrivningar i infrastrukturpropositionen om att ett effektivt, tillgängligt transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar. I propositionen pekar regeringen på att det behövs en satsning på forskning och innovation för att kunna möta utmaningarna inom transportsystemet. Vidare framhöll regeringen att automatisering, utveckling av alternativa bränslen, digitalisering av resor och transporter samt multimodala transportlösningar kan möjliggöra effektivare och säkrare användning av infrastrukturen. Utskottet delar regeringens uppfattning om vikten av bl.a. nya innovativa lösningar. Det var också mot den bakgrunden som en delegation från utskottet genomförde ett besök i Helsingfors för att ta del av Finlands arbete med bl.a. kombinerad mobilitet.

Utskottet har vidare fått information om att representanter för den svenska regeringen, ett flertal ministrar från EU, EU-kommissionen och industrin i februari 2017 deltog vid ett ministermöte i Amsterdam för att diskutera Amsterdamdeklarationen om uppkopplad och automatiserad körning. I arbetet ingår också att titta på det som kallas för mobilitet som en tjänst.

Regeringen har startat fem samverkansprogram som ska bidra till att möta de samhällsutmaningar vi står inför, både i Sverige och globalt. Nästa generations resor och transporter är en av dessa, och som ett prioriterat område i detta ingår mobilitet som en tjänst i stor skala. Inom ramen för samverkansprogrammet har en nationell färdplan tagits fram. Syftet är att koordinera, stimulera och övervaka förverkligandet av Kombinerad mobilitet i Sverige. Projektet kallas Kompis och ska förverkliga färdplanens första period (2017–2020). Den nationella färdplanen ska fungera som en samverkansplattform där parter kan mötas och där pågående projekt kan korsbefruktas så att kunskaper, lärdomar och utvecklad teknik förvaltas effektivt. Projektet har haft sin första utlysning, och två förslag har beviljats finansiering för genomförandet av kommersiella piloter med riktiga användare och där kollektivtrafiken inkluderas som en del av tjänsteerbjudandet. Space-Time Communications kommer att testa konceptet mobilitet som arbetsförmån tillsammans med Järfälla kommun och Stockholms kommun kommer, i samband med ett annat projekt, att utvärdera hur mobilitetstjänster kan påverka användarnas resvanor. Samverkansgruppen beslutade att det var viktigt att parallellt med Kompis-projektet initiera tjänster i icke urbana områden eftersom syftet med och drivkrafterna bakom mobilitet som en tjänst är olika i och utanför storstäderna. Tanken med denna insats är att samla flera olika lösningar som kompletterar varandra och traditionell kollektivtrafik och testa dem inom samma geografiska område i icke urbana områden. I städerna syftar kombinerad mobilitet till att ändra beteendet medan syftet utanför städerna är att erbjuda tillgänglighet och spara pengar för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna genom nya, smarta lösningar. En utmaning är finansieringen, där mindre aktörer inte har möjlighet att delta om de inte får finansiellt stöd. Utskottet välkomnar det arbete som pågår och noterar samtidigt att en annan utmaning kan vara lagstiftningen och skatteproblematiken när nya delningstjänster införs.

I en interpellationsdebatt från den 24 oktober 2017 (ip. 2017/18:26) framhöll infrastrukturminister Tomas Eneroth att regeringen har tagit ett flertal initiativ som syftar till att utveckla och modernisera kollektivtrafiken till det nya konceptet mobilitet som en tjänst. Statsrådet pekade bl.a. på regeringens samverkansprogram Nästa generations resor och transporter och på det regeringsuppdrag om kollektivtrafik på landsbygd som Statens väg- och transportforskningsinstitut har.

Vid utskottets besök i Kollektivtrafikens hus hösten 2017 framförde Trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting bl.a. att det pågår tre projekt med inriktning på privatpersoner inom området kombinerad mobilitet där kollektivtrafik med SL ingår tillsammans med bilpool, hyrbil, taxi och cykel.

Vidare pågår det ett projekt riktat mot resande i tjänsten. Vid besöket pekade också K2 bl.a. på att Finland och Sverige är två länder med ambitioner att ligga i framkant för utvecklingen av kombinerad mobilitet. Förutsättningarna i de två länderna har jämförts i ett forskningsprojekt och visar på både likheter och skillnader (Irimis-projektet). Projektet visar bl.a. att hållbarhetsfrågorna och mål om en ökad andel kollektivtrafik har spelat en större roll i Sverige. Hogia Transport Systems AB framförde bl.a. att nyckeln till kombinerad mobilitet är att i botten ha linjebaserad kollektivtrafik som tillsammans med gång och cykel kan ta hand om den stora transportvolymen och som sedan kompletteras med olika anropsstyrda transportlösningar, såväl allmänna som privata. Att tillhandahålla en högupplöst, harmoniserad och i realtid uppdaterad bild av kollektivtrafiken menar Hogia är ett av fundamenten för att möjliggöra en fungerande lösning för kombinerad mobilitet. Samtrafiken i Sverige AB framförde att kollektivtrafiklagen borde kompletteras i syfte att underlätta för möjliggörandet av kombinerade mobilitetstjänster.

Utskottet välkomnar de aktiviteter och det utvecklingsarbete som sker inom området och avser att fortsätta att följa utvecklingen av mobilitet som en tjänst med stort intresse. Med hänsyn till det arbete som pågår finner dock utskottet inte att det finns skäl att vidta något initiativ med anledning av motionerna och avstyrker därmed motionerna 2017/18:1142 (V) yrkande 10, 2017/18:2108 (MP) yrkande 3, 2017/18:2748 (MP) yrkandena 1 och 2, 2017/18:3462 (L) yrkande 9 och 2017/18:3833 (M) yrkande 14.

Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 25 (M), 26 (V) och 27 (L).

Motionerna

Lars Beckman (M) framhåller i motion 2017/18:647 att ambitionen och målsättningen att förbättra färdtjänstens flexibilitet och tillgänglighet bör finnas i hela landet. Motionären pekar på att rullstolstaxi innebär en stor frihet för den enskilde, som får ökad möjlighet att leva ett vanligt och funktionellt liv. I motionen begärs därför att regeringen överväger möjligheten att göra en översyn av tillgången till rullstolstaxi i hela landet.

I partimotion 2017/18:1142 yrkande 13 anser Jonas Sjöstedt m.fl. (V) att regeringen bör ges i uppdrag att tydligare, genom uppdrag till myndighet eller genom förslag på lagändring, tillgodose krav på full tillgänglighet definieras. Motionärerna påtalar att både Myndigheten för delaktighet och Sveriges Kommuner och Landsting har kommenterat att en definition av full tillgänglighet saknas. I yrkande 14 önskar motionärerna att regeringen verkar för att kollektivtrafikmyndigheterna ger information om vilka linjer som är tillgänglighetsanpassade för personer med funktionsnedsättning. Vidare framhåller motionärerna i yrkande 15 att en översyn bör göras av hur ökad tillförlitlighet och stärkt resegaranti kan åstadkommas för resande inom färdtjänsten. Motionärerna pekar på att enligt en undersökning bland personer med funktionsnedsättning är 35 procent missnöjda med färdtjänsten. Enligt motionärerna berodde missnöjet bl.a. på att man inte blev hämtad i tid eller inte alls samt bemötandet. Motionärerna framhåller också att det inte finns något gemensamt system där andelar av resor som blir försenade redovisas.

Lars Beckman (M) lyfter i motion 2017/18:1509 fram vikten av att kunna åka nattåg även för människor med en funktionsnedsättning och behov av rullstol. Motionären påtalar att en sådan resa nu bygger på att det finns personer med på resan som kan hjälpa till med att lyfta rullstolen upp och ned från tåget.

I motion 2017/18:2044 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1 framförs att möjligheten att inrätta ett stimulansbidrag till kommuner för tillgänglighetsanpassning inom kollektivtrafiken bör utredas. I motionen anges att stora delar av kollektivtrafiken runt om i landet inte har anpassats för människor med funktionsnedsättning trots lagstiftning på plats sedan 1979. Motionären påtalar att flera aktörer som utövar kollektivtrafik prioriterar annat.

Lars Mejern Larsson (S) yrkar i motion 2017/18:2144 att regeringen vid den pågående översynen av den nordiska konventionen om socialt bistånd och sociala tjänster bör säkerställa rätt till färdtjänst över nationsgränserna. Motionären påtalar att de nordiska länderna har olika nationella färdtjänstsystem men att gemensamt är att de ska bidra till att människor med funktionsnedsättning ska kunna delta i utbildning, arbete och fritidsaktiviteter. Vidare lyfter motionären fram att det nordiska samarbetet utvecklades för att underlätta för de nordiska medborgarna att resa mellan länderna. I motionen framhålls att detta även måste gälla människor med funktionsnedsättning.

I motion 2017/18:3139 av Saila Quicklund (M) framhålls behovet av att förtydliga färdtjänstreglerna. I motionen anges bl.a. att det inte tydligt framgår av lagen vilka typer av resor som får göras, vilket kan innebära att kommunerna tolkar reglerna olika. Motionären anser att lagen bör förtydligas så att människor med funktionshinder ges möjlighet till färdtjänst, speciellt där kollektivtrafik inte finns tillgängligt men också då funktionsnedsättningen inte medger att man får köra bil.

I kommittémotion 2017/18:3421 yrkande 60 av Cecilia Widegren m.fl. (M) framhålls att Socialstyrelsen bör ges i uppdrag att se över bedömning och

beslut om färdtjänst. Motionärerna anger att bedömning och beslut om färdtjänst är ett beslut som kraftigt påverkar den enskildes möjligheter att leva ett rörligt liv. Motionärerna anför att tillgång till färdtjänst bör ges till dem som har en långvarig funktionsnedsättning.

Nina Lundström m.fl. (L) framhåller i kommittémotion 2017/18:3462 yrkande 2 att transportsystemet ska vara tillgängligt för samtliga resenärer. Motionärerna anser att planeringen och utformningen av olika trafikslag ska utgå från ett perspektiv som tillgodoser behoven även för äldre och dem som har en funktionsnedsättning.

Utskottets ställningstagande

Av de transportpolitiska målen följer att transportsystemet ska vara tillgängligt för personer med funktionsnedsättning. Även av Agenda 2030 delmål 11.7 följer att senast 2030 ska universell tillgång till säkra, inkluderande och tillgängliga grönområden och offentliga platser, i synnerhet för kvinnor och barn, äldre personer och personer med funktionsnedsättning tillhandahållas.

Utskottet vill framhålla betydelsen av dessa angelägna frågor och att behovet av åtgärder för att göra kollektivtrafiken användbar för personer med funktionsnedsättning i grunden är en demokratifråga. Mot bakgrund av frågornas höga prioritet genomförde utskottet 2016 uppföljningen Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning (2013/14:RFR5). Uppföljningen visar bl.a. att det görs olika insatser för att öka tillgängligheten men att detta arbete i många delar inte är samordnat och att det finns mycket kvar att göra. Uppföljningsgruppen ansåg vidare att begreppet fullt tillgängliga i lagen bör preciseras.

I betänkande 2016/17:TU4 välkomnade utskottet regeringens uttalanden i infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) om att det är angeläget med en universell utformning av transportsystemet och att arbetet med krav, riktlinjer och standardisering för tillgänglighet får fortsatt prioritet. Regeringen pekar i propositionen på att infrastrukturen genom sin utformning kan bidra till ett mer sammanhållet samhälle där allas rätt till tillgänglighet värnas. Regeringen framhåller vidare att det är viktigt att hinder mot tillgänglighet identifieras och att myndigheterna behöver ha en god kunskap om olika typer av funktionsnedsättning för att vid framtida upphandlingar kunna bli ännu mer specifika när det gäller utformning och kostnadseffektiva lösningar. I regeringens direktiv till åtgärdsplanering anges också att det trafikslagsövergripande arbetet för att etablera ett nationellt prioriterat nät av tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning ska fortsätta. Vidare anges att Trafikverket ska redovisa hur myndigheten utvecklar arbetet med krav, riktlinjer och standardisering för ökad tillgänglighet. Regeringen anför att transportsystemet ska vara tillgängligt för personer med funktionsnedsättning, det ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnors

och mäns transportbehov och förutsättningarna för barn att använda transportsystemet behöver förbättras.

