



Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2011/12:76 Komplettering av kollektivtrafiklagen och skrivelse 2011/12:93 Arlandabanan. Vidare behandlas 4 följdmotioner och 27 motioner om järnvägs- och kollektivtrafikfrågor från allmänna motionstiden 2011.

Propositionen innehåller förslag till kompletteringar i kollektivtrafiklagen och förslag till en följdändring i järnvägslagen. Syftet med de föreslagna ändringarna i kollektivtrafiklagen är bl.a. att utvidga såväl kollektivtrafiklagen som EU:s kollektivtrafikförordning till att även omfatta kollektivtrafik till sjöss. Utskottet anser att förslagen främjar ett trafikslagsövergripande synsätt och därmed resenärernas behov av ett sammanhållet system av kollektivtrafik. Utskottet anser även i övrigt att förslagen i propositionen är väl avvägda och tillstyrker därför propositionens lagförslag med de ändringarna att tidpunkten för ikraftträdande bestäms till den 1 augusti 2012 och att respektive tidpunkt i övergångsbestämmelserna flyttas fram en månad.

Med anledning av motionsförslagen föreslår utskottet att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen. För att få en effektiv, samordnad och säker underhållsverksamhet föreslår utskottet att regeringen snarast bör återkomma till riksdagen med förslag på hur underhållet av järnvägsinfrastrukturen fortsättningsvis ska organiseras.

Utskottet avstyrker övriga motionsförslag med hänvisning bl.a. till att utskottet är övertygat om att inslag av konkurrens inom såväl kollektivtrafiken som persontrafiken på järnväg främjar attraktivitet och effektivitet samt med hänsyn till pågående berednings- och utvecklingsarbete.

I betänkandet finns 19 reservationer.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	8
Ärendet och dess beredning	8
Propositionens huvudsakliga innehåll	8
Skrivelsens huvudsakliga innehåll	9
Utskottets överväganden	10
Upprivning av kollektivtrafiklagen	10
Komplettering av kollektivtrafiklagen	11
Propositionen	15
Utvärdering av kollektivtrafiklagen m.m.	23
Krav på kollektivtrafiken	25
Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade	29
Allmän trafikplikt och kommunal tilläggsfinansiering	33
Byabussen m.m.	35
Nya kollektivtrafiksystem	38
Allmänna utgångspunkter för järnvägstrafiken	39
Järnvägstrafikens tidtabellshållning	45
Utförande av drift och underhåll	48
Ansvar för järnvägsstationer m.m.	56
Plankorsningar	58
Europeisk järnvägssamordning	59
Resenärsfrågor	61
Arlandabanan	65
Gotlandstrafiken	69
Reservationer	73
1. Upprivning av kollektivtrafiklagen, punkt 1 (V)	73
2. Komplettering av kollektivtrafiklagen, punkt 2 (MP, V)	74
3. Utvärdering av kollektivtrafiklagen m.m., punkt 3 (S, MP, V)	75
4. Krav på kollektivtrafiken, punkt 4 (S)	76
5. Krav på kollektivtrafiken, punkt 4 (MP, V)	77
6. Allmän trafikplikt och kommunal tilläggsfinansiering, punkt 6 (MP, V)	78
7. Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade, punkt 5 (S, V)	79
8. Nya kollektivtrafiksystem, punkt 8 (V)	80
9. Byabussen m.m., punkt 7 (MP, V)	80
10. Allmänna utgångspunkter för järnvägstrafiken, punkt 9 (S, MP)	81
11. Allmänna utgångspunkter för järnvägstrafiken, punkt 9 (V)	82
12. Järnvägstrafikens tidtabellshållning, punkt 10 (MP, V)	83
13. Utförande av drift och underhåll, punkt 11 (M, FP, KD)	84
14. Ansvar för järnvägsstationer m.m., punkt 12 (MP, V)	87
15. Europeisk järnvägssamordning, punkt 13 (S, MP, V)	88
16. Resenärsfrågor, punkt 15 (MP, V)	89
17. Arlandabanan, punkt 16 (S, MP)	90
18. Arlandabanan, punkt 16 (V)	91

19. Gotlandstrafiken, punkt 17 (S, MP, V)	91
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	93
Proposition 2011/12:76	93
Följdmotioner med anledning av proposition 2011/12:76	93
Skrivelse 2011/12:93	96
Följdmotion med anledning av skrivelse 2011/12:93	96
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2011	96
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	103
<i>Bilaga 3</i>	
Näringsutskottets yttrande	108
 <i>Tabeller</i>	
Diagram 1 Total kostnad för drift och underhåll, inkl. reinvestering	49
Tabell 1 Entreprenadersättningar april 2010–mars 2011	49

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Upprivning av kollektivtrafiklagen

Riksdagen avslår motion

2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V) yrkande 10.

Reservation 1 (V)

2. Komplettering av kollektivtrafiklagen

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i järnvägslagen (2004:519),

2. lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik

med de ändringarna att tidpunkten för ikraftträdande i lagarna under punkterna 1 och 2 bestäms till den 1 augusti 2012 och att tidpunkterna som anges i övergångsbestämmelserna till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik ändras enligt följande:

a) i punkt 2 ändras den 1 juli 2013 till den 1 augusti 2013,

b) i punkt 3 ändras den 1 september 2013 till den 1 oktober 2013 och den 1 juli 2012 till den 1 augusti 2012 och

c) i punkt 4 ändras den 1 juli 2013 till den 1 augusti 2013.

Därmed bifaller riksdagen delvis proposition 2011/12:76 punkterna 1 och 2 samt avslår motionerna

2011/12:T6 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 2 och

2011/12:T7 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 1.

Reservation 2 (MP, V)

3. Utvärdering av kollektivtrafiklagen m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T5 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 1,

2011/12:T6 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1,

2011/12:T7 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 2,

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 26 och

2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V) yrkande 11.

Reservation 3 (S, MP, V)

4. Krav på kollektivtrafiken

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T5 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 2–5,

2011/12:T6 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 5–8,

2011/12:T7 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 5–8,

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 25 och

2011/12:T456 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 8.

Reservation 4 (S)

Reservation 5 (MP, V)

5. Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T232 av Anders Andersson (KD),

2011/12:T255 av Barbro Westerholm (FP),

2011/12:T346 av Lars Beckman (M),

2011/12:T391 av Roza Güclü Hedin och Kurt Kvarnström (båda S),

2011/12:T454 av Edward Riedl (M) och

2011/12:T458 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 7.

Reservation 7 (S, V)

6. Allmän trafikplikt och kommunal tilläggsfinansiering

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T6 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 4 och 9 samt

2011/12:T7 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 4.

Reservation 6 (MP, V)

7. Byabussen m.m.

Riksdagen avslår motion

2011/12:T6 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 10 och 11.

Reservation 9 (MP, V)

8. Nya kollektivtrafiksystem

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T430 av Solveig Zander och Annika Qarlsson (båda C) och

2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V) yrkande 16.

Reservation 8 (V)

9. Allmänna utgångspunkter för järnvägstrafiken

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T222 av Elin Lundgren (S),

2011/12:T343 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1–3,

2011/12:T373 av Pia Nilsson m.fl. (S),

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 6 och 7,

2011/12:T458 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 3,

2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V) yrkandena 1 och 6–8 samt

2011/12:T472 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 9.

Reservation 10 (S, MP)

Reservation 11 (V)

10. Järnvägstrafikens tidtabellshållning

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T343 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 9 och

2011/12:T458 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 2.

Reservation 12 (MP, V)

11. Utförande av drift och underhåll

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anfört om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på hur underhållet av järnvägsinfrastrukturen ska organiseras. Därmed bifaller riksdagen delvis motionerna

2011/12:T343 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 5,

2011/12:T372 av Pia Nilsson m.fl. (S),

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 8 och

2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V) yrkande 2.

Reservation 13 (M, FP, KD)

12. Ansvar för järnvägsstationer m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T343 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 6 och 7,

2011/12:T458 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 5 i denna del och

2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V) yrkandena 3 och 4.

