|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  | Dnr N2017/06866/MRT |
|  |  |

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

Till riksdagen

Svar på fråga 2017/18:254 av Erik Ottosson (M) Uppföljning av kollektivtrafiklagen

Erik Ottoson har frågat mig om vilka åtgärder jag och regeringen har vidtagit för att åtgärda de brister i tillämpningen av kollektivtrafiklagen som trafikutskottet uppmärksammade i samband med sin översyn år 2015.

Sedan kollektivtrafiklagen trädde i kraft den 1 januari 2012 har effekterna av marknadsöppningen och lagstiftningen tidigare utvärderats av bl.a. Transportstyrelsen, Trafikanalys, Statens väg och transportforskningsinstitut (VTI) och den av Erik Ottoson nämnda uppföljningsrapporten från Trafikutskottet.

Transportstyrelsen har i uppdrag att bedriva marknadsövervakning och tillsyn över kollektivtrafikmarknaden, bl.a. genom att titta på utvecklingen för biljettpriser och även genom att granska trafikförsörjningsprogrammen och samrådsprocessen i dessa. I myndighetens senaste granskning *Två generationers regionala trafikförsörjningsprogram*, framgår att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har blivit bättre på att ta fram trafikförsörjningsprogram enligt lagens intentioner men att förbättringspotential finns.

En bild av kollektivtrafikmarknaden som präglad av problematik, och där aktörerna har stora problem med tillämpning av kollektivtrafiklagen, är inte en som jag delar med utgångspunkt från de signaler som myndigheter och branschen ger. Det kommer alltid finnas utrymme för att förbättra arbetet som görs och branschen arbetar aktivt med detta

inom ramen för branschsammanslutningen *Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik.* I branschsammanslutningen tas gemensamma vägledningar fram och även modeller för avtal och hur man tar fram trafikförsörjningsprogram och genomför samråd.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska väga ett flertal faktorer när de bestämmer trafikförsörjningsprogram och planeringen av kollektivtrafiken. Bilden som förmedlas av myndigheter och bransch är att med en allt längre erfarenhet av att arbeta med helhetsansvar för kollektivtrafiken blir också de regionala kollektivtrafikmyndigheterna skickligare och mer effektiva i detta arbete.

Regeringen har tagit ett ökat ansvar för kollektivtrafikförsörjningen och tillgängligheten i hela landet genom att bl.a. göra det enklare för regionala kollektivtrafikmyndigheter att direkttilldela kollektivtrafikavtal. I fråga om kollektivtrafik på järnväg får Trafikverket dessutom direkttilldela sådana avtal utan begränsning.

Med stöd av detta har regeringen gett Trafikverket i uppdrag att ingå avtal om nattågstrafik för att tillgodose en daglig trafik till och från Jämtland. Regeringen har vidare i budgetpropositionen för 2018 föreslagit ett treårigt statligt bidrag på 350 miljoner kronor per år för att möjliggöra avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarloven.

Jag kommer att följa den fortsatta utvecklingen på kollektivtrafikmarknaden men jag avser inte att på kort sikt drastiskt ändra branschens förutsättningar i lagstiftningen med anledning av det som Erik Ottoson anför.

Stockholm den 20 november 2017

Tomas Eneroth