Utskottet välkomnar det arbete som bedrivs inom bl.a. Trafikverket för att göra transportsystemet mer tillgängligt. Av budgetpropositionen för 2017 framgår att under 2015 har fysiska åtgärder utförts på 10 järnvägsstationer och 201 busshållplatser, vilket är en ökad takt sedan 2014. Halvtidsmålet, uppsatt av Trafikverket, på 75 anpassade stationer utav 150 fram till 2021 har därmed uppnåtts. Utskottet noterar dock att det i budgetpropositionen anges att det samtidigt kvarstår arbete för att öka tillgängligheten inom kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning.

Utskottet vill vidare peka på att riksdagen hösten 2017 behandlade regeringens proposition 2016/17:188 Nationellt mål och inriktning för funktionshinderspolitiken. I propositionen redovisar regeringen sin funktionshinderspolitik som utgår från Sveriges internationella åtaganden om mänskliga rättigheter. Regeringen föreslår även ett antal åtgärder som syftar till att bidra till det nationella målet för funktionshinderspolitiken. I propositionen gör regeringen bl.a. bedömningen att Myndigheten för delaktighet (MFD) bör få i uppdrag att analysera kvaliteten i utförandet av färdtjänstresor. Om analysen visar att åtgärder behöver vidtas för att förbättra kvaliteten, bör förslag på sådana åtgärder lämnas. Regeringen bedömer även att Trafikanalys bör få i uppdrag att kartlägga hinder för tillgänglighet och användbarhet inom kollektivtrafiksystemet för personer med funktionsnedsättning. I propositionen gör regeringen bedömningen att trots positiv utveckling på området i form av ett ökat antal tillgängliga tåg- och busstationer behöver åtgärder vidtas för att kartlägga hinder för tillgänglighet från ett s.k. hela-resan-perspektiv. Det kan gälla t.ex. information, gångmiljö, hållplatser, trafiksystem, fordon och service. Utskottet välkomnade de aviserade uppdragen till Trafikanalys och MFD och framhöll i yttrande 2017/18:TU2y till socialutskottet att det ser mycket positivt på att det viktiga arbetet med att utveckla färdtjänsten och öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning fortsätter.

Utskottet vill även lyfta fram att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har ansvar för att i trafikförsörjningsprogram peka ut bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt ange mål och åtgärder med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning. Trafikverket arbetar även sedan länge med att anpassa det som tidigare kallades det prioriterade kollektivtrafiknätet för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga.

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.

I mars 2016 slutrapporterade Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket regeringens uppdrag inom ramen för En strategi för genomförande av funktionshinderspolitiken 2011–2016. Utöver arbete för ökad samverkan mellan myndigheterna har en modell utvecklats för att mäta upplevd användbarhet i transportsystemet. Resultatet för användbarheten 2015, index 48 av 100, är en liten förbättring jämfört med året innan. Tillsyn av tillgängligheten har även utförts under 2011–2016 på alla flygplatser och flygbolag som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresa för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet. I tillsynen bedöms bl.a. tillgängligheten på flygplatserna och hur personer med funktionsnedsättning kan anmäla sin ankomst och få rätt till assistans. Tillsynen visar genomgående på gott resultat och även på bra förutsättningar vid bytespunkter mellan flyg och andra transportmedel.

När det gäller motionsförslagen om att utveckla färdtjänsten vill utskottet peka på att regeringen i mars 2017 utsåg en särskild utredare som ska analysera reglerna för särskilda persontransporter, som exempelvis färdtjänst och sjukresor. Syftet med utredningen är att identifiera problem som utgör hinder för kommunala och regionala myndigheter att åstadkomma en effektiv samordning. Utredaren ska även föreslå lösningar. Bakgrunden till uppdraget är att Trafikanalys på uppdrag av regeringen gjorde en förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter och slutrapporten visade på ett invecklat regelverk med splittrat huvudmannaskap, ökade kostnader, sjunkande produktivitet och en långsiktig utveckling som inte är hållbar. Uppdraget ska redovisas senast den 30 juni 2018.

När det gäller motionsförslag om rätt till färdtjänst över de nordiska nationsgränserna vill utskottet återigen framhålla att ökad rörlighet mellan våra grannländer är bra för Sverige. Utskottet vill även peka på att detta också är en fråga som har varit föremål för diskussion inom ramen för Nordiska rådet. Utskottet avser att följa utvecklingen av frågan noga och förutsätter att den får hög prioritet i det fortsatta arbetet med att utveckla det nordiska samarbetet och färdtjänsten.

Mot bakgrund av det arbete som pågår finner inte utskottet skäl att vidta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2017/18:647 (M), 2017/18:1142 (V) yrkandena 13–15, 2017/18:1509 (M), 2017/18:2044 (SD) yrkande 1, 2017/18:2144 (S), 2017/18:3139 (M), 2017/18:3421 (M) yrkande 60 och 2017/18:3462 (L) yrkande 2 avstyrks därmed.

Vissa andra resenärsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika resenärsfrågor. Utskottet avstyrker förslagen med hänvisning till vidtagna åtgärder och pågående utvecklingsarbete.

Jämför reservation 28 (M) och 29 (V).

Motionerna

I motion 2017/18:105 av Rasmus Ling och Janine Alm Ericson (båda MP) yrkas att regeringen ska verka för en sammanhållen nattågstrafik i Europa. Motionärerna framhåller att det under de senaste åren har blivit svårare att resa i Europas länder. Likaså har det enligt motionärerna blivit svårare att köpa biljetter och att resa längre eftersom stora delar av nattågstrafiken har slutat gå i Europa. I motionen framhålls att frågan om nattågstrafik är viktig för europeisk integration, för näringslivstillväxt och för miljön.

Lotta Finstorp (M) efterfrågar i motion 2017/18:654 ett försökslän för en pilotstudie av en kundvalsmodell i kollektivtrafiken. Motionären pekar på att VTI har studerat möjligheterna att övergå från dagens offentliga subventionering av trafiken efter upphandling till att i stället tillämpa en kundvalsmodell, där ersättning per resenär betalas ut till den operatör som bedriver trafik.

I motion 2017/18:768 av Anna-Caren Sätherberg och Kalle Olsson (båda S) framhålls att man bör se över möjligheten att göra Jämtland till ett pilotlän för självkörande fordon inom kollektivtrafik på landsbygd. Motionärerna pekar bl.a. på att det inom länet där befolkningsunderlaget är svagare är svårt att ordna kollektivtrafik. Vidare pekar motionärerna på att den parlamentariska landsbygdskommittén föreslår att regeringen ska prioritera landsbygden både vid testverksamhet och vid mer permanent införande av självkörande fordon.

I partimotion 2017/18:1142 anser Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 5 att olika aktörer ska ta ett utökat gemensamt ansvar för tågresande genom att samordna informationen till resenärerna, t.ex. när förseningar inträffar. Motionärerna framhåller att resenärerna inte ska behöva fundera över vad eller vem som orsakat förseningen utan ska så snabbt som möjligt få korrekt information.

I motion 2017/18:2599 av Pia Nilsson (S) framförs att möjligheterna att stärka resenärernas möjlighet att påverka för att uppnå ett ökat kollektivtrafiknyttjande och därmed främja hushållens konsumtion av hållbara transporttjänster bör ses över. I motionen framförs bl.a. att olika resenärsundersökningar genomförs av bl.a. de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och Svensk kollektivtrafik, men resultaten visar väldigt lite på att resenärernas synpunkter har beaktats. Motionären pekar bl.a. på att övergången från bil till kollektivtrafik inte vill lyfta och att en anledning kan

vara att resenärerna har svårt att nå fram med sina åsikter när beslut om kollektivtrafikplanering ska tas.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) begär i kommittémotion 2017/18:3833 yrkande 9 att det görs en översyn av bötesbeloppen och andra typer av preventiva åtgärder mot s.k. plankning i syfte att minska fusket. I motionen framhålls att det krävs krafttag mot plankning eftersom intäktsbortfallet är pengar som i stället kunde ha använts till att bygga ut kollektivtrafiken. I yrkande 10 framhåller motionärerna att det bör göras en översyn för att se om notoriska tjuvåkare kan stängas av från kollektivtrafiken en begränsad tid. Motionärerna pekar bl.a. på att dagens utformning av den s.k. tilläggsavgiften inte är tillräckligt avskräckande och att den dessutom är beroende av hur många kontroller som utförs.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att det transportpolitiska funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Utskottet anser att det är angeläget att kollektivtrafikmarknaden utvecklas så att den svarar mot det transportpolitiska mål och de 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. Utskottet delar uppfattningen i motion 2017/18:2599 (S) om vikten av att anpassa kollektivtrafiken efter resenärerna för att kunna öka kollektivtrafikens marknadsandel. Utskottet välkomnar därför att Transportstyrelsen har i uppdrag att följa utvecklingen av kollektivtrafiklagen. Utskottet välkomnar även det arbete som Resenärsforum bedriver genom att anordna diskussioner och seminarier om aktuella ämnen, uppvakta beslutsfattare och trafikföretag om nödvändiga eller önskvärda förbättringar, studera utredningar och lämna remissyttranden samt ta fram rapporter kring aktuella frågor.

Utskottet vill vidare peka på att EU-kommissionen den 31 maj 2017 beslutade om förordningen om tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster. Detta innebär att all information kopplad till resor ska vara lättillgänglig för alla, både för resenärer och för tredjepartsutvecklare, inom några år.

Utskottet vill i sammanhanget även lyfta fram regeringens proposition 2015/16:13 Stärkta rättigheter för kollektivtrafikresenärer där det bl.a. understryks att regeringens målsättning är att kraftigt öka andelen kollektivtrafikresenärer. För att nå den målsättningen behöver kollektivtrafikens attraktionskraft stärkas. I propositionen föreslog därför regeringen en lag om resenärers rättigheter i den lokala och regionala kollektivtrafiken som ger resenärerna rätt till reseinformation, bl.a. om de trafiktjänster som en transportör erbjuder och om störningar i trafiken, och som

innehåller bestämmelser om resenärers rätt till ersättning vid förseningar som är längre än 20 minuter och ger 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. Den nya lagen innehåller även bestämmelser om att en transportör ska vara skyldig att tillhandahålla reseinformation i vissa avseenden. Information ska bl.a. tillhandahållas om de trafiktjänster som en transportör erbjuder, om störningar i trafiken och om tillgängligheten till fordon, stationer och hållplatser. Informationen ska tillhandahållas i den form som är mest lämplig för att resenärerna ska kunna ta del av informationen, och det ska då läggas särskild vikt vid behoven hos personer med funktionsnedsättning. Propositionen behandlades av civilutskottet i betänkande 2015/16:CU9.

När det gäller motionsförslaget om att göra Jämtland till pilotlän för självkörande fordon vill utskottet påminna om att regeringen hösten 2015 tillsatte en utredning som ska analysera om och hur reglerna behöver anpassas för självkörande fordon. Syftet är att skapa bättre rättsliga förutsättningar för en introduktion och försök med självkörande fordon i allmän trafik. Utredningen ska redovisa sina förslag 2018. Utskottet är inte berett att föregripa utredningsarbetet. Utskottet vill dock i sammanhanget även peka på de satsningar som regeringen har genomfört på kollektivtrafik i landsbygd och som uppgår till 848 miljoner kronor under perioden 2016–2019. Av budgetpropositionen för 2018 framgår att regeringen för att ytterligare främja den regionala tillväxten och goda levnadsvillkor på Sveriges landsbygd föreslår en utökning och förlängning av den satsning på kollektivtrafik i landsbygd som tidigare aviserats, och utökningen föreslås uppgå till totalt 167 miljoner kronor under perioden 2018–2020.