Reservation 14 (MP, V)

13. Europeisk järnvägssamordning

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T325 av Adnan Dibrani (S),

2011/12:T343 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 4 och

2011/12:T471 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 15.

Reservation 15 (S, MP, V)

14. Plankorsningar

Riksdagen avslår motion

2011/12:T246 av Margareta Pålsson (M).

15. Resenärsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T6 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 3,

2011/12:T7 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 3,

2011/12:T224 av Jan Lindholm och Tina Ehn (båda MP) yrkandena 1–3,

2011/12:T233 av Christer Winbäck (FP),

2011/12:T306 av Phia Andersson och Ann-Christin Ahlberg (båda S),

2011/12:T309 av Penilla Gunther (KD),

2011/12:T343 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 8,

2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V) yrkande 9 och

2011/12:T471 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 8.

Reservation 16 (MP, V)

16. Arlandabanan

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S),

2011/12:T211 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 1 och 2 samt
2011/12:T458 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 5 i denna del och
lägger skrivelse 2011/12:93 till handlingarna.

Reservation 17 (S, MP)

Reservation 18 (V)

17. Gotlandstrafiken

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T219 av Christer Engelhardt (S),

2011/12:T287 av Gustaf Hoffstedt (M),

2011/12:T333 av Nina Lundström (FP) yrkande 2,

2011/12:T380 av Christer Engelhardt (S) och

2011/12:MJ210 av Christer Engelhardt (S) yrkande 2.

Reservation 19 (S, MP, V)

Stockholm den 22 maj 2012

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Monica Green (S), Jessica Rosencrantz (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Lars Tysklind (FP), Lars Johansson (S), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V), Lotta Finstorp (M), Roza Güclü Hedin (S) och Andreas Carlson (KD).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas proposition 2011/12:76 Komplettering av kollektivtrafiklagen och skrivelse 2011/12:93 Arlandabanan. Vidare behandlas 4 följdmotioner och 58 motionsförslag i 27 motioner från allmänna motions-tiden 2011. En förteckning över behandlade förslag redovisas i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2. Regeringen har inhämtat Lagrådets yttrande. Lagrådet har föreslagit vissa justeringar som regeringen har följt.

Utskottet har i samband med ärendets beredning sammanträffat med företrädare för Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), SJ AB, Bussbranschens Riksförbund, Facket för service och kommunikation (Seko), Trafikverket och Järnvägsentreprenörerna.

En skrivelse i ärendet har kommit in till trafikutskottet från projektet Byabuss – ett projekt kring glesbygdstrafik.

Trafikutskottet har berett näringsutskottet och finansutskottet tillfälle att yttra sig över motionerna 2011/12:343 (MP), 2011/12:T372 (S), 2011/12:T349 (S) yrkande 8, 2011/12:349 (S) och 2011/12:T459 (V) yrkande 2. Näringsutskottet har lämnat yttrande. Yttrandet återges i bilaga 3.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas förslag till komplettering av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Förslaget innebär att lagens tillämpningsområde utvidgas till att även omfatta kollektivtrafik på vatten. Regeringen föreslår även att EU:s kollektivtrafikförordning ska göras tillämplig på kollektivtrafik på vatten.

I propositionen lämnas vidare förslag till ändringar i kollektivtrafiklagen som möjliggör för en regional kollektivtrafikmyndighet att sörja för nationsgränsöverskridande kollektivtrafik, under förutsättning att trafiken domine-ras av arbetspendling eller annat vardagsresande.

För det fall landstinget ensamt ska ansvara för den regionala kollektivtrafiken föreslås en ny bestämmelse som gör det möjligt för en kommun inom länet att finansiera regional kollektivtrafik som är av bättre kvalitet eller billigare för resenärerna än vad landstinget annars skulle tillhandahålla.

Vidare föreslås att bestämmelsen i kollektivtrafiklagen om uppföljning och utvärdering av utvecklingen av kollektivtrafikmarknaden förtydligas och att uppgiftsskyldigheten utökas till att gälla fler aktörer än kollektivtrafikföretag.

I propositionen finns förslag som gör det möjligt att meddela undantag från de skyldigheter som ställs på kollektivtrafikföretag enligt lagen och att ta ut avgifter för tillsyn och ärendehandläggning.

Slutligen föreslås en följdändring i järnvägslagen (2004:519).
Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2012.

Skrivelsens huvudsakliga innehåll

I regeringens skrivelse om Arlandabanan lämnar regeringen en redogörelse av förhållanden som rör Arlandabanan samt regeringens syn på vissa frågor avseende banan. I skrivelsen lämnas även en kortfattad beskrivning av villkoren för statens option att lösa ut A-Train AB ur avtalet, liksom en bedömning av förutsättningarna för att utnyttja optionen att överta driften av Arlandabanan och snabbtågspendeln. Regeringen anger bl.a. att det inte finns någon avtalsmässig grund för att utnyttja optionen att lösa ut A-Train AB ur avtalet om Arlandabanan och att staten inte bör utnyttja optionen.

Utskottets överväganden

Upprivning av kollektivtrafiklagen

Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning till att utskottet är övertygat om att inslag av konkurrens inom kollektivtrafiken främjar attraktivitet och effektivitet samt med hänsyn till pågående utveckling inom kollektivtrafikbranschen avslår riksdagen motionsförslaget om att nuvarande reglering av kollektivtrafiken rivs upp.

Jämför reservation 1 (V).

Motionen

I motion 2011/12:T459 konstaterar Lars Ohly m.fl. (V) i yrkande 10 att det inte finns några internationella exempel som stöder regeringens tes att en avreglerad kollektivtrafik ger fler aktörer, ökat trafikutbud och lägre priser. Tvärtom har det enligt motionärerna visat sig att ett system som innebär att det offentliga tar ett stort organisatoriskt och finansiellt ansvar – själva utförandet kan dock bedrivas av olika aktörer – har bäst möjligheter att attrahera resenärer till kollektivtrafiken. Mot denna bakgrund yrkar motionärerna att regeringen återkommer till riksdagen med ett förslag som river upp beslutet om att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment ska få etablera kommersiell kollektivtrafik.

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. I betänkande 2009/10:TU21 godkände riksdagen regeringens proposition om en ny kollektivtrafiklag. Utskottet är fortfarande av den uppfattningen att konkurrens, på en väl fungerande marknad, leder till snabb förnyelse, prispress och till att samhällets resurser används på ett effektivt sätt.

Utskottet vill även lyfta fram det arbete som pågår inom kollektivtrafikbranschen kallat Partnersamverkan för fördubbling av kollektivtrafiken. Målsättningen med samarbetet är att fördubbla resandet med kollektivtrafiken fram till 2020 och på lite längre sikt även fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. Inom ramen för partnersamverkan har det bedrivits en rad projekt som mynnat ut i bl.a. vägledningar kring avtalsprocessen, regionala trafikförsörjningsprogram osv.

Som ytterligare exempel på initiativ som tas för att utveckla kollektivtrafiken kan nämnas att Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Kommuner och Landsting samt Trafikverket tillsammans med Resenärsforum ska hitta nya samverkansformer för att få fram förslag och idéer till hur resenärsinflytandet kan ökas både nationellt och regionalt för att utveckla kollektivtrafiken. Projektet ska särskilt belysa sociala medier och funktionshindrades behov. Slutrapport levereras senast den 1 februari 2013.

I sammanhanget kan nämnas att den första kommersiella busslinjen som har anmälts och godkänts av Regionala kollektivtrafikmyndigheten i enlighet med den nya kollektivtrafiklagen går i Stockholmsregionen mellan Nacka och Kista. Busslinjen är ett komplement till den vanliga kollektivtrafiken och togs fram efter behov och önskemål av resenärerna. Enligt uppgift visar den första mätningen som gjorts med anledning av den nya busslinjen att 38 procent av resenärerna tidigare tog bilen till jobbet. Nacka-Kista linjen kör tre turer till Kista på morgonen och tre turer till Nacka på eftermiddagen och kvällen varje vardag.

Mot bakgrund av att utskottet är övertygat om att ett inslag av konkurrens inom kollektivtrafiken främjar attraktivitet och effektivitet samt med hänsyn till pågående utveckling inom kollektivtrafikbranschen avstyrker utskottet motionen 2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V) yrkande 10.

Komplettering av kollektivtrafiklagen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lagändringar med de ändringarna att tidpunkten för ikraftträdande bestäms till den 1 augusti 2012 och att de tidpunkter som anges i övergångsbestämmelserna flyttas fram en månad. Riksdagen avslår vidare aktuella motionsförslag. Utskottet framhåller att utvidgningen av kollektivtrafiklagen till att även omfatta kollektivtrafik till sjöss främjar ett trafikslagsövergripande synsätt.

Jämför reservation 2 (MP, V).

Bakgrund

Lagen om kollektivtrafik

Riksdagen antog en ny lag om kollektivtrafik (2010:1065) i juni 2010. Lagen trädde i kraft den 1 januari 2012. Den nya kollektivtrafiklagen innebär en modernisering av kollektivtrafiklagstiftningen och en anpassning till EU:s regelverk på området.

Med den nya lagen kan kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment få etablera kommersiell kollektivtrafik förutsatt att de har sådana grundläggande tillstånd för verksamheten som krävs. Redan

tidigare har riksdagen beslutat att öppna marknaden för persontrafik på järnväg fr.o.m. den 1 oktober 2010. Med den nya lagen avskaffas även den begränsning som hindrat kommersiella bussföretag från att bedriva lokal och regional kollektivtrafik.

Vidare har trafik huvudmannen i respektive län ersatts med en regional kollektivtrafikmyndighet. De regionala kollektivtrafikmyndigheternas befogenhet definieras till att gälla regional kollektivtrafik, med vilket menas arbetspendling och annat vardagsresande. Inom ramen för denna befogenhet får två eller flera kollektivtrafikmyndigheter i angränsande län fritt komma överens om att gemensamt besluta om länsgränsöverskridande regional kollektivtrafik. Kollektivtrafiklagen innebär således att det blir lättare för den regionala kollektivtrafikmyndigheten att organisera trafik över länsgränser då länsgränsrestriktionen avskaffas.

Trafikförsörjningsplanen har ersatts av ett trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet medför en skyldighet att samråda med motsvarande myndigheter i angränsande län, kollektivtrafikföretag, resenärer, näringsliv, organisationer och i vissa fall kommuner. Av programmen ska bl.a. framgå behovet av regional kollektivtrafik i länet, mål för kollektivtrafikförsörjningen, såsom miljöskyddande åtgärder och anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behovet hos personer med funktionsnedsättning, vilken trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt. Alla allmänna trafikplikter ska gå att härleda ur trafikförsörjningsprogrammet.

EU:s kollektivtrafikförordning

EU:s kollektivtrafikförordning (förordning (EG) nr 1370/2007), (fortsättningsvis även kallad kollektivtrafikförordningen) 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. Cabotageförordningen (se mer nedan) påverkas inte av att medlemsstaterna väljer att tillämpa kollektivtrafikförordningen även på sjöfartsområdet. 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 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 kollektivtrafikföre-

tag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor”.

För att öka öppenheten och insynen i hur motprestationer bestäms anges i förordningen att när en behörig myndighet beslutar att bevilja ett företag ensamrätt eller någon typ av ersättning som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt ska detta ske inom ramen för ett avtal om allmän trafik.

I ett avtal om allmän trafik ska det klart och tydligt fastställas vilken allmän trafikplikt kollektivtrafikföretaget ska fullgöra och vilka geografiska områden som avses. Avtalet ska vidare i förväg och på ett objektivt sätt fastställa de parametrar som ska användas för att beräkna den eventuella ersättningen och den eventuella ensamrättens art och omfattning på ett sätt som förhindrar alltför höga ersättningar. I avtal om allmän trafik ska det vidare fastställas hur kostnaderna och intäkterna ska fördelas, löptiden för avtalet osv.

Vilka regler som ska tillämpas beror på avtalets karaktär. Är det fråga om ett tjänstekontrakt ska tilldelning ske enligt försörjningsdirektivet. Om avtalet i stället utgörs av en tjänstekoncession eller järnvägstrafik och annan spårtrafik än spårvagnstrafik ska tilldelning ske enligt kollektivtrafikförordningen.

Cabotageförordningen

Cabotageförordningen (förordning (EEG) 3577/92) gäller sjötransporter av människor och gods och reglerar marknadstillträdet för dessa. Enligt förordningen får rederier, vilkas fartyg är registrerade i en medlemsstat och förs under denna stats flagg, tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom en medlemsstat (cabotage).

I syfte att säkerställa tillräckliga och regelbundna transporttjänster får en medlemsstat ingå avtal om allmän trafik med rederier som utför regelbundna transporttjänster till, från och mellan öar. Ett avtal om allmän trafik kan i synnerhet innefatta transporttjänster som uppfyller fastställda normer för kontinuitet, regelbundenhet, kapacitet och kvalitet, särskilda transporttjänster osv. Vidare får en medlemsstat ange förpliktelser vid allmän trafik som villkor för rätten att tillhandahålla sådana tjänster. Förpliktelser vid allmän trafik får dock endast införas på reguljära öcabotagetjänster när marknaden misslyckats. En behörig myndighet kan således endast ålägga förpliktelser vid allmän trafik och ingå avtal om allmän trafik om myndigheten kan visa att det föreligger ett faktiskt behov av allmän trafik, till följd av att det vid fri konkurrens inte skulle finnas tillräckligt med regelbundna transporttjänster. När en behörig myndighet ingår avtal om allmän trafik måste den följa tillämpliga upphandlingsregler.

Branschens partnersamverkan för fördubblad kollektivtrafik

I början av 2008 inledde kollektivtrafikbranschen ett samarbete som syftar till att stärka kollektivtrafikens roll. Målsättningen med samarbetet är att fördubbla resandet med kollektivtrafiken fram till 2020 och på lite längre sikt även fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. Bakom denna s.k. Partnersamverkan för fördubbling av kollektivtrafiken står Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Branschföreningen Tågoperatörerna, Svenska Taxiförbundet, Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket. Utgångspunkten för samarbetet är den enighet som finns inom branschen om behovet av ett nytt förhållningssätt inom kollektivtrafiken samt den problembild som ges i Vägverkets och Banverkets rapport Koll framåt. Den affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik som parterna tillsammans har tagit fram vilar på en gemensam vision och en gemensam värdegrund med följande hörnstenar.

- En tydlig målstyrning från statens, regionernas, kommunernas och landstingens sida inklusive mål för miljö och sysselsättning.
- Ökad mångfald i utbudet av trafik och valfrihet för resenärerna.
- Ökade förutsättningar för att utveckla den trafik som bedrivs på kommersiella grunder.
- Utvecklade former för beställning av trafik som inte kan bedrivas på företagsekonomiska grunder.
- Ökad affärsmässighet frihet för trafikföretagen att kundorientera verksamheten och skapa värde för resenärerna.
- Utvecklade former för samverkan mellan olika transportslag, aktörer och över geografiska gränser inom ramen för större arbetsmarknadsregioner.
- En offentlig finansieringsmodell som stimulerar till ökat resande och ökad effektivitet inom kollektivtrafiken.
- En modern lagstiftning som skapar förutsättningar för en fördubbling av kollektivtrafikens marknadsandel.
- Utvecklade modeller för uppföljning av kollektivtrafikens leverans kvalitet utifrån ett resenärs- och hållbarhetsperspektiv.