När det gäller motionsförslaget om nattågstrafik vill utskottet peka på att regeringen den 7 september 2017 fattade beslut om att ge Trafikverket i uppdrag att ingå avtal om nattågstrafik för att tillgodose en daglig trafik till och från Jämtland på sträckan Stockholm–Duved med trafikstart senast den 1 juni 2018. I beslutet framför regeringen att det är viktigt att transportsystemet bidrar till tillväxt och utvecklingskraft i hela landet. Vidare uppger regeringen att brister i tillgängligheten riskerar att leda till att pendlare och turistresenärer inte når sina målpunkter. En god tillgänglighet i den interregionala kollektivtrafiken är nödvändig för att det ska vara möjligt att bo, leva och verka i alla delar av landet, samt för att få ett Sverige som håller ihop. Regeringen framför vidare att de transportpolitiska målen sammantaget motiverar en satsning på tillgänglighet med nattåg till och från Jämtland. Utskottet välkomnar uppdraget som regeringen har gett till Trafikverket och avser att följa frågan.

När det gäller motionsförslaget om åtgärder mot 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 taxa, ta ut en tilläggsavgift av resande som inte kan visa giltig biljett. Inom Näringsdepartementet har

promemorian Ny lag om tilläggsavgift (Ds 2016:9) utarbetats. I promemorian lämnas förslag till en ny lag om tilläggsavgift i kollektivtrafik. Utöver en allmän översyn av den nu gällande lagen om tilläggsavgift innebär förslaget till ny lag en modernisering av regelverket och en anpassning till förhållanden som gäller i dag på kollektivtrafikmarknaden. Förslag lämnas även till en ny förordning om tilläggsavgift i kollektivtrafik och till vissa ändringar i ordningslagen (1993:1617). I 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 i lagen högsta angiven gräns. Avgiften ska beräknas utifrån kriterier som lagen anger. I lagen klargörs att det ska finnas en tillsynsmyndighet med uppgift att utöva tillsyn över att den som tillämpar lagen följer dess föreskrifter. I promemorian gör regeringen bl.a. bedömningen att systemet med tilläggsavgift i kollektivtrafiken syftar till att förhindra att någon bryter mot skyldigheten att betala för att resa med de allmänna kommunikationsmedlen. Ett system med tilläggsavgift får även anses vara motiverat av att transportören har intresse av att kunna hävda sitt anspråk på betalning. Utgångspunkten bör enligt regeringen vara att konsekvenserna för utebliven betalning ska vara tillräckligt kännbara för att den enskilde ska avstå från att inte betala för biljetten när personen i fråga reser med de kollektiva trafikmedlen. Promemorian har varit föremål för remissbehandling och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Mot bakgrund av det som anförts ovan avstyrker utskottet motionerna 2017/18:105 (MP), 2017/18:654 (M), 2017/18:768 (S), 2017/18:1142 (V) yrkande 5, 2017/18:2599 (S) och 2017/18:3833 (M) yrkandena 9 och 10.

Arlandabanan

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om Arlandabanan. Utskottet framhåller att det välkomnar de initiativ som har tagits för att utveckla kollektivtrafiken till och från Arlanda.

Jämför reservation 30 (V).

Bakgrund

Arlanda Infrastructure AB är det statligt ägda bolag som ansvarar för att hantera statens rättigheter och skyldigheter i Arlandabanan. Flygpendeltrafiken mellan Stockholms central och Arlanda flygplats bedrivs av det privata bolaget A-Train AB, under namnet Arlanda Express.

Motionen

Jonas Sjöstedt m.fl. (V) framhåller i partimotion 2017/18:1142 yrkande 4 att Arlandabanan tydliggör att privata vinstintressen står i konflikt med att bedriva infrastruktur med störst samhällsnytta och med resenären i centrum. Motionärerna anser att det förhållande att A-Train bestämmer över biljettpriserna på Arlanda Express har resulterat i att biljettpriserna är så högt satta att många i stället väljer att resa med bil eller buss, vilket får till följd att utsläppen av växthusgaser blir avsevärt större. I motionen framhålls att ett överförande av trafikeringen på Arlandabanan till staten skulle innebära större möjligheter att nå samhällsekonomiska och samhällspolitiska mål. Motionärerna anser därför att regeringen bör offentliggöra statens kostnad för att med optionsrätt lösa ut A-Train som operatör och överta ansvaret för driften på Arlandabanan.

Utskottets ställningstagande

Våren 2012 lämnade regeringen sin syn på vissa frågor om Arlandabanan i skrivelse 2011/12:93 Arlandabanan. I skrivelsen har regeringen bl.a. gjort bedömningen att trafiken på Arlandabanan för närvarande i allt väsentligt är väl integrerad och att det därmed inte finns någon avtalsmässig grund för att utnyttja optionen att lösa ut A-Train AB ur avtalet om Arlandabanan. Regeringen framförde även att kostnaden för att utnyttja optionen för närvarande är för hög för staten och avsevärt större än värdet på nyttjanderätten. Utskottet behandlade skrivelsen i betänkande 2011/12:TU5 och framförde att utskottet delade regeringens bedömningar avseende Arlandabanan. Utskottet var alljämt av den uppfattningen i betänkande 2014/15:TU13 och har inte heller nu ändrat uppfattning.

Utskottet har tidigare tagit del av att dåvarande statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd i sitt svar på en interpellation den 27 september 2011 framförde att Näringsdepartementet löpande följer verksamheten i bolaget. Utskottet förutsätter att Näringsdepartementet alljämt följer verksamheten i bolaget.

Utskottet vill även framhålla betydelsen av att minska de klimatbelastande utsläppen från marktransporter till och från Arlanda flygplats. Detta är angeläget inte minst för att Arlanda ska kunna fortsätta att utvecklas på ett miljömässigt hållbart sätt och därigenom bl.a. bidra till en hög tillgänglighet för människor och näringsliv i Sverige men även till att främja besöksnäringen. Utskottet välkomnar därför de initiativ som har tagits för att utveckla kollektivtrafiken till och från Arlanda.

I sammanhanget vill utskottet även påminna om att utskottet i betänkande 2016/17:TU4 välkomnade den granskning som Riksrevisionen har gjort i rapporten Erfarenheter av OPS-lösningen för Arlandabanan (RiR 2016:3). Att säkerställa en effektiv finansiering av transportinfrastruktur liksom en god användning av avsatta medel är enligt utskottets mening ytterst angeläget, inte minst mot bakgrund av de betydande belopp som anslås inom området.

Utskottet delade regeringens uppfattning i skrivelse 2016/17:20 där regeringen redovisade sin bedömning av de iakttagelser och slutsatser som Riksrevisionen gjorde i rapporten. Regeringen framförde bl.a. att Riksrevisionens granskning är värdefull och att den därför bör kunna fungera som underlag inför framtida beslut om genomförandeformer för infrastrukturobjekt.

Mot bakgrund av det som anförts ovan avstyrker utskottet motion 2017/18:1142 (V) yrkande 4.

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

Patrick Reslow (-) yrkar i motion 2017/18:552 att tågtrafiken på Öresundsbron ska prissättas på samma premisser som tågtrafik i övrigt. Motionären framhåller att Öresundsbron är en viktig förutsättning för att länka samman såväl arbets- som bostadsmarknaden på båda sidor Öresund. I motionen

påtalas att tågbiljetterna och pendlingskortet i jämförelse med övrig lokal trafik är dyra. En annan prissättning skulle förmodligen leda till ökat resande och bidra till ökad integration och därmed ökad ekonomisk tillväxt i regionen, menar motionären.

Utskottets ställningstagande

Frågan om prissättningen på Öresundsbron har behandlats av utskottet vid ett flertal tillfällen, senast i betänkande 2016/17:TU17. Utskottet underströk att ansvaret för kollektivtrafiken i Sverige enligt kollektivtrafiklagen är 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 möjligheten 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 inte att det finns skäl att ta något initiativ med anledning av förslaget och avstyrker därför den här behandlade motionen.

Reservationer

1. Järnvägens organisation, punkt 1 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Nina Lundström (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 motionerna
2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 13 i denna del och
2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkandena 6 och 7
samt
avslår motion
2017/18:1142 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 1.

Ställningstagande

För att Sverige ska fungera är det avgörande att människor och företag kan känna sig trygga med tåget som transportmedel. Vi anser att konkurrens inom järnvägssektorn leder till fler avgångar, lägre priser och effektiviseringar samt ett utbud som är anpassat till efterfrågan. Vi vill också påminna om att forskning från bl.a. VTI har visat att marknaden påverkats positivt av avregleringen och att konkurrens har bidragit till effektiviseringar och innovationer.

Vi kan dock konstatera att det kvarstår flera problem som måste åtgärdas för att vi ska nå en väl fungerande konkurrens. En utmaning är kopplad till tåglägestilldelningen som är tänkt att utgå från att alla aktörer på marknaden söker på lika villkor. Vi anser att det finns anledning att tro att det inte är så i praktiken. Exempelvis har SJ haft monopol på marknaden, och systemet har då byggts upp på anpassade anslutningar. Det innebär att den etablerade aktören naturligt har kunnat anpassa tågavgångar och tågankomster så att de passar ihop med exempelvis pendeltågs- och regionaltågstrafik. Vi kan dock konstatera att det innebär att när en ny aktör kommer in på marknaden kan det vara svårt att pussla ihop den nya aktörens ansökta tåglägen med den övriga trafiken.

Vid konflikter om ansökta tåglägen tillämpar Trafikverket en kvantitativ modell där den samhällsekonomiska kostnaden för olika alternativ jämförs. I enkelhet kan man säga att ju fler avgångar som behöver justeras, desto högre

blir kostnaden. Detta kan då få till följd att de aktörer som varit verksamma längst oftast får fler önskemål tillgodosedda eftersom deras lösning innebär att inga, eller färre, avgångar behöver justeras eftersom hela pusslet redan är lagt. I förlängningen stängs därför nya aktörer ute från tågmarknaden, vilket vi inte anser är önskvärt ur konkurrenssynpunkt.

En annan utmaning är kopplad till depåtillgången på järnvägen. Enskilda aktörer påstår att Jernhusen inte tar ut marknadsmässiga hyror från alla aktörer på järnvägen. För att tågmarknaden ska fungera så effektivt som möjligt är det dock angeläget att det finns en konkurrensneutralitet från infrastrukturhållarnas sida. Därför anser vi att det bör göras en översyn av depåtillgången och tilldelningen av densamma för att undersöka om det finns fog för kritiken och vilka åtgärder som i så fall bör vidtas.

I sammanhanget vill vi påminna om att Transportstyrelsen har i uppdrag att utöva marknadstillsyn, vilket syftar till att skapa en effektiv och konkurrensneutral marknad. Detta uppdrag verkar dock inte prioriteras tillräckligt högt, vilket förmodligen beror på att regeringen inte fäster särskilt stor vikt vid frågan.

För att nå en bättre konkurrens på spåren krävs det, menar vi, att regeringen och myndigheter vidtar åtgärder för att jämna ut konkurrensvillkoren mellan de olika aktörerna. År 2013 beslutade alliansregeringen att tillsätta en utredning för att göra en grundlig genomlysning av svensk järnväg. I december 2015 överlämnade utredaren Gunnar Alexandersson sitt slutbetänkande SOU 2015:110 En annan tågordning – bortom järnvägsknuten. Troligen är det den största översyn av svensk järnväg som någonsin har utförts. Utredaren presenterar en lång rad förslag i syfte att stärka järnvägssystemet och öka effektiviteten på spåren. Det är därför mycket anmärkningsvärt att regeringen har aviserat att man inte kommer att låta slutbetänkandet remissbehandlas.