Inom ramen för fördubblingsprojektet pågår en mängd olika aktiviteter och projekt, t.ex. kunskapslyft, branschgemensamt kundlöfte, rekommendationer och redskap för utvecklingsarbete samt spridning av goda exempel. Fördubblingsprojektet har bl.a. tagit fram en rekommenderad avtalsprocess och en rapport om branschgemensamma kundlöften. Vidare pågår projekt om den framtida betallösningen och samordnade informationssystem.

Några uppgifter om kollektivtrafiken

Trafikanalys har i uppdrag att ta fram statistik om kollektivtrafik. Av rapporten *Utvärdering av marknadsöppningar i kollektivtrafiken – rapport 2011* (rapport 2011:9) framgår bl.a. följande. Av resandet inom Sverige på väg, järnväg och sjö utgör kollektivtrafiken i dag 18 procent av alla person-

kilometer. Det totala resandet (exklusive flyg) i kilometer har nästan sexfaldigats sedan 1950-talet, vilket inneburit att kollektivtrafikens relativa betydelse har minskat, både mätt i personkilometer och andel av resandet, sett över denna långa period. Under de senaste tio åren har dock resandet med kollektivtrafik ökat både i absoluta tal och som andel av det totala resandet. Antalet kollektivtrafikresor per invånare har under perioden således ökat med 12 procent eller från 122 till 137 resor per invånare och år. Statistiken för år 2010 pekar på samma uppåtgående trend. Mellan år 2009 och 2010 ökade resandet i Sverige med 3 procent, och under det senaste decenniet har resandet med den lokala och regionala kollektivtrafiken ökat med 19 procent, från 1 078 miljoner resor till 1 287 miljoner. Resandet med buss ökade tydligast under 2010, med 21 miljoner resor, vilket är över hälften av den totala ökningen av kollektivtrafikresorna i Sverige. Spårvägsresor ökade med 7 miljoner resor, tågresandet ökade med 5 miljoner resor och tunnelbaneresandet ökade med 3 miljoner resor jämfört med förgående år.

Propositionen

Regeringens utgångspunkter

I propositionen redovisar regeringen utgångspunkterna för sina förslag och bedömningar. Utgångspunkter är bl.a. EU:s kollektivtrafikförordning, den nya kollektivtrafiklagen och cabotageförordningen.

Dagens kollektivtrafik på vatten

För att bedriva kollektivtrafik på vatten krävs inte något särskilt linjetillstånd och det finns inte heller någon anmälningsplikt för att få bedriva trafiken. Det innebär att det inte finns någon offentlig sammanställning över kollektivtrafik på vatten. Det bedrivs dock kollektivtrafik på vatten på ett antal platser runt om i Sverige, bl.a. i Gotlands, Stockholms, Västra Götalands och Blekinge län.

Vid sidan av kollektivtrafik på vatten finns andra sorters utbud av persontransporttjänster, beställningstrafik och chartertrafik. Det finns även statliga och enskilda vägfärjor.

En betydande del av kollektivtrafiken på vatten utgörs av subventionerad trafik. Det enda avtal som inte tecknas av ett kommunalt organ är det om trafiken mellan Gotland och Nynäshamn respektive Oskarshamn.

Det finns även kollektivtrafiklinjer som drivs på kommersiell grund, dvs. trafik som drivs utan avtal med en offentlig myndighet eller ett offentligt bolag. Cinderellabåtarna som används i kommersiell kollektivtrafik från och till centrala Stockholm och vissa skärgårdsöar är exempel på detta.

Kollektivtrafiklagen och EU:s kollektivtrafikförordning ska tillämpas på kollektivtrafik på vatten

I propositionen konstaterar regeringen att det är befogat att utöka kollektivtrafiklagens tillämpningsområde till kollektivtrafik på vatten. Ett motiv till detta är att det saknas starka skäl för att landtransporter ska behandlas på annat sätt än sjötransporter. Det finns i och för sig inget som hindrar att kommunerna och landstinget i respektive län kommer överens om att även kollektivtrafik på vatten ska tas om hand av den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Det skulle då vara fråga om ett frivilligt åtagande och den regionala kollektivtrafikmyndigheten skulle inte behöva följa kollektivtrafiklagens bestämmelser. I en sådan situation skulle exempelvis offentlig finansierad trafik på vatten, till skillnad mot kollektivtrafik som bedrivs på land, inte ha stöd i ett beslut om allmän trafikplikt som kan överklagas. Kollektivtrafikföretagen skulle inte heller ha krav på anmälningsplikt för kommersiell trafik och skulle inte vara skyldiga att lämna information om trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation eller uppgifter som behövs för uppföljning och utvärdering av utvecklingen av marknaden för kollektivtrafik.

Regeringens bedömning är att ansvaret, även i fråga om kollektivtrafik på vatten, som huvudregel bör vara gemensamt för landstinget och kommunerna i respektive län. Det har enligt regeringen visat sig vara en lyckad ordning att ansvaret för regional kollektivtrafik är gemensamt för landstinget och kommunerna och det finns således skäl att tydliggöra ansvaret och rollfördelningen även i fråga om kollektivtrafik på vatten. Regeringen konstaterar att ett gemensamt offentligt åtagande för de olika trafikslagen underlättar en fortsatt utveckling av ett integrerat nät av regional kollektivtrafik.

Enligt regeringens mening bör det även i fråga om kollektivtrafik på vatten endast finnas en behörig myndighet i varje län som handhar landstingets och kommunernas ansvar. Motivet till detta är att ett gemensamt organ har ett regionalt helhetsperspektiv baserat på landstingets och de olika kommunernas behov och ambitioner. En organisation per län skapar enligt regeringens mening goda förutsättningar för en trafikslagsövergripande helhetssyn över kommungränser.

Vidare finner regeringen att kollektivtrafiklagens regler för hur den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska agera när den vill tillhandahålla samhällsmotiverad kollektivtrafik är befogad även när det gäller trafik på vatten. Ur ett resenärsperspektiv är det t.ex. viktigt att trafikförsörjningsprogrammet är trafikslagsövergripande. Enligt regeringens uppfattning kommer tydliga regler för hur myndigheten ska gå till väga när den ingriper på marknaden med subventionerad trafik skapa bättre förutsättningar för kommersiella satsningar i kollektivtrafiken på vatten. Anledningen till detta är att reglerna bör leda till att det offentliga ingripandet inte blir större än nödvändigt och att så små undanträngningseffekter som möjligt uppstår på kommersiell trafik.

I syfte att säkerställa rättvisa och icke-diskriminerande villkor föreslår regeringen att kollektivtrafiklagens regler om krav på kollektivtrafikföretag ska göras tillämpliga på trafik som bedrivs på vatten. Det är fråga om krav på anmälningsplikt för kommersiell trafik och skyldighet för alla kollektivtrafikföretag att lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation.

Kollektivtrafiklagen kompletterar EU:s kollektivtrafikförordning varför regeringen finner det lämpligt att göra förordningen tillämplig på motsvarande trafikslag som omfattas av lagens tillämpningsområde. Det främjar ett trafikslagsövergripande synsätt. Det innebär dock att det kommer att finnas två EU-förordningar som är tillämpliga på sjötransportområdet och som reglerar hur allmännyttig kollektivtrafik på vatten ska tillhandahållas. I propositionen görs bedömningen att cabotageförordningen inte utgör något hinder mot att utöka tillämpningsområdet av kollektivtrafikförordningen. Den bedömningen görs bl.a. mot bakgrund av att kollektivtrafikförordningen är mer utförlig än cabotageförordningen när det gäller exempelvis regler för hur myndigheterna ska agera när de vill tillhandahålla kollektivtrafik av allmänt intresse och innehållet i avtal om allmän trafik.

Nationsöverskridande kollektivtrafik

Idag finns det offentligfinansierad nationsöverskridande kollektivtrafik mellan Sverige, Danmark, Norge och Finland. I propositionen konstateras dock att kollektivtrafik som sträcker sig in i ett angränsande land inte omfattas av de regionala kollektivtrafikmyndigheternas befogenhet då den är begränsad till regional kollektivtrafik. Det innebär bl.a. att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna inte får besluta om allmän trafikplikt eller ingå avtal om allmän trafik som avser kollektivtrafik som sträcker sig in i ett angränsande land, trots att trafiken är regional i funktionell mening, dvs. domineras av arbetspendling eller annat vardagsresande.

Regeringens bedömning är att de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ansvar för regional kollektivtrafik bör begränsas till trafik som sträcker sig inom Sverige. Detsamma bör gälla befogenheten att ingripa på kollektivtrafikmarknaden genom ett särskilt beslut om allmän trafikplikt. Regeringen föreslår dock att en regional kollektivtrafikmyndighet bör ges möjlighet att lämna ersättning för fullgörande av allmän trafikplikt som avser kollektivtrafik som sträcker sig in i ett angränsande land. En förutsättning är då att trafiken funktionellt är att betrakta som regional, dvs. att trafikutbudet huvudsakligen är ägnat åt att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och att den med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov. Det ska också vara fråga om kollektivtrafik som är till nytta för invånarna i det egna lands-tinget eller kommunerna. Förslaget innebär att offentlig ersättning kan komma att utges för kollektivtrafik som inte i sin helhet har sin grund i ett trafikförsörjningsprogram, eftersom bestämmelserna om ansvar i kollektiv-

trafiklagen endast avser trafik i Sverige. Förslaget innebär vidare att offentlig ersättning kan komma att utges för kollektivtrafik som inte i sin helhet grundas på ett särskilt beslut om allmän trafikplikt. Den del av trafiken som sträcker sig inom Sverige måste dock enligt kollektivtrafiklagen alltid grunda sig på ett sådant beslut. När det gäller trafiken som sträcker sig in i grannlandet måste trafikplikten enligt kollektivtrafikförordningen komma till uttryck i avtalet om allmän trafik.

Kommunal tilläggsfinansiering

Av kollektivtrafiklagen följer att det är landstinget och kommunerna inom ett län, med undantag för Stockholms län och Gotlands län, som gemensamt ansvarar för den regionala kollektivtrafiken. Landstinget och kommunerna får dock komma överens om att antingen landstinget eller kommunerna ska bära ansvaret. I propositionen anges att det under arbetet med att bilda de nya regionala kollektivtrafikmyndigheterna har framförts önskemål om att kommunerna ska kunna finansiera enskilda turer, ett tätare turutbud eller andra tillägg som går utöver det som den regionala kollektivtrafikmyndigheten annars skulle ha beslutat om. Mot den bakgrunden är regeringens uppfattning att det inte bör vara möjligt för enskilda kommuner att själva få ta ansvar för kollektivtrafikförsörjningen. Det är enligt regeringens mening viktigt att ansvaret handhas av den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Däremot är det bra att ha en ordning som ger förutsättningar för att ta till vara kunskap och engagemang hos de enskilda kommunerna. Regeringens bedömning är därför att kollektivtrafiklagen bör medge att det finns flexibla lösningar vid finansieringen av den regionala kollektivtrafiken inom ramen för den regionala kollektivtrafikmyndighetens ansvar. Om en kommun inom länet har en högre ambitionsnivå än den regionala kollektivtrafikmyndigheten, bör det därför enligt regeringens uppfattning finnas en möjlighet för myndigheten och kommunen att komma överens om kommunal finansiering som ett tillägg till den ordinarie finansieringen. Förslaget syftar således till att möjliggöra "extrasatsningar" från kommuner. Förslaget innebär inte att det kommer att vara möjligt för en enskild kommun att kunna fastställa egna villkor för kollektivtrafiken i kommunen utöver vad den regionala kollektivtrafikmyndigheten har beslutat om. En enskild kommun kommer inte heller att kunna subventionera mer trafik än vad den regionala kollektivtrafikmyndigheten anser vara motiverat.

Föreskrifter om kommuners befogenheter och åligganden ska enligt regeringsformen meddelas i lag. För att möjliggöra för en kommun inom länet att finansiera trafik utöver vad landstinget som regional kollektivtrafikmyndighet avser att tillhandahålla krävs därför stöd i lag.

Uppföljning och utvärdering

I kollektivtrafiklagen finns en skyldighet för kollektivtrafikföretag att till den myndighet som regeringen bestämmer lämna de uppgifter som behövs för att myndigheten ska kunna följa och utvärdera utvecklingen av marknaden för kollektivtrafik. Regeringen har utsett Transportstyrelsen som den myndighet till vilken kollektivtrafikföretagen ska lämna sådana uppgifter. I propositionen föreslår regeringen att även kollektivtrafik på vatten ska omfattas av uppgiftsskyldigheten. Vidare föreslås att nämnda bestämmelse ändras så att det inte längre anges att det är just den myndighet som samlar in uppgifterna som också ska ansvara för uppföljning och utvärdering. Motivet till detta är att även andra myndigheter har i uppgift att följa upp och utvärdera utvecklingen av kollektivtrafikmarknaden och bör därför också ha tillgång till de uppgifter som Transportstyrelsen samlar in.

Regeringen föreslår också att det i kollektivtrafiklagen görs ett tillägg om att även behöriga myndigheter enligt EU:s kollektivtrafikförordning och de till vilka befogenhet att ingå avtal m.m. har överlämnats ska vara skyldiga att lämna uppgifter som behövs för uppföljning och utvärdering av utvecklingen av marknaden för kollektivtrafik. I propositionen anges att motivet till detta är att om den regionala kollektivtrafikmyndigheten enbart uppträder i sin myndighetsroll omfattas den inte av uppgiftsskyldigheten, men kan ändå ha tillgång till uppgifter som behövs för uppföljning och utvärdering. Mot bakgrund av att kollektivtrafikföretagen inte bör belastas i onödan bör de uppgifter som regionala kollektivtrafikmyndigheter har tillgång till utnyttjas i första hand.

Avgifter

Riksdagen har beslutat att Transportstyrelsens verksamhet i form av ärendehandläggning, tillsyn och registerhållning i huvudsak ska finansieras med avgifter fr.o.m. den 1 januari 2011. Mot den bakgrunden föreslår regeringen att det i kollektivtrafiklagen förs in ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt kollektivtrafiklagen och enligt föreskrifter meddelade med stöd av lagen.

Följändringar

Som en följd av den nya kollektivtrafiklagen föreslår regeringen att ordet "trafikhuvudman" i järnvägslagen ersätts med uttrycket "regional kollektivtrafikmyndighet" och att hänvisningen till trafikhuvudmannalagen ersätts med en hänvisning till kollektivtrafiklagen.

Ikraftträdande

Mot bakgrund av att det är lämpligt med ett så tidigt ikraftträdande som möjligt för de föreslagna kompletteringarna och ändringarna föreslår regeringen att lagändringarna ska träda i kraft den 1 juli 2012. Regeringen

föreslår vidare att den övergångsbestämmelse som nu finns i kollektivtrafiklagen även görs tillämplig på kollektivtrafik på vatten. Det innebär att ett avtal om allmän trafikplikt får ingås utan att det grundas på ett beslut om allmän trafikplikt, om upphandlingen har inletts före den 1 juli 2012 och tilldelningsbeslut fattats före den 1 september 2013.

Mot bakgrund av att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och kommunerna behöver komplettera trafikförsörjningsprogrammen i fråga om kollektivtrafik på vatten finns behov av att ge en skälig frist för det. Enligt regeringen bör den fristen bestämmas till ett år efter det att lagändringen träder i kraft.

Enligt EU:s kollektivtrafikförordning ska behöriga myndigheter offentliggöra vissa uppgifter i Europeiska unionens offentliga tidning senast ett år innan det fria anbudsförfarandet inleds respektive innan ett avtal direkttilldelas. För det fall den regionala kollektivtrafikmyndigheten vill inleda upphandlingar respektive direkttilldela avtal efter att lagändringarna har trätt i kraft, måste den alltså vänta ett år enligt kollektivtrafikförordningen. Ett sådant förfarande skulle kunna riskera utebliven trafik. Regeringen föreslår därför att det införs en övergångsbestämmelse som gör det möjligt att inleda upphandlingar respektive direkttilldela avtal utan föregående krav på annonsering enligt kollektivtrafikförordningen under ett år efter ikraftträdandet.