I sammanhanget vill vi även framhålla att den samhällsorganiserade och den kommersiella persontrafiken i dag samnyttjar järnvägen. Exempel på kommersiell trafik utgörs av SJ:s snabbtåg, medan den största delen av den regionala trafiken på järnvägen är samhällsorganiserad. På senare år har det på vissa håll uppstått en mer uttalad utträngningseffekt, vad gäller både spårkapacitet och resenärer mellan dessa två typer av trafik. Eftersom den samhällsorganiserade trafiken länge dominerat på lokal och regional nivå sker utträngningen främst på storregional nivå och påverkar därmed kommersiell trafik i mer långväga relationer. Vi kan konstatera att kostnader för den samhällsorganiserade kollektivtrafiken, och därmed användningen av skattemedel, generellt har ökat kraftigt i Sverige de senaste åren. Med utgångspunkt i järnvägutredningens förslag anser vi att regeringen bör agera för att förutsättningarna för den kommersiellt organiserade persontrafiken stärks i förhållande till den samhällsorganiserade trafiken. Vi anser att detta är viktigt för att såväl förbättra samverkan som stärka konkurrensen mellan dessa två kategorier av trafik på järnvägen. Detta bör ske genom ökade krav på samråd och transparens i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas verksamhet, vilket medför flera ändringar i kollektivtrafiklagen. Även

utskottets arbetsgrupp för uppföljning och utvärdering pekade på att förutsättningarna för den kommersiella persontrafiken på järnväg inte är tillfredsställande i förhållande till den regionala tågtrafik som bedrivs inom ramen för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och att utvecklingen på senare år inte följer de övergripande intentioner som fanns när kollektivtrafiklagen beslutades (2015/16:RFR14).

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

2. Järnvägens organisation, punkt 1 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2017/18:1142 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 1 och avslår motionerna

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 13 i denna del och

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkandena 6 och 7.

Ställningstagande

Vi i Vänsterpartiet anser att en avreglering av järnvägen leder till försämrade möjligheter att bedriva nationell järnvägstrafik. När SJ förlorade trafikeringsrätten blev det svårare att nå miljö- och klimatmål, eftersom den icke-kommersiella järnvägstrafiken har fått det svårare att verka och kvaliteten hotas när det gäller tider för avgångar och utbud. Jag anser att det är viktigt att man har en systemsyn på tågtrafik som bygger på insikten att många trafikanter är beroende av att kunna byta linjer för att genomföra hela resan. 30–50 procent av alla resor är bytesresor från stora stråk till mindre. Med operatörer som plockar russen ur kakan på kommersiellt lönsamma sträckor blir det svårt att upprätthålla trafik på de sträckor som ensamma kanske inte är lönsamma men som är så i kombination med andra sträckor.

Jag vill även påminna om att det förekommer omfattande bytesresor mellan trafikslagen och inte minst mellan tåg och buss. Med många fler operatörer på spår att ta hänsyn till vill jag peka på att bytesmöjligheterna kan försämrats och försämras för resenären. I ett system med sämre utbud, högre priser och svårare överblick väljer människor andra trafikslag, t.ex. bil och flyg, för att kunna resa. Jag anser att det kan missgynna resurssvaga grupper och kan innebära att det blir svårare att uppnå klimat- och miljömål.

Enligt riksdagens transportpolitiska mål ska de samhällsekonomiskt mest effektiva transportförsörjningsmetoderna användas. Jag vill i sammanhanget framhålla att det som är företagsekonomiskt lönsamt inte per automatik är det bästa sett ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Inom järnvägstrafiken finns det mycket tydliga nätverkseffekter, dvs. att olika delar av ett nätverk fungerar som komplement till varandra, där ett företagsekonomiskt olönsamt kapillärnät kan vara förutsättningen för lönsamhet i nätverk inom ett större stråk. Det här understryker att lönsamhet måste ses i ett helhetsperspektiv, men också med insikten om att vad som är företagsekonomiskt olönsamt kan vara samhällsekonomiskt lönsamt i ett större perspektiv. Vi i Vänsterpartiet anser att avregleringar och privatiseringar inom järnvägen måste ersättas med ett gemensamt och sammanhållet järnvägssystem som sätter resenären och transportköparen i centrum.

Jag anser därför sammanfattningsvis att järnvägen bör återregleras och samhället ta ett helhetsansvar för järnvägssystemet.

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

3. Fjärde järnvägspaketet, punkt 2 (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 2 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 8.

Ställningstagande

För en väl fungerande järnväg behövs samarbete och koordinering med andra länder. Åtgärder på EU-nivå är nödvändiga för att utveckla sammanhållna och effektivt fungerande marknader för järnvägstransporter i Europa. Vi anser att marknadsöppningen 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. Det bidrar till ett ökat resande på järnväg till förmån för tillväxt, sysselsättning, regional utveckling och miljö. Vi vill därför understryka att regeringen konsekvent och på alla nivåer bör arbeta för ett fullt genomförande av det fjärde järnvägspaketet i Sverige och övriga medlemsstater.

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

4. Ett nationellt trafikförsörjningsprogram för järnvägen, punkt 3 (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 3 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 15 och
bifaller delvis motion

2017/18:2108 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 2.

Ställningstagande

Det behöver vara tydligt vad staten vill uppnå med den svenska järnvägsanläggningen. Vi anser att ett nationellt trafikförsörjningsprogram skulle förtydliga vilka grunder som beslut om trafikupplägg och tåglägestilldelning tas på. Vi vill därför utreda för- och nackdelar med att upprätta ett nationellt trafikförsörjningsprogram för järnvägen, detta för att tydliggöra vilken trafik som samhället har ansvar för att tillhandahålla och vad som marknaden ansvarar för utan samhällets stöd i syfte att optimera anläggningens användning. I dag råder fritt tillträde till järnvägsmarknaden, vilket av naturliga skäl innebär att konkurrensen är högre på mer attraktiva sträckor och lägre på mindre attraktiva sträckor. Vi i Moderaterna förespråkar en modell där konkurrensens fördelar tas till vara på ett mer effektivt sätt än i dag. Vi vill även peka på att det ligger i linje med det som järnvägsutredningen föreslagit om att regeringen närmare bör överväga att ta ställning till vad dagens och framtidens järnvägsnät ska användas till. Trafikutskottets arbetsgrupp för uppföljning och utvärdering ansåg också att behovet av en nationell trafikförsörjningsplan för järnvägen som även anger vad järnvägen och dess olika delsträckor ska användas till behöver utredas (2015/16:RFR14). Arbetsgruppen ansåg att dagens system utan övergripande styrning leder till en användning av järnvägsanläggningen som kan vara långt ifrån den optimala med givna resurser i form av bankapacitet. Vi vill även i detta sammanhang betona vikten av Trafikverkets roll som stödjande myndighet till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

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

5. Samhällsuppdrag, punkt 4 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:1142 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 3 och
bifaller delvis motion

2017/18:2785 av Stina Bergström och Niclas Malmberg (båda MP) yrkande
1.

Ställningstagande

Vi i Vänsterpartiet anser att SJ ska ges trafikeringsrätt och företrädesrätt att bedriva länsgränsöverskridande trafikförsörjning, vilket i första hand ska ske genom järnvägstrafik på kommersiella villkor. Men SJ bör även bedriva trafik på företagsekonomiskt olönsamma sträckor när det är samhällsekonomiskt försvarbart. Om viss trafik i dag anses vara viktig kan den upphandlas av Trafikverket. Om SJ ges ett större mandat utifrån ett samhällsansvar att bedriva nationell tågtrafik, kan sträckor som Trafikverket upphandlar överflyttas till andra ännu mindre lönsamma sträckor eller så kan omfattningen av Trafikverkets arbete minskas. När SJ hade ensamrätt till stambanorna hade bolaget ingen skyldighet att de facto trafikera en linje. Jag anser att detta var en orimlig ordning. Det ledde i praktiken till att SJ avstod från att köra på vissa sträckor och satte avkastningen och inte resenärerna i första rummet.

Jag anser att ett av de viktigaste skälen till statligt ägarskap av samhällsviktiga verksamheter, t.ex. en fungerande kollektivtrafik på järnväg, är att använda bolaget för att uppnå demokratiskt beslutade mål. Vi i Vänsterpartiet anser därför att SJ:s trafikerings- och företrädesrätt på länsgränsöverskridande sträckor bör återinföras och ägardirektivet ändras senast 2019 så att trafikeringsrätten för SJ också innebär en skyldighet att genom plikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.

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

6. Samhällsuppdrag, punkt 4 – motiveringen (M, C, L, KD)

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

Ställningstagande

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

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

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

Med hänvisning till detta avstyrks motionsförslagen.

7. Drift och underhåll, punkt 5 (M, C, L, KD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 13 i denna del,

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 23 och

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 8, bifaller delvis motion

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 24 och avslår motion

2017/18:2785 av Stina Bergström och Niclas Malmberg (båda MP) yrkande 4.

Ställningstagande

För att Sverige ska fungera är det avgörande att människor och företag kan känna sig trygga med tåget som transportmedel. Alliansregeringen ärvde en kraftigt eftersatt järnväg och gjorde därför en historiskt stor satsning på järnvägsunderhåll. De flesta bedömningar pekar dock på att behoven av investeringar och underhåll av järnväg fortsätter att vara stora. Det krävs dock mer än stora satsningar; pengarna måste också ut i spåren på ett effektivt sätt. Vi vill därför framhålla att det är av yttersta vikt att Trafikverket arbetar mer systematiskt med att effektivisera och förbättra sitt arbete samt få en bättre koll på järnvägens faktiska status.

För att få så mycket och så bra infrastruktur som möjligt för de pengar som investeras behövs enligt vår mening en välfungerande konkurrens. Vi har tyvärr tagit del av att regeringen har aviserat att delar av järnvägsunderhållet ska återförstatligas. Infrastrukturministern aviserade exempelvis helt nyligen att basunderhållet ska föras från Infranord till Trafikverket. Vi anser att det är en olycklig utveckling. Vi vill påminna om att tack vare att järnvägens underhåll och investeringar upphandlas genom konkurrens har våra skattemedel kunnat användas effektivare. Enligt en rapport från VTI från 2014 har konkurrensutsättningen genom upphandling av järnvägsunderhåll lett till sänkta underhållskostnader med ca 12 procent, med bibehållen kvalitet. Vi anser att det är mycket olyckligt att regeringen, trots att Trafikverket har pekat på att regeringens återförstatligande kommer att leda till kostnadsökningar, har

beslutat om ett återförstatligande av järnvägsunderhållet i vissa delar av landet. Regeringens beslut strider mot de slutsatser expertisen och regeringens egna utredare Alexandersson dragit och innebär ett ineffektivt användande av skattemedel.

Vi i Alliansen anser att regeringen bör avbryta försöket med att återförstatliga järnvägsunderhållet och i stället främja fortsatt konkurrens vad gäller investeringar och underhållsentreprenader för ytterligare ökad kostnadseffektivitet. I sammanhanget kan vi tyvärr konstatera att konkurrensen i bygg- och anläggningsbranschen är svag, något som Konkurrensverket konstaterade redan 2011. Vi vill därför framhålla att med ökad konkurrens stärks möjligheterna till mer innovation, effektivisering och lägre priser i branschen. För svensk infrastruktur kan ökad konkurrens bidra till det slutgiltiga målet att mer väg och järnväg kan byggas för varje satsad krona. Vi anser dock att Trafikverket ska ha ansvar för besiktningen av skicket och underhållsbehoven på hela järnvägen.

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

8. Järnvägens signalsystem, punkt 6 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2017/18:1588 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 2,
bifaller delvis motionerna
2017/18:1685 av Jan Lindholm (MP) yrkande 1,
2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 13 i denna del och
2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 31 och
avslår motion
2017/18:1685 av Jan Lindholm (MP) yrkandena 2 och 3.