Konsekvenser

Regeringens bedömning är att förslaget om att utöka kollektivtrafiklagens och EU:s kollektivtrafikförordnings tillämpningsområden till att även gälla för sjöfartsområdet bedöms ge positiva effekter för resenärerna. Det blir tydligt för resenärerna vilken myndighet som har ansvar för den samhällsmotiverade kollektivtrafiken på vatten, och på så sätt kan de lättare rikta sina önskemål i frågan till en ansvarig myndighet.

I propositionen anges att ett beslut om att kollektivtrafiklagen och EU:s kollektivtrafikförordning ska gälla även för sjöfartsområdet kommer att leda till att de administrativa uppgifterna för berörda kommuner och landsting ökar något.

Mot bakgrund av att kollektivtrafikmyndigheterna bl.a. ska delta i informationssystem och att det finns krav på att kollektivtrafikföretagen ska anmäla sin verksamhet till den regionala kollektivtrafikmyndigheten bedömer regeringen att den totala administrativa kostnaden för samtliga företag som bedriver kollektivtrafik på vatten ökar med 60 000 kronor per år.

Regeringen bedömer att den kostnad som tillkommer för kollektivtrafikföretagen till följd av att Transportstyrelsens tillsynsverksamhet är avgiftsbelagd är marginell.

Mot bakgrund av att det i nuläget inte finns någon reglering av hur kommuner och landsting ska organisera kollektivtrafik på vatten påverkar förslagen deras möjligheter att själva bestämma hur de ska bedriva och organisera sin verksamhet. Förslaget innebär även att den statliga tillsyn

som sker enligt kollektivtrafiklagen även kommer att omfatta kommuners och landstings verksamhet i fråga om vattenburen kollektivtrafik. Enligt regeringens bedömning påverkar dock inte förslagen exempelvis uppgiftsfördelningen mellan staten och kommunsektorn, den kommunala beskattningsrätten osv. Regeringen poängterar dock att inskränkningen på den kommunala självstyrelsen redan finns i dag genom reglering för hur den kommunala verksamheten ska organiseras i fråga om kollektivtrafik som går på väg, järnväg, spårväg och tunnelbana.

Motionerna

I motion 2011/12:T6 anser Stina Bergström m.fl. (MP) i yrkande 2 att regeringens förslag om att kollektivtrafiklagen ska utvidgas till att även omfatta kollektivtrafik på vatten bör avslås. Skälet för detta är att motionärerna anser att kollektivtrafiken på vatten fungerar i dag och att både kommunala och kommersiella aktörer bedömer att systemet med trafikförsörjningsplaner och trafikplikt ökar byråkratin och försvårar möjligheterna att etablera kollektivtrafik på vatten. Motionärerna menar att det inte finns något som hindrar en kommun från att frivilligt överlämna kollektivtrafik på vatten till en regional trafikmyndighet om de vill, men lagändringen skulle innebära att de blir tvungna att göra detta. I regioner där endast en eller ett par kommuner har behov av kollektivtrafik på vatten kan det enligt motionärerna blir svårt att få gehör för detta hos den gemensamma myndigheten.

I motion 2011/12:T7 framför Siv Holma m.fl. (V) i yrkande 1 att regeringens förslag om att kollektivtrafiklagen ska utvidgas till att även omfatta kollektivtrafik på vatten bör avslås. Detsamma gäller regeringens förslag om att EU:s kollektivtrafikförordning ska tillämpas även på kollektivtrafik på vatten. Motionärerna anser att offentligt finansierad kollektivtrafik på vatten bör stimuleras och har svårt att se att förslagen i regeringens proposition verkar i en sådan riktning. Det finns enligt motionärerna en risk för att kommersiella aktörer bara bedriver båturer sommartid och därmed undergräver ekonomin för året-runt-trafiken för fastboende. Mot bakgrund av den ökade administration som följer med förslaget för exempelvis kommuner riskerar nyetablering av kollektivtrafik till sjöss i vissa fall att försvåras och försenas. Det finns menar motionärerna redan i dag möjligheter för den aktör som vill verka på marknaden.

Utskottets ställningstagande

Komplettering av kollektivtrafiklagen

Utskottet har tidigare välkomnat den av riksdagen antagna nya kollektivtrafiklagen och framfört att reformen står i samklang med utskottets uppfattning om att kollektivtrafiken bl.a. måste vara attraktiv för resenärerna och bidra till en långsiktig hållbar utveckling i hela landet. I den aktuella pro-

positionen finns bl.a. förslag på att utvidga kollektivtrafiklagen till att även omfatta kollektivtrafik på vatten samt att låta EU:s kollektivtrafikförordning vara tillämplig även på kollektivtrafik på vatten. Utskottet vill i sammanhanget lyfta fram att det i propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt klargörs bl.a. att ett väl fungerande transportsystem på ett effektivt, säkert och miljömässigt hållbart sätt nyttjar alla trafikslag, både var för sig och i kombination. Enligt utskottets mening är det vidare en rimlig utgångspunkt att sjötransporter ska behandlas på samma sätt som landtransporter.

I likhet med vad som framförs i propositionen anser utskottet att förslaget skapar förutsättningar för att de behöriga myndigheterna bättre ska kunna tillgodose resenärernas behov av ett sammanhållet system av kollektivtrafik inom respektive län. Utskottet kan inte heller finna skäl till att de fördelar, såsom ökad insyn och förutsebarhet samt bättre förutsättningar för kommersiella satsningar, som reformen på kollektivtrafikområdet för med sig inte ska gälla för sjötransporter. Eftersom kollektivtrafiklagen kompletterar EU:s kollektivtrafikförordning instämmer utskottet i regeringens bedömning att det är lämpligt att göra förordningen tillämplig på motsvarande trafikslag som omfattas av lagens tillämpningsområde. Utskottet anser sammanfattningsvis att regeringens proposition om att utvidga kollektivtrafiklagen till att omfatta även sjöfart främjar ett trafikslagsövergripande synsätt. Utskottet delar därför regeringens uppfattning om att en sådan utvidgning bör ske och avstyrker alltså de aktuella motionsförslagen. Utskottet finner även i övrigt att regeringens förslag är väl övervägda och passar väl in i den gällande kollektivtrafiklagstiftningen. Mot denna bakgrund föreslår utskottet att riksdagen antar regeringens förslag till ändringar i järnvägslagen (2004:519) och lagen (2010:1065) om kollektivtrafik samt avstyrker motionerna 2011/12:T6 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 2 och 2011/12:T7 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 1.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Av 22 § författningssamlingsförordningen (1976:725) framgår att en författning som kungörs i en författningssamling om möjligt ska ges ut så att författningssamlingens abonnenter får den i god tid innan den träder i kraft. Riksdagen har också vid flera tillfällen uttalat att tiden mellan det att en författning kungörs, dvs. utkommer från trycket i Svensk författningssamling (SFS), och författningens ikraftträdande bör vara minst fyra veckor (se bl.a. bet. 2009/10:KU10).

För att denna tidsfrist inte ska äventyras när det gäller lagändringarna som behandlats i detta betänkande är det enligt utskottets mening önskvärt att senarelägga ikraftträdandet av dessa lagändringar. Utskottet föreslår följaktligen att tidpunkten för ikraftträdande bestäms till den 1 augusti 2012.

Som en naturlig konsekvens av att utskottet föreslår att tidpunkten för ikraftträdande av författningarna flyttas fram en månad föreslår utskottet även att övriga tidpunkter som anges i övergångsbestämmelserna flyttas fram en månad.

I punkten 2 föreslås att sådana trafikförsörjningsprogram som avses i 2 kap. 8 och 11 §§ ska kompletteras i fråga om kollektivtrafik på vatten senast den 1 juli 2013. Utskottet föreslår följaktligen att tidpunkten bestäms till den 1 augusti 2013.

I punkten 3 föreslår regeringen att ett avtal om allmän trafik som avser kollektivtrafik på vatten, trots vad som föreskrivs i 3 kap. 3 §, får ingås utan att grunda sig på ett beslut om allmän trafikplikt, om tilldelningsbeslut har fattats före den 1 september 2013 och upphandlingen inleddes före den 1 juli 2012. Utskottet föreslår med anledning av punkten att tidpunkterna bestäms till den 1 augusti 2012 respektive den 1 oktober 2013.

I punkten 4 anges att kravet i artikel 7.2 i EU:s kollektivtrafikförordning på att varje behörig myndighet ska ha offentliggjort vissa uppgifter i Europeiska unionens officiella tidning senast ett år innan det fria anbuds-förfarandet inleds respektive innan ett avtal direkttilldelas inte gäller i fråga om avtal om allmän trafik på vatten om det fria anbuds-förfarandet har inletts respektive ett avtal direkttilldelats före den 1 juli 2013. Även här föreslår således utskottet att tidpunkten flyttas fram en månad och sätts till den 1 augusti 2013.

Utvärdering av kollektivtrafiklagen m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om utvärdering av kollektivtrafiklagen. Utskottet hänvisar till arbete som inletts med att följa utvecklingen av kollektivtrafikmarknaden.

Jämför reservation 3 (S, MP, V).

Motionerna

I motion 2011/12:T5 yrkar Anders Ygeman m.fl. (S) i yrkande 1 att regeringen ska återkomma till riksdagen under 2013 med en utvärdering om vad kollektivtrafiklagen har inneburit för målet om fördubblad kollektivtrafik till år 2020, servicegraden och biljettpriserna samt eventuell försämring av miljöanpassning, handikappanpassning, arbetsmiljö och trafiksäkerhet. En sådan utredning behövs enligt motionärerna för att få en samlad överblick över hur den nya kollektivtrafiklagen har fungerat.

I motion 2011/12:T6 framför Stina Bergström m.fl. (MP) i yrkande 1 att regeringen ska återkomma till riksdagen under 2013 med en utvärdering om vad kollektivtrafiklagen har inneburit för målet om fördubblad kollektivtrafik till år 2020, servicegraden och biljettpriserna samt eventuell

försämring av miljöanpassning, handikappanpassning, arbetsmiljö och trafiksäkerhet. Skälet för detta är att osäkerheten om hur den nya lagen ska tolkas och genomföras fortfarande är stor på många håll i landet.

I motion 2011/12:T7 anser Siv Holma m.fl. (V) i yrkande 2 att regeringen ska återkomma till riksdagen under 2013 med en utvärdering om vad kollektivtrafiklagen har inneburit för målet om fördubblad kollektivtrafik till år 2020, servicegraden och biljettpriserna samt eventuell försämring av miljöanpassning, handikappanpassning, arbetsmiljö och trafiksäkerhet. En förbättrad kollektivtrafik stärker enligt motionärerna jämlikheten och jämställdheten inom transportsektorn och minskar behovet av bilen.

I kommittémotion 2011/12:T429 framför Anders Ygeman m.fl. (S) i yrkande 26 att den nya kollektivtrafiklagen inte kommer att öka andelen kollektivtrafikresenärer. I stället riskerar den att slå sönder fungerande kollektivtrafiksystem. Enligt motionärerna visar forskning att det krävs ett brett angreppssätt för att en större överflyttning från bil till kollektiva färdmedel ska kunna ske. I det ingår samhällsplanering, investeringar i såväl infrastruktur som fordon, samordning av kollektivtrafiksystemet, ökad pålitlighet samt taxor som upplevs som konkurrenskraftiga i förhållande till privata färdmedel.

I motion 2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V) yrkande 11 anges att det under senare år har genomförts en rad utredningar inom kollektivtrafikområdet. På grund av olika ingångsvärden har dessa kommit fram till olika slutsatser kring kollektivtrafikens utveckling. Det finns enligt motionärerna inte något större behov av mer omfattande utredningar, men däremot behöver det genomföras en snabbutredning med en mer konkluderande översyn, i huvudsak byggd på tidigare utredningsmaterial, för att förverkliga målet att fördubbla kollektivtrafikens andel av antalet resor till 2020.

Utskottets ställningstagande

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

Utskottet vill mot den bakgrunden framhålla att utskottet delar motionärernas uppfattning om vikten av att följa upp och utvärdera den nya kollektivtrafiklagen för att säkerställa att den faktiskt verkar i avsedd riktning och bidrar till att genomföra transportpolitiken.

Det är därför med tillfredsställelse som utskottet tagit del av att Trafikanalys har fått regeringens uppdrag att utvärdera utfallet av reformen på kollektivtrafikområdet. Uppdraget ska redovisas till regeringen årligen och slutrapporteras 2014. Trafikanalys lämnade i december 2011 en första rap-

port. Den beskriver hur kollektivtrafiken utvecklats fram tills i dag, de förberedelser som pågår inför reformerna samt något om förutsättningar och hinder för reformernas lyckosamma genomförande.

Även Transportstyrelsen har i uppdrag att följa utvecklingen av kollektivtrafikmarknaden dels som tillsynsmyndighet enligt kollektivtrafiklagen, dels som ansvarig för marknadsövervakning. Utskottet välkomnar därför att det på Transportstyrelsen för närvarande pågår arbete med att ta fram en strategi för hur tillsynsarbetet enligt kollektivtrafiklagen ska bedrivas och att en föreskrift om insamling av uppgifter som behövs för att kollektivtrafikmarknaden ska kunna följas och utvärderas ska bli föremål för remissbehandling i närtid.

Enligt utskottets mening har regeringen vidtagit åtgärder för att säkerställa att utvecklingen av kollektivtrafikmarknaden sker på ett sådant sätt att den bidrar till att de transportpolitiska målen och principerna nås. I sammanhanget vill utskottet även lyfta fram det pågående samarbetet inom kollektivtrafikbranschen som syftar till att stärka kollektivtrafikens roll. De nationella branschorganisationerna Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna, Sveriges Kommuner och Landsting samt Trafikverket har bildat det s.k. fördubblingsprojektet med visionen ”kollektivtrafiken är en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle”. Fördubblingsprojektets övergripande mål är att antalet resor med kollektivtrafik ska fördubblas till år 2020, och på sikt ska kollektivtrafikens marknadsandel fördubblas. Inom ramen för fördubblingsprojektet pågår en rad olika aktiviteter och projekt, t.ex. kunskapslyft, branschgemensamt kundlöfte, rekommendationer och redskap för utvecklingsarbete. Vidare har branschen enats om en ny avtalsprocess som bygger på utvecklade samarbetsformer och ökad affärsmässighet.

Med hänsyn till pågående arbete med att följa utvecklingen av kollektivtrafikmarknaden avstyrker utskottet motionerna 2011/12:T5 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 1, 2011/12:T6 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1, 2011/12:T7 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 2, 2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 26 och 2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V) yrkande 11.

Krav på kollektivtrafiken

Utskottets förslag i korthet

Med hänsyn till pågående arbete och redan tagna initiativ avslår riksdagen motioner om att ställa utökade krav på kollektivtrafiken.

Jämför reservationerna 4 (S) och 5 (MP, V).

Motionerna

I motion 2011/12:T5 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 2–5 framförs att samma regler ska gälla för operatörer med kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt vad avser krav på Euronormer, energieffektiva fordon och alternativa bränslen, normer för handikappanpassning och trafiksäkerhet, såsom god fordonskondition, säkerhetsbälten, utrymningssäkerhet, alkohol och vinterdäck. Motionärerna framför att med tydliga krav minskar kollektivtrafikens klimat- och miljöbelastning och det kan även driva fram innovationer och snabba på utvecklingen mot en riktigt hållbar och framtidsinriktad kollektivtrafik. Vidare bör enligt motionärerna underhållet av fordon skötas på ett sådant sätt att det främjar driftssäkerheten, miljön, trafiksäkerheten och även reseupplevelsen.