Ställningstagande

Vi sverigedemokrater anser att en satsning på ERTMS i Sverige inte bara är ekonomiskt oförsvarbar, utan dessutom helt onödig. Vi kan konstatera att Sverige redan har ett adekvat signalsystem och att de enda sträckor som skulle vara betjänta av ERTMS är höghastighetsjärnväg med tåg som färdas över 250 km/h – något Sverige inte har och förmodligen aldrig kommer att ha.

Vi anser inte heller att ett eftersatt underhåll i det befintliga signalsystemet är en anledning till att motivera en utbyggnad av ERTMS. Vi vill också peka på att med ERTMS minskar kapaciteten i järnvägen. Det kommer även att krävas återkommande programvaruuppdateringar minst en gång per år, med stillastående fordon som följd då både bana och fordon behöver uppdateras samtidigt. Vi vill också understryka att uppdateringarna inte sker trådlöst, det vill säga ”online”, utan med en fysisk åtgärd på varje enskilt fordon. Detsamma gäller för infrastrukturen; det krävs fysiska åtgärder och besök ute i anläggningarna i samband med uppdatering av programvarorna.

Vi vill även påminna om att det är en väldigt liten del av tågtrafiken i Sverige som är gränsöverskridande. Det finns inte heller något som talar för att ett land i Europas nordliga utposter i framtiden, mer än marginellt, skulle få utökad internationell tågtrafik. Vi vill i sammanhanget också peka på att de fordon som i dag passerar landsgränserna dessutom redan är utrustade med dubbla system som gör det möjligt att trafikera olika länder.

Avslutningsvis vill vi framhålla att Sverige alltid har legat i framkant när det gäller järnvägssäkerhet och att vårt befintliga system ATC har varit i drift i många år och är ett mycket säkert och tillförlitligt system som är godkänt för hastigheter upp till 250 km/h.

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

9. Järnvägens signalsystem, punkt 6 (C, L)

av Anders Åkesson (C) och Nina Lundström (L).

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

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 13 i denna del och

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 31,

bifaller delvis motionerna

2017/18:1588 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 2 och

2017/18:1685 av Jan Lindholm (MP) yrkande 1 och

avslår motion

2017/18:1685 av Jan Lindholm (MP) yrkandena 2 och 3.

Ställningstagande

Tanken med ett gemensamt europeiskt signalsystem är att underlätta för gränsöverskridande järnvägstrafik. Vi vill understryka att vi är positiva till

detta, och syftet med ERTMS är därför lovvärt. Vi oroas dock starkt av den skarpa kritik som finns från branschen om bl.a. kostnadsökningar, förseningar och driftproblem. Vi har tagit del av Branschföreningen Tågoperatörernas påpekande om eskalerande kostnader och teknikuppdateringar som lett till omfattande problem och förseningar för trafiken. Vi vill också peka på att ERTMS ännu inte är färdigutvecklat eller standardiserat på EU-nivå. Vidare vill vi understryka vikten av att ERTMS införs på ett sätt som är harmoniserat med övriga Europa och som minimerar störningar. Vi anser därför att det för närvarande finns starka skäl för att pausa införandet i Sverige tills det kan ske på ett sätt som är väl förberett och genomarbetat. Vi anser bl.a. att kostnadsbildningen och den tekniska funktionaliteten måste analyseras vidare. Ett nära samarbete med branschen är avgörande i ett sådant analysarbete.

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

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

10. Åtgärder för ökad punktlighet, punkt 7 (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 7 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 11 och 12 samt avslår motion

2017/18:3057 av Karin Svensson Smith (MP).

Ställningstagande

Järnvägens höga beläggingsgrad gör att varje tågläge måste användas. För att få fler att välja tåget och använda vår järnväg effektivare under dygnets alla timmar vill vi utreda möjligheten att sänka banavgiften under vissa tider av

dygnet. Vi anser därför att Trafikverket bör få i uppgift att undersöka möjligheten att differentiera banavgifterna ytterligare för att optimera och effektivisera utnyttjandet av järnvägen över dygnets 24 timmar. Med vårt förslag höjs inga banavgifter utan tvärtemot sänks de vissa tider under dygnet och vi får en smartare användning av vårt järnvägssystem där fler väljer tåget.

Vi vill också framhålla att järnvägen behöver fler styrmedel som möjliggör en effektivare användning av anläggningen. Införandet av regress på järnvägen skulle innebära att den aktör som drabbas av förseningar har möjlighet att kräva ersättning av den part som förorsakat samma försening. En sådan modell skulle stärka incitamenten för exempelvis anläggningshållaren att bättre underhålla sitt system och därmed minska förseningarna. Därför bör ett system för regress utredas i syfte att reducera störningar på järnvägen. I sammanhanget vill vi peka på att utskottets arbetsgrupp för uppföljning och utvärdering i uppföljningen Kollektivtrafiklagen – en uppföljning framhöll att flera aktörer inom kollektivtrafiken aktualiserat frågan om en nationell regressrätt inom järnvägssektorn. Vi välkomnar därför det förslag om infrastrukturförvaltarens ansvar för ekonomisk skada som tillfogas transportören i proposition 2017/18:62 som regeringen nyligen har lämnat till riksdagen.

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

11. Längre och tyngre godståg, punkt 8 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Nina Lundström (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

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 13 i denna del,

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 20.2 och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 25.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att en omställning av transportsektorn för att bryta fossilberoendet och minska utsläppen är såväl nödvändig som möjlig. Det förutsätter dock ett samhälle där vi använder transporter på ett smartare sätt, bl.a. genom en överflyttning av gods från väg till järnväg och ännu mer

effektiva järnvägstransporter såsom längre och tyngre tåg. Vi vill också särskilt peka på att näringslivet under många år har efterfrågat att kunna köra längre och tyngre godståg. Vi anser att det skapar bättre förutsättningar för näringslivets godstransporter. Att införa längre och tyngre godståg är också ett sätt att omedelbart öka kapaciteten i järnvägssystemet, i avvaktan på att bl.a. fler spår byggs ut. Vi välkomnar därför den utredning som genomförts av Trafikverket om möjligheten att köra med längre eller tyngre godståg eller bådadera. Vi vill också påminna om att i vissa delar av Europa, t.ex. Danmark, tillåts tåg på upp till 835 meter. Men den svenska järnvägen var tidig och därför byggd för förutsättningar från förra sekelskiftet. Dessutom har vi ett annat landskap än många delar av övriga Europa där längre tåg tillåts. Vi är medvetna om att det för att möjliggöra för längre godståg behövs en del mindre investeringar, bl.a. när det gäller mötesstationer, tillräckligt långa förbigångsspår och att signalsystemet och bromstabeller kan behöva ses över på grund av längre bromssträckor. Men vi vill ändå framhålla att vi genom några smärre åtgärder på ett kostnadseffektivt sätt kan öka kapaciteten på landets järnvägar.

Vi noterar att regeringen i infrastrukturpropositionen även gör bedömningen att införandet av tyngre och längre godståg ger positiva effekter och att förslag på åtgärder som syftar till att möjliggöra detta bör utredas vidare i kommande åtgärdsplanering. I Trafikverkets förslag till nationell plan finns två projekt som syftar till att möjliggöra för minst 740 meter långa tåg. Vi välkomnar förslaget.

Vi vill också peka på att det i Riksrevisionens rapport Väg- och järnvägsinvesteringar i Sverige – saknas ett EU-perspektiv? (RiR 2017:27) från november 2017 påtalas att EU-målet att kunna köra 740 meter långa godståg på hela stornätet inte uppfylls i Sverige. Riksrevisionen anger att det bara är några få banor på stornätet som i dag uppfyller detta mål. Hit hör Botniabanan, byggd mellan 1999 och 2010. Riksrevisionen pekar vidare på att det inte betyder att det körs 740 meter långa godståg på sträckan, då såväl anslutningarna norrut som söderut håller låg bankkvalitet och inte är anpassade för så långa godståg. Det kan också framhållas att Malmbanan i sin svenska del är en betydelsefull järnvägslinje mellan Riksgränsen och Boden och att ca 44 procent av den sammanlagda godsmängden på alla järnvägar i Sverige körs på denna sträcka. Godstrafiken på Malmbanan körs uteslutande med 750 meter långa godståg, vilket alltså motsvarar de mål som EU satt upp för stornätet till 2030. Vi kommer att ta del av regeringens skrivelse med anledning av granskningen under våren 2018 med stort intresse.

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

12. Vissa skyddsfrågor, punkt 9 (SD)

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

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
2017/18:1588 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 1 och 3.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att det säkerhetstänk som i dag finns inom flygbranschen saknas inom den svenska järnvägsbranschen och måste införas även här – innan en katastrof inträffar. Det är i dag mycket enkelt att ta sig in i lokförarens hytt under färd och förorsaka en katastrof som ur svenska mått sett får allting annat att blekna. Vi anser att det borde vara en självklarhet för en lokförare att kunna låsa om sig och behålla nyckeln på sin sida, liksom att dörren till lokförarens hytt inte ska gå att forcera så enkelt som i dag. Vi är medvetna om att man på vissa tågfordon kan ta sig in i förarhytten med hjälp av en skruvmejsel eller genom att avlägsna en liten plastkåpa.

Vi vill påminna om att trafikutskottet efter ett initiativ från Sverigedemokraterna i maj 2014 uttalade följande avseende intrångsskydd till lokförarens hytt under färd:

Enligt utskottets mening skulle det därför kunna finnas skäl för en översyn av nu gällande krav på området och behovet av nya eller ändrade sådana. Utskottet förutsätter att regeringen aktivt driver frågan om ökad säkerhet på järnväg och att adekvata åtgärder vidtas i detta syfte.

Vi kan konstatera att det sedan trafikutskottets ställningstagande inte har hänt någonting som har förstärkt intrångsskyddet till lokförarens hytt under färd. Vi frågar oss därför om det först måste ske en katastrof innan någonting görs?

Dagens passagerartåg i form av motorvagnståg kan transportera ett mycket stort antal resenärer med enbart en lokförare ombord som säkerhetsansvarig. SJ AB utrustar i dagsläget sina lokdragna tåg med central dörrförsegling, vilket medför att ett lokdraget tåg kan framföras utan personal ombord i vagnarna. Vi vill peka på att en tågsvagn rökfylls på en minut och är helt övertänd inom tre minuter. Från en 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. Fördröjningen som uppstår med endast en ensamarbetande lokförare ombord kan för resenärerna innebära skillnaden mellan liv och död. Vi anser inte att en aktör i dagens upphandlade tågtrafik ska kunna vinna ett anbud genom att skriva egna regler med lättnader som innebär lägre säkerhet för resenärerna.

Resandetåg med endast en lokförare ombord bör därför, med hänsyn till passagerarnas säkerhet, enligt vår mening förbjudas generellt.

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

13. Obehöriga på spåren, punkt 10 (KD)

av Robert Halef (KD).

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

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 27 och
bifaller delvis motionerna

2017/18:765 av Catharina Bråkenhielm (S) och

2017/18:2200 av Fredrik Olovsson (S).

Ställningstagande

Under de senaste åren har antalet obehöriga som rör sig på järnvägsspåren ökat och bl.a. fler ungdomar tar risker genom att uppehålla sig på järnvägsspår. Jag vill framhålla att detta har orsakat stora förseningar i tågtrafiken både för regiontåg och för fjärrtåg. Av uppgifter från Trafikverket framgår att när obehöriga upptäcks i spåren stoppar eller sänker verket tågens hastighet kraftigt, vilket leder till förseningar, framför allt runt storstäder och i rusningstrafik. Vidare uppger Trafikverket att spårspring orsakade i genomsnitt knappt sju timmars försening per dag under 2016, vilket motsvarar hela 100 dagar under 2016 och beräknas kosta ca 80 miljoner kronor.

Jag föreslår därför att Trafikverket i samarbete med tågoperatörerna arbetar fram en åtgärdsplan för att försvåra för obehöriga att beträda spåren och minska antalet personolyckor på järnvägsspår.

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

14. Kollektivtrafikens organisering, punkt 11 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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 2017/18:1142 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 11.

Ställningstagande

Sedan 2012 är kollektivtrafiken i Sverige genom en förändrad lagstiftning helt öppen för konkurrens. Jag vill framhålla att det inte finns några internationella exempel som stöder tesen att en avreglerad kollektivtrafik skulle ge de effekter som hävdas, dvs. fler aktörer, ett ökat trafikutbud och lägre priser. Jag vill exempelvis peka på att den regionala och lokala busstrafiken utanför London sedan 1986 är helt avreglerad. Visserligen kan man se en ökning av utbudet, men sedan avregleringen har biljettpriset ökat med 55 procent och passagerarantalet minskat med 31 procent enligt en promemoria från Näringsdepartementet 2015. Även om den nya lagstiftningen ännu gett begränsade effekter anser vi i Vänsterpartiet att det system vi hade i Sverige under de senaste 10–15 åren innan avregleringen, ett system som innebar att det offentliga tog ett stort organisatoriskt och finansiellt ansvar medan själva utförandet kunde bedrivas av olika aktörer, bör återinföras. 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.

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

15. Ökad kollektivtrafik, punkt 12 (C, L)

av Anders Åkesson (C) och Nina Lundström (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi 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 motionerna 2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 3.1 och

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 14 och avslår motionerna

2017/18:1142 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 6–9,

2017/18:3652 av Caroline Szyber m.fl. (KD) yrkande 23,

2017/18:3741 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 8 och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 49.

Ställningstagande

Vi anser att vårt transportsystem likvärdigt ska möta kvinnors respektive mäns olika behov. Transporter är grundläggande för vår vardag, och jämställda transporter handlar om att ge kvinnor och män lika förutsättningar till exempelvis arbetspendling, utbildningspendling och förskolehämtning. Vi kan konstatera att kvinnor respektive män i dag reser på olika sätt och värderar säkerhet och miljö olika i trafiken. Män använder bil i högre utsträckning, medan kvinnor gör en större andel av sina resor till fots, med cykel eller med kollektivtrafik. Kvinnor reser således mer hållbart genom att de reser kollektivt och genom att de inte utsätter sig själva och andra för lika stora risker i trafiken. En pålitlig, trygg och attraktiv kollektivtrafik är således inte bara en trafikfråga utan även en jämställdhetsfråga. Vi anser att det för att utforma ett mer jämställt och därmed mer hållbart transportsystem också krävs att både kvinnor och män deltar i samtal och beslut som berör transportsystemet. Ökad regional kollektivtrafik, såsom buss, tåg och taxi, gynnar hållbar regionförstoring och ger tillgång till fler attraktiva arbetsplatser, vilket mest gynnar gruppen kvinnor som i dag har mindre arbetsmarknadsregioner än vad män har. För att uppnå en mera jämställd arbetsmarknad är det därför en nödvändighet för Sverige att förstora sina funktionella regioner med hjälp av utbyggd transportinfrastruktur.

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

16. 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

2017/18:1142 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 6–9 och avslår motionerna

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 3.1,

2017/18:3652 av Caroline Szyber m.fl. (KD) yrkande 23,
2017/18:3741 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 8,
2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 14 och
2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 49.

Ställningstagande

För att den lokala och regionala kollektivtrafiken ska ha möjlighet att utvecklas måste den få långsiktigt stabila ekonomiska förutsättningar. Jag anser att det är här som det politiska systemet spelar en roll genom att möjliggöra för resenärer och företag att resa på ett ekologiskt och socialt hållbart sätt. Var och en måste kunna lita på att kollektivtrafiken fungerar och är tillförlitlig när hen vill ta sig till och från jobbet eller utbildningen. Jag vill peka på att det av den s.k. kollektivtrafikbarometern (årsrapport från 2016) framgår att varannan svensk åker regelbundet med kollektivtrafik och nio av tio åker regelbundet med bil. Vi i Vänsterpartiet anser att staten har ett ansvar att stimulera och se till att kollektivtrafiken tar en större andel av antalet resor.

Jag anser att det var ett framsteg att riksdagen 2015 riktade ett tillkännagivande till regeringen om att staten ska bidra till att skapa förutsättningar för branschens mål om fördubblad kollektivtrafik. Men för att på sikt uppnå en fördubbling av kollektivtrafikens resandeandel krävs enligt min uppfattning att staten har en mycket aktiv roll.

Vi i Vänsterpartiet gläds åt den budgetuppgörelse som vi gjort med regeringen gällande den pågående satsningen på kollektivtrafik i landsbygd som från 2018 utökas och förlängs med ett år t.o.m. 2020. Jag anser att tillgängligheten till hållbara transporter måste stärkas i hela landet som en naturlig del i den övergripande trafikpolitiken och för att nå fördubblingsmålet. Jag anser därför att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på en handlingsplan för hur mål om fördubblad resandeandel för kollektivtrafiken och fördubblat antal resor på sikt ska kunna realiseras.

Vi i Vänsterpartiet anser att det ska vara enkelt och ekonomiskt lönsamt att välja de klimatsmarta alternativen. Jag vill peka på att erfarenheter från Freiburg i Tyskland tyder på att stadsplanering med ett tillgängligt och sammanhållet kollektivtrafiksystem i kombination med lägre pris är ett framgångsrikt sätt att minska bilismen och uppnå hållbara städer. Det har visat sig att effektiva helhetssatsningar som innehåller stadsplanering för minskat utrymme för bilar och en ökad täckningsgrad för kollektivtrafik med sänkt taxa ger ett större antal resenärer till kollektivtrafiken. Jag vill framhålla att genom att resandet med kollektivtrafik i hög grad ökar med en sådan kombinerad satsning, har det också lett till ökade intäkter i kollektivtrafiken. Jag anser därför att regeringen bör genomföra en översyn av lämpliga styrmedel, inklusive stadsmiljöavtalet, för att stimulera samhällsplanering som minskar bilberoendet i enlighet med erfarenheter från Freiburgmodellen.

För att få fler människor att välja t.ex. bussen framför bilen måste kollektivtrafikresorna i högre utsträckning bli det ekonomiskt lönsamma alternativet. Jag anser att vi politiskt rent generellt bör eftersträva att det miljövänliga alternativet också är det billigaste. De senaste årens prisutveckling inom kollektivtrafiken är i det avseendet oroväckande. Priset på att resa kollektivt har ökat med 70 procent de senaste 15 åren samtidigt som konsumentprisindex under samma period har ökat med 18 procent. Priset på att resa kollektivt har alltså ökat nästan fyra gånger så mycket som den allmänna prisökningen. Vi i Vänsterpartiet anser att detta är mycket bekymmersamt då prisbilden för resenärer är ett viktigt styrmedel för att minska klimatpåverkan från våra transporter. De samlade transporterna i samhället behöver effektiviseras och minska i omfattning genom resursnål samhällsplanering. Satsningar på kollektivtrafik underlättar för den som i dag reser med bil att resa på ett mer hållbart sätt. Men satsningar på kollektivtrafik ökar också möjligheten för den som saknar tillgång till bil att resa och röra sig i samhället. Vänsterpartiets långsiktiga mål är en utbyggd, avgiftsfri kollektivtrafik. Med satsningar på lägre priser inom kollektivtrafiken når vi ett rättvisare och mer jämlikt transportsystem. Jag anser därför att man bör se över möjliga åtgärder som sänker taxorna i kollektivtrafiken och stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft när det gäller resekostnaden för motsvarande resor med personbil.

Kostnaderna för den lokala och regionala kollektivtrafiken har i reala termer ökat snabbare än både antalet resor och utbudet. Det innebär att det successivt blivit allt dyrare att tillhandahålla den trafik som bedrivs. Redan i dag har flera regioner ett fördubblingsmål. Då staten enligt riksdagsbeslut ska bidra till att skapa förutsättningar för att fördubblingsmålet ska nås kan man förvänta sig att allt fler regioner ansluter sig till målet i kommande trafikförsörjningsprogram. Då det finns risk för att fördubblingsinriktningen leder till ökade kostnader finns starka skäl för både branschen och de politiska instanserna att vidta åtgärder för att samtidigt begränsa kostnaderna och öka resandet. Dessa åtgärder måste ske parallellt med att rätten till kollektivavtal och anställningstrygghet blir en självklarhet inom branschen genom dialog mellan arbetsmarknadens parter. Åtgärder för en mer kostnadseffektiv kollektivtrafik kan aldrig motiveras genom pressade marginaler och sämre arbetsmiljö för de anställda eller försämrad tillgänglighet. Jag anser att ett införande av mer kostnadseffektiva åtgärder, oaktat starka samhälleliga skäl för subventionering av kollektivtrafiken, till betydande del är ett ansvar inte minst för branschen och för kommuner och landsting. Jag anser dock att regeringen bör ge en lämplig myndighet i uppdrag att analysera behovet av nationella åtgärder för att stärka kostnadseffektiviteten i resandeökningen inom den lokala och regionala kollektivtrafiken för att nå fördubblingsmålet.

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

17. Ökad kollektivtrafik, punkt 12 (KD)

av Robert Halef (KD).

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 motionerna

2017/18:3652 av Caroline Szyber m.fl. (KD) yrkande 23,
2017/18:3741 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 8 och
2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 49 och
avslår motionerna
2017/18:1142 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 6–9,
2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 3.1 och
2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 14.

Ställningstagande

Jag vill framhålla att en väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik är av stor vikt för att minska transportsektorns miljöpåverkan och öka tillgängligheten till arbetspendling. Jag anser att det ska vara enkelt och smidigt att kunna ta sig till jobbet eller skolan. Jag är medveten om att kollektivtrafiken i första hand är kommunernas och regionernas ansvar, men jag anser att staten också bör bidra till att öka förutsättningarna att åka kollektivt, såväl i städerna som på landsbygden. Jag anser också att det bör prioriteras och ställas krav på miljövänligare transporter inom skattefinansierad kollektivtrafik och upphandlad trafik.

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

18. Kollektivtrafik på vatten, punkt 13 (L)

av Nina Lundström (L).

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

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 17 och

bifaller delvis motion
2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 36.

Ställningstagande

Jag vill framhålla att ett väl fungerande transportsystem på ett effektivt, säkert och miljömässigt hållbart sätt nyttjar alla trafikslag, både var för sig och i kombination. Sjöburen kollektivtrafik har potential att i större utsträckning fungera som ett avlastande komplement till buss, spårvagn och tunnelbana. Kollektivtrafik till sjöss gynnar resenärerna, och därför anser jag att regeringen aktivt bör vidta åtgärder för att underlätta och öka möjligheterna att bedriva kollektivtrafik till sjöss.

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

19. Kollektivtrafik på vatten, punkt 13 (KD)

av Robert Halef (KD).

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
2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 36 och
bifaller delvis motion
2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 17.

Ställningstagande

Kollektivtrafik på vatten kan ofta avlasta kommuners och regioners trafikleder. Sjötrafik orsakar mindre koldioxidutsläpp och är ett miljövänligt och effektivt transportmedel som kan transportera många resenärer i storstäder. Jag vill peka på att vattenvägarna i dag är underutnyttjade och har potential att möjliggöra framtida bostads- och arbetsmarknadsområden. För att möjliggöra detta är det viktigt att ha med båtpendling i planeringen av den framtida infrastrukturen och tillgängliggöra kajer samt ha ett biljettsystem som inkluderar upphandlad kommersiell persontrafik på vatten. Vi kristdemokrater föreslår därför att Trafikverket får i uppdrag att samverka med kommuner och regioner för att stödja utbyggnaden av kollektivtrafiken på vatten.

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

20. Biljett- och betalsystem, punkt 14 (M, C, L, KD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 9,
bifaller delvis motionerna

2017/18:509 av Bengt Eliasson m.fl. (L) och

2017/18:2108 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 1 och
avslår motion

2017/18:2785 av Stina Bergström och Niclas Malmberg (båda MP) yrkande
3.

Ställningstagande

För att främja öppenhet och konkurrens på järnvägsspåren måste det vara enkelt att köpa resor över läns- och transportslagsgränser. Vi vill framhålla att det av utskottets uppföljning Kollektivtrafiklagen – en uppföljning (2015/16:RFR14) framgår att tillgången till och villkoren för samordnade biljettsystem kan behöva regleras. Även i utskottets uppföljning Hela resan hela året! (2013/14:RFR5) framförde utskottets arbetsgrupp för uppföljning och utvärdering att det är viktigt att arbeta med att förenkla biljettköp. Vi vill understryka att det måste vara enkelt att köpa resor över läns- och transportslagsgränser. För att öka resenärsnyttan och förbättra konkurrensen bör det därför enligt vår mening skapas en branschgemensam portal för öppna data så att nya tjänster och exempelvis appar kan utvecklas. Vi vill också påtala vikten av konkurrensneutral tillgång till digital infrastruktur kopplat till biljett- och betalningssystem för ökad effektivitet på järnvägen.

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

21. Regionala trafikförsörjningsprogram, punkt 15 (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 15 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 13.

Ställningstagande

Den regionala och den nationella tågtrafiken fyller olika syften och har olika behov. Eftersom järnvägen är ett nationellt system påverkas trafiksituationen också i stora delar av landet av hur regionala aktörer planerar sin trafik. Vi anser därför att Trafikverket bör ta ett större ansvar i sin rådgivande roll och i högre grad samordna sig med regionala aktörer för att såväl den regionala trafiken som den interregionala trafiken ska komma till sin rätt. Vi anser vidare att när regionala kollektivtrafikplaner utformas bör dessa även präglas av större transparens för att främja en effektivare konkurrens mellan olika aktörer, vilket leder till ett effektivare utnyttjande av järnvägen. Det är viktigt menar vi att den nationella och regionala trafiken kan planeras och utvecklas i dialog för att optimera utnyttjandet av järnvägen.

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

22. Kombinerad mobilitet, punkt 16 (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 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 14 och
avslår motionerna
2017/18:1142 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 10,
2017/18:2108 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 3,

2017/18:2748 av Karin Svensson Smith (MP) yrkandena 1 och 2 samt
2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 9.

Ställningstagande

Först och främst kan vi konstatera att kollektivtrafiken och planeringen av densamma bör breddas i takt med att delningsekonomi och digitaliseringen blir två allt viktigare faktorer för framtidens transportarbete. Vi anser att konceptet mobilitet som en tjänst på allvar bör utvärderas som en möjlighet att skapa ökad kollektiv mobilitet i våra storstäder. Det enskilda ägandet av exempelvis bilar och cyklar kan komma att minska, men mobiliteten kan upprätthållas genom delning och ett effektivare utnyttjande. Kollektivt och privat resande kan länkas samman, och resetjänster för hela resan, från dörr till dörr, kan uppstå. Detta innebär inte att kostnaderna för det offentliga ska utökas, men genom att ha perspektivet hela resan kan det offentliga och privata samverka för ett helhetsperspektiv på resan.

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

23. Kombinerad mobilitet, punkt 16 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:1142 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 10 och
avslår motionerna

2017/18:2108 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 3,
2017/18:2748 av Karin Svensson Smith (MP) yrkandena 1 och 2,
2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 9 och
2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 14.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att det sker en snabb utveckling av mobilitetstjänster med digitalisering och delningsekonomi som starka drivkrafter. Mobilitet som tjänst brukar beskrivas som en samlad tjänst där användarens olika behov av transport samlas hos en och samma leverantör. Transporttjänsterna utförs av olika leverantörer men samordnas i ett gemensamt system. Resenärens aktuella behov står i centrum och kollektivtrafiken är en central aktör men

även bilpooler och hyrcykel är viktiga delar. Jag vill framhålla att dessa nya mobilitetstjänster kan bidra till ökad valfrihet och minskat behov av att äga en egen bil, särskilt i större städer och storstadsregioner. Jag anser därför att regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel för att stimulera mobilitetstjänster som främjar minskat behov av att äga egen bil samt ökar det hållbara resandet med kollektivtrafik och cykel.

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

24. Kombinerad mobilitet, punkt 16 (L)

av Nina Lundström (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 9 och
avslår motionerna
2017/18:1142 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 10,
2017/18:2108 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 3,
2017/18:2748 av Karin Svensson Smith (MP) yrkandena 1 och 2 samt
2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 14.

Ställningstagande

Jag anser att Sverige behöver utforma en modern mobilitetsplan som omfattar alla transportslag och som sätter konsumenten i centrum. De som reser ska enkelt kunna göra klimatsmarta val genom att alternativ som buss, pendeltåg, elcykel och bilpooler finns tillgängliga på en och samma plattform. En bredare definition av vilka transportmedel som kan ingå i kollektivtrafiken underlättar också för smidigare och effektivare transporter. Jag anser att mobilitetsplanen ska göra det enkelt att jämföra priser och tidtabeller. En integrering av olika mobilitetstjänster förutsätter dock digitala plattformar. Jag vill även framhålla att flexibla nationella biljettlösningar behöver utvecklas för att underlätta för resenären att använda flera transportmedel. Med ett nationellt kollektivtrafikkort för hela Sverige skulle det bli möjligt att på förhand betala för en eller flera givna kollektivtrafikregioner. Liberalerna har avsatt medel till Trafikverket i höstens budget för att genomföra en pilotstudie om hur en mobilitetsplan kan möjliggöras med både offentliga och privata aktörer.

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

25. Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning, punkt 17 (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 17 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3421 av Cecilia Widegren m.fl. (M) yrkande 60 och avslår motionerna

2017/18:647 av Lars Beckman (M),

2017/18:1142 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 13–15,

2017/18:1509 av Lars Beckman (M),

2017/18:2044 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1,

2017/18:2144 av Lars Mejern Larsson (S),

2017/18:3139 av Saila Quicklund (M) och

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 2.

Ställningstagande

Vi anser att Socialstyrelsen bör få i uppdrag att följa upp och utvärdera bedömningar och beslut om färdtjänst. Vi vill framhålla att bedömningar och beslut om färdtjänst är beslut som kraftigt påverkar den enskildes möjligheter att leva ett rörligt liv. Enligt regelverket ska man ansöka om tillstånd för färdtjänst i den kommun där man är folkbokförd. Det är i färdtjänstlagen som det regleras vem som kan få tillgång till färdtjänst, och det är den berörda kommunens utredare som fattar beslut i det enskilda ärendet. Vi vill dock påtala att för närvarande upplevs det av många som krångligt att söka och få färdtjänst, och bedömningarna skiftar dessutom mellan kommunerna. Vi anser att man bör se över reglerna om färdtjänst i syfte att underlätta för bl.a. äldre som exempelvis har svårigheter att gå, har problem med yrsel och därmed balanssvårigheter, att bo kvar hemma.

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

26. Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning, punkt 17 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:1142 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 13–15 och avslår motionerna

2017/18:647 av Lars Beckman (M),

2017/18:1509 av Lars Beckman (M),

2017/18:2044 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1,

2017/18:2144 av Lars Mejern Larsson (S),

2017/18:3139 av Saila Quicklund (M),

2017/18:3421 av Cecilia Widegren m.fl. (M) yrkande 60 och

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 2.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis framhålla att rättighetsperspektivet i funktionshinderspolitiken stärktes 2008 genom att Sverige ratificerade FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Vidare lämnade regeringen under våren 2017 en proposition till riksdagen med förslag på ett nytt nationellt mål och en ny inriktning för funktionshinderspolitiken. Det föreslagna målet har FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt. Propositionen redovisar även ett antal åtgärder som syftar till att bidra till det nya målet. Åtgärderna sammanfaller med områden där FN:s kommitté om rättigheter för personer med funktionsnedsättning har lämnat rekommendationer till Sverige. Vi i Vänsterpartiet välkomnar regeringens förslag på området då det tydliggör ansvar och målsättning. Vi ser även positivt på att regeringen bedömer att ett uppdrag bör ges till Trafikanalys för att kartlägga hinder för tillgänglighet och användbarhet inom kollektivtrafiksystemet för personer med funktionsnedsättning. Att kunna resa utan att hinder uppstår är en förutsättning för att kunna leva självständigt och ha jämlika valmöjligheter. Därför krävs åtgärder för att säkerställa att personer med funktionsnedsättning får jämlik tillgång till transporter. Vänsterpartiets uppfattning är att regeringen redan i nuläget bör vidta åtgärder för att förbättra tillgängligheten. Myndigheten för delaktighet konstaterar att nuvarande lagstiftningen inte konkret beskriver vad tillgänglighet innebär eller vad som är en tillräcklig nivå. Även Sveriges kommuner och landsting har tidigare påtalat att en definition av full tillgänglighet saknas.

Jag anser därför att regeringen bör ges i uppdrag att tydligare, genom uppdrag till en myndighet eller genom förslag till lagändring, tillgodose att krav på full tillgänglighet definieras. Vidare bör regeringen verka för att kollektivtrafikmyndigheterna ger information om vilka linjer som är tillgänglighetsanpassade för personer med funktionsnedsättning.

Jag kan konstatera att det i dag tyvärr inte finns någon kunskap om vad som är orsak till minskningen inom färdtjänsten. Det är därför viktigt att arbeta för en stärkt dialog med de som reser med färdtjänsten för att kunna organisera den efter behoven och fånga in bristerna. Jag vill peka på att det av en panelundersökning som genomförts bland personer med funktionsnedsättning framgår att majoriteten av de svarande 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. Många upplever också bemötandet och att de inte får den hjälp som behövs från chaufförer som ett problem. Jag är medveten om att nästan alla regionala kollektivtrafikmyndigheter som har ansvar för färdtjänst i stort sett följer upp hur många resor som blir försenade. Det finns dock inget gemensamt system där andelar av resor som blir försenade redovisas. Jag anser därför att en översyn bör genomföras av hur ökad tillförlitlighet och stärkt resegaranti kan åstadkommas för resande inom färdtjänsten.

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

27. Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning, punkt 17 (L)

av Nina Lundström (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 2 och avslår motionerna

2017/18:647 av Lars Beckman (M),

2017/18:1142 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 13–15,

2017/18:1509 av Lars Beckman (M),

2017/18:2044 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1,

2017/18:2144 av Lars Mejern Larsson (S),

2017/18:3139 av Saila Quicklund (M) och

2017/18:3421 av Cecilia Widegren m.fl. (M) yrkande 60.

Ställningstagande

Transportsystemet ska vara tillgängligt för samtliga resenärer. Det handlar om ett smart, inkluderande och hållbart förhållningssätt. Jag vill framhålla vikten av att planeringen och utformningen av olika trafikslag utgår från ett perspektiv som tillgodoser behoven även för äldre och dem som har en funktionsnedsättning, fysisk eller kognitiv. Ombyggnationer av perronger och hållplatser ska alltid prioritera tillgänglighet för alla. Jag anser även att fordon ska möjliggöra för medtag av permobil.

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

28. Vissa andra resenärsfrågor, punkt 18 (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 18 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 9 och 10 samt avslår motionerna

2017/18:105 av Rasmus Ling och Janine Alm Ericson (båda MP),

2017/18:654 av Lotta Finstorp (M),

2017/18:768 av Anna-Caren Säterberg och Kalle Olsson (båda S),

2017/18:1142 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 5 och

2017/18:2599 av Pia Nilsson (S).

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att dagens utformning av den s.k. tilläggsavgiften, dvs. böter för en passagerare som inte har löst sin biljett för kollektivtrafiken, inte fungerar tillräckligt avskräckande och är dessutom beroende av hur många kontroller som utförs. Det grundläggande problemet med att människor tjuvåker är att de ställer sig utanför det gemensamt finansierade kollektivtrafiksystemet men samtidigt begär tillgång till detsamma. Vi anser att det är av yttersta vikt att tilläggsavgiften fungerar avskräckande för att motarbeta tjuvåkning. Enbart i Stockholm innebar fusket ett intäktsbortfall på över 300 miljoner kronor 2015, enligt SL. Det är pengar som i stället kunde ha använts till att bygga ut kollektivtrafiken. Vi menar att

det är tydligt att det krävs krafttag mot plankning. Vi i Moderaterna vill därför göra en översyn av bötesbeloppen och andra typer av preventiva åtgärder mot s.k. plankning, i syfte att minska fusket genom att markant höja gränsen för hur höga bötesbelopp som kollektivtrafikägaren i dag kan ta ut.

Vi anser även att man på sikt bör överväga ett system där notoriska tjuvåkare exempelvis kan stängas av från kollektivtrafiken under en begränsad tid.

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

29. Vissa andra resenärsfrågor, 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
2017/18:1142 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 5 och
avslår motionerna
2017/18:105 av Rasmus Ling och Janine Alm Ericson (båda MP),
2017/18:654 av Lotta Finstorp (M),
2017/18:768 av Anna-Caren Säterberg och Kalle Olsson (båda S),
2017/18:2599 av Pia Nilsson (S) och
2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 9 och 10.

Ställningstagande

Vi i Vänsterpartiet anser att flera aktörer ska ta ett utökat gemensamt ansvar för tågresa genom att samordna informationen till resenärerna, t.ex. när förseningar inträffar av någon anledning. Vi vill påpeka att ökningen av antalet operatörer på spåren har lett till sämre information och svårare överblickbarhet. Vi anser inte att resenärerna ska behöva fundera på vad eller vem som orsakat förseningen, utan de efterfrågar att så snabbt som möjligt få korrekt information om t.ex. tidsförluster och om vilka åtgärder som vidtagits för att minimera skadan, t.ex. ersättningstrafik, rätt till ersättning m.m. Därför anser jag att informationsinsatserna till resenärerna bör förbättras och samordnas i enlighet med det som anförts ovan.

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

30. Arlandabanan, punkt 19 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2017/18:1142 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 4.

Ställningstagande

Jag vill framhålla att Arlandabanan tydliggör att privata vinstintressen står i konflikt med att bedriva infrastruktur med störst samhällsnytta och med resenären i centrum. Arlandabanan är det första och hittills enda större nationella infrastrukturprojekt som genomförts i offentlig-privat samverkan (OPS) och togs i drift 1999. Jag vill påtala att detta har resulterat i att biljettpriserna är så högt satta att många i stället väljer att resa med bil eller buss, vilket leder till att utsläppen av växthusgaser blir avsevärt högre än om fler valt att åka med Arlanda Express. Jag vill vidare peka på att antalet resenärer på sträckan enligt Riksrevisionen har varit lägre än vad som förutsågs i de prognoser för resandeutveckling som låg till grund för riksdagens beslut om Arlandabanan. VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) har på Riksrevisionens uppdrag beräknat vilken potentiell samhällsnytta som skulle kunna realiseras vid andra nivåer på biljettpriset. Beräkningarna bygger på ett antagande om att priset för att färdas med Arlanda Express skulle motsvara priset för motsvarande tjänst från Oslo Flyghamn till Oslo, dvs. ett pris som är 36 procent lägre än dagens enkelbiljett som kostar 280 kronor vid fullt pris. Detta skulle enligt VTI kunna öka resandet med Arlanda Express med 25 procent för tjänsteresor respektive 50 procent för privatresor. Det skulle ge en ökning av resandet med Arlanda Express som uppgår till 1,2 miljoner resor per år. Jag vill därmed framhålla att en radikal omläggning av prispolitiken skulle ha en betydande potential att förbättra både resenärernas situation och minska klimatpåverkan från transporterna.

Vi i Vänsterpartiet anser att ett överförande av trafikeringen på Arlandabanan till staten skulle innebära större möjligheter att nå samhällsekonomiska och samhällspolitiska mål. Jag kan tyvärr konstatera att regeringen inte har visat något intresse för att ta initiativ i en sådan riktning. Ett första steg bör enligt min uppfattning vara att offentliggöra vad ett överförande av trafikeringen på Arlandabanan till staten skulle kosta. Jag anser därför att regeringen bör offentliggöra statens kostnad för att med optionsrätt lösa ut A-train som operatör och överta ansvaret för driften på Arlandabanan.

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

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2017/18

2017/18:105 av Rasmus Ling och Janine Alm Ericson (båda MP):

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

2017/18:509 av Bengt Eliasson m.fl. (L):

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

2017/18:552 av Patrick Reslow (-):

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

2017/18:647 av Lars Beckman (M):

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

2017/18:654 av Lotta Finstorp (M):

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

2017/18:765 av Catharina Bråkenhielm (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:768 av Anna-Caren Säterberg och Kalle Olsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att göra Jämtland till ett pilotlän för självkörande fordon inom kollektivtrafik på landsbygd och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1142 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag som innebär att SJ AB ges företräde till kommersiell persontrafik på stambanorna och att övriga aktörer ges tillgång i mån av kapacitetsutrymme, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att SJ AB:s trafikerings- och företrädesrätt på länsgränsöverskridande sträckor bör återinföras och ägardirektivet ändras senast 2019 så att trafikeringsrätten för SJ AB också innebär en skyldighet att genom plikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör offentliggöra statens kostnad för att med optionsrätt lösa ut A-Train som operatör och överta ansvaret för driften på Arlandabanan och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra och samordna informationsinsatser till resenärerna och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på handlingsplan för hur mål om fördubblad resandeandel för kollektivtrafiken på sikt samt fördubblat antal resor ska realiseras och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör genomföra en översyn av lämpliga styrmedel, inkluderande stadsmiljöavtalet, för att stimulera samhällsplanering som minskar bilberoendet i enlighet med erfarenheter från Freiburgmodellen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillse att en översyn genomförs av möjliga åtgärder som sänker taxorna i kollektivtrafiken och stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft när det gäller resekostnaden för motsvarande resor med personbil och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge lämplig myndighet i uppdrag att analysera behov av nationella åtgärder för att stärka kostnadseffektiviteten i resandeökningen inom den lokala och regionala kollektivtrafiken för att nå fördubblingsmål och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel för att stimulera mobilitetstjänster som främjar minskat behov av att äga egen bil samt ökar det hållbara resandet med kollektivtrafik och cykel, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

11. 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ges i uppdrag att tydligare, genom uppdrag till myndighet eller genom förslag på lagändring, tillgodose att krav på full tillgänglighet definieras, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att kollektivtrafikmyndigheterna ger information om vilka linjer som är tillgänglighetsanpassade för personer med funktionsnedsättning och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn bör genomföras angående hur ökad tillförlitlighet samt stärkt resegaranti kan åstadkommas för resande inom färdtjänsten och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1509 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tillgänglighet på nattåg och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1588 av Per Klarberg m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förstärka intrångsskyddet från passagerarutrymmet in till lokförarens hytt och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pausa införandet av ERTMS och tillkännager detta för regeringen.
3. 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.

2017/18:1685 av Jan Lindholm (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om riskerna med ERTMS och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla ATC-2 och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om signalsystem för internationell järnvägstrafik och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2044 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.

2017/18:2108 av Karin Svensson Smith (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett gemensamt betalningssystem i form av en applikation eller kort bör inrättas för kollektivtrafiken och att kollektivtrafiklagen bör kompletteras med att alla som ska tillåtas sälja kollektivtrafik måste ansluta sig till det gemensamma betalssystemet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra kollektivtrafiklagen och införa ett krav på att det ska upprättas ett nationellt tågtrafikförsörjningsprogram, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att modernisera kollektivtrafiklagen så att de regionala trafikmyndigheterna ska ge alla kollektivtrafikanter som så önskar kombinerad mobilitet som ett alternativ, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:2144 av Lars Mejern Larsson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen vid den pågående översynen av den nordiska konventionen om socialt bistånd och sociala tjänster bör säkerställa rätt till färdtjänst över nationsgränserna och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2200 av Fredrik Olovsson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att granska möjligheten att vidta ytterligare åtgärder för att minska problemet med spårspning och öka säkerheten på våra järnvägar och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2599 av Pia Nilsson (S):

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

2017/18:2748 av Karin Svensson Smith (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om anropsstyrd kollektivtrafik med taxi och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra i kollektivtrafiklagen så att ett gemensamt betalsystem ska inkludera taxi och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2785 av Stina Bergström och Niclas Malmberg (båda MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om SJ:s samhällsuppdrag och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om införande av gemensamma biljettsystem och rabattkort och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett förstatligande av järnvägsunderhållet och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3057 av Karin Svensson Smith (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med ett förslag till nollvision för tågtrassel och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3139 av Saila Quicklund (M):

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

2017/18:3421 av Cecilia Widegren m.fl. (M):

60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Socialstyrelsen i uppdrag att se över bedömning och beslut om färdtjänst och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett tillgängligt transportsystem och tillkännager detta för regeringen.
- 3.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett jämställt transportsystem och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser kollektivtrafik.

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell mobilitetsplan och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om järnvägen och tillkännager detta för regeringen.

17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sjöburen kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3652 av Caroline Szyber m.fl. (KD):

23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökade investeringar till kollektivtrafik på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3741 av Penilla Gunther m.fl. (KD):

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om resurserna för kollektiv- och närtrafik på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C):

14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja ett ökat och mer jämställt nyttjande av kollektivtrafiken i syfte att minska klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
- 20.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder ska vidtas för att säkerställa att längre och tyngre lastbilar och tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet väg- och järnvägsnät i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser längre och tyngre tåg.

31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att pausa införandet av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD):

23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att drift och underhåll av väg och järnväg även i fortsättningen ska upphandlas i konkurrens och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör stärka sina funktioner för tillstånds- och leveranskontroll samt uppföljning vid upphandling av väg- och järnvägsunderhållet och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva möjligheterna för längre godståg och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket i samarbete med tågoperatörerna bör arbeta fram en åtgärdsplan för att minska antalet personolyckor på järnvägsspår och försvåra för obehöriga att beträda spåren och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om båtpendling och tillkännager detta för regeringen.

49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om investeringar till kollektivtrafik på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för att Sverige liksom övriga medlemsländer skyndsamt implementerar det fjärde järnvägspaketet och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av bötesbeloppen och andra typer av preventiva åtgärder mot s.k. plankning i syfte att minska fusket och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över om notoriska tjuvåkare kan stängas av från kollektivtrafiken under en begränsad tid, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att differentiera banavgifterna ytterligare i syfte att få fler att välja tåget och optimera utnyttjandet av järnvägen över dygnets 24 timmar genom att banavgifterna på vissa tider av dygnet blir lägre än de är i dag, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett system för regressrätt på järnvägen i syfte att ge transportörerna en möjlighet att från infrastrukturförvaltaren återkräva ersättning som de blivit skyldiga att betala på grund av problem med infrastrukturen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör agera för att stärka Trafikverkets roll gentemot de regionala kollektivtrafikmyndigheterna när det gäller att stötta dessa i framtagande av regionala trafikförsörjningsprogram, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att bredda kollektivtrafikplaneringen i enlighet med begreppet mobility as a service, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett nationellt trafikförsörjningsprogram för järnvägen och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD):

6. 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.

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att stärka förutsättningarna för den kommersiellt organiserade persontrafiken på järnvägen med utgångspunkt i förslaget i SOU 2015:110 En annan tågordning – bortom järnvägsknuten, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja en fortsatt konkurrensutsatt marknad för underhåll av järnvägen genom att försöket med att återförstatliga delar av densamma avbryts samtidigt som Trafikverket fortsätter att följa upp och besiktiga underhållet och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av konkurrensneutral tillgång till digital infrastruktur kopplat till biljett- och betalningssystem i kollektivtrafiken för ökad effektivitet och tillkännager detta för regeringen.