I motion 2011/12:T6 anser Stina Bergström m.fl. (MP) i yrkandena 5–8 att samma regler ska gälla för operatörer med kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt vad avser krav på Euronormer, energieffektiva fordon och alternativa bränslen, normer för handikappanpassning och trafiksäkerhet, såsom god fordonskondition, säkerhetsbälten, utrymningssäkerhet, alkohol och vinterdäck. Som skäl för yrkandena framför motionärerna att det finns en risk att kommersiella aktörer med kort varsel sätter in bussar med exempelvis lägre säkerhet på sträckor där kommunen har infört allmän trafikplikt. Vidare finns enligt motionärerna en risk för att kommersiella aktörer ska konkurrera med fordon som är sämre för miljön. I motionen framhålls att en målsättning i många kommuner är att uppmuntra cykling genom att ge resenärer möjlighet att ta med cykel i kollektivtrafiken vid sidan av rusningstrafiken. Det finns dock inte någon möjlighet att ställa som krav på operatörerna att ge plats för cyklar i kollektivtrafiken. Motionärerna yrkar därför att det ska införas en ändring i kollektivtrafiklagen så att det blir möjligt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik att resenärerna kan ta med sig cyklar i kollektivtrafiken (yrkande 8).

I motion 2011/12:T7 anser Siv Holma m.fl. (V) i yrkandena 5–8 att samma regler ska gälla för operatörer med kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt vad avser krav på Euronormer, energieffektiva fordon och alternativa bränslen, normer för handikappanpassning och trafiksäkerhet, såsom god fordonskondition, säkerhetsbälten, utrymningssäkerhet, alkohol och vinterdäck. Motionärerna menar att det inte ska vara möjligt för privata aktörer att konkurrera med fordon som är sämre för miljön eller trafiksäkerheten. I samma motion konstaterar motionärerna att trots miljömässiga och sociala fördelar med cykel är det sällan cyklar prioriteras i trafiken. För att stimulera cykeln som transportmedel måste enligt motionärerna möjligheten att ta med cykel vid kollektiva resor förbättras (yrkande 8). Kollektivtrafiklagen

bör därför ändras så att det blir möjligt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik som innebär att resenärer kan ta med sig cyklar i kollektivtrafiken.

I motion 2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 25 ser motionärerna med oro på hur upphandlingen av kollektivtrafiken fungerar i många delar av landet. Motionärerna menar att det inte ska kunna gå att kompromissa med anställdas arbetsmiljö eller med fordons trafikduglighet. Enligt motionärerna måste regelverket därför ses över så att hårda krav kan ställas på utförarna när det gäller att kontrollera och underhålla bussar och andra fordon på ett ordentligt sätt.

I motion 2011/12:T456 framför Stina Bergström m.fl. (MP) i yrkande 8 att det i kollektivtrafiklagen bör göras obligatoriskt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik att resenärerna ska kunna ta med sig cyklar i kollektivtrafiken. Kravet bör dock utformas på ett sätt så att det inte tränger ut resenärer. Skälet för detta är att en kombination av klimatsmarta transportmedel behöver underlättas. I dagsläget är möjligheten att ta med sig cykel på tåget eller annan kollektivtrafik begränsad. Enligt motionärerna har vissa länstrafikbolag, exempelvis Värmlandstrafik, infört möjligheten att ta med sig cykeln på pendeltågen. Det underlättar för såväl arbetspendlare som cykelturismen. Enligt motionärerna kan det dock uppstå problem när man som resenär ska byta till en annan tågoperatör som inte tillåter att cyklar tas med på tåget – ett problem som kan bli vanligare då den nya kollektivtrafiklagen öppnar för privata aktörer.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid flera tillfällen framhållit betydelsen av en väl fungerande kollektivtrafik med resenären i fokus. Utskottets uppfattning är att en attraktiv och effektiv kollektivtrafikmarknad skapas såväl genom ett ökat inslag av konkurrens som genom en resenärsanpassad samordning. Utskottet är därför övertygat om att den nyligen genomförda reformen på kollektivtrafikområdet, tillsammans med de många initiativ som tagits av kollektivtrafikbranschen, kommer att bidra till ökad och förbättrad kollektivtrafik. Enligt utskottets mening finns det starka skäl att tro att ett ökat resande med kollektivtrafik också kommer att öka investeringsviljan i de fordon, exempelvis bussar och tåg, som används av kollektivtrafikföretagen.

Vad avser motionsförslag om möjligheterna att kombinera cykeltrafik med kollektivtrafik har frågan varit uppe till behandling i riksdagen vid flera tillfällen. Utskottet har i de sammanhangen betonat vikten av att cykeltrafik ska kunna utgöra en del av hela resan. Detta förutsätter först och främst att det är tillåtet och möjligt att ta med cykeln på olika kollektiva färdmedel såsom tåg och buss. Ytterligare en förutsättning är attraktiva, säkra och trygga cykelparkeringar i anslutning till järnvägsstationer och resecentrum. Utskottet välkomnar därför att regeringen tillkallat en särskild utredare med uppgift att se över de regler som påverkar förutsättningarna

för att cykla. I direktiven betonas vikten av attraktiva cykelparkeringar vid stationer och andra knutpunkter i syfte att stödja en ökning av resor med cykel i kombination med kollektivtrafik. Bland uppgifterna ingår också att se över de regler och andra förutsättningar som påverkar cykelparkering och möjligheten att ta med cykel på tåg och buss. Uppdraget ska redovisas under hösten 2012.

Utskottet vill i sammanhanget även påminna om de målkonflikter som ökade krav på kollektivtrafiken kan leda till. Krav på såväl den allmännyttiga trafik som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna organiserar som på kommersiell kollektivtrafik kan bidra till ökade kostnader för kollektivtrafiken och därmed också en dyrare kollektivtrafik för resenärerna. Det i sin tur kan inverka negativt på människors vilja att välja kollektivtrafik. När det gäller detaljerade föreskrifter om hur kollektivtrafiken ska vara utformad och utrustad vill utskottet även lyfta fram vikten av att värna principen om kommunalt självstyre.

Utskottet vill även lyfta fram de arbeten som har bedrivits inom ramen för Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik. Bland annat har det tagits fram branschgemensamma avtalsrekommendationer och branschgemensamma standarder samt ett branschgemensamt miljöprogram. Exempel på branschgemensamma standarder är en miljökravbilaga och standarder för bussar (Buss 2010). Buss 2010 är branschens gemensamma nationella dokument vad gäller funktionella krav, med utgångspunkt från resenären, på bussar vid trafikupphandlingar och bussinköp. Syftet med Buss 2010 är att skapa förutsättningar för en kostnadseffektiv och rationell kollektivtrafik, vilket man hoppas leder till att resurser frigörs i branschen för att öka utbudet och kvaliteten. I och med dokumentet ska således inga lokala eller regionala upphandlingsbilagor vad gäller bussens funktioner behöva tas fram. Vidare bör nämnas att det som tidigare var Svensk Kollektivtrafiks miljöprogram nu har blivit ett branschgemensamt dokument som arbetats fram i samarbete med Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet samt Branschföreningen Tågoperatörerna inom fördubblingsprojektet. Det branschgemensamma miljöprogrammet samt dokumentet Miljökrav vid trafikupphandling 2010 ingår nu som två bilagor i de branschgemensamma avtalsrekommendationerna.

Utskottet ser vidare positivt på det arbete som bedrivs på EU-nivå med att ta fram europeiska krav på passagerares rättigheter, gemensamma tekniska normer osv. Utskottet välkomnar även att regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att se över lagen om handikappanpassad kollektivtrafik.

Mot bakgrund av pågående arbete och redan tagna initiativ avstyrker utskottet motionerna 2011/12:T5 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 2–5, 2011/12:T6 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 5–8, 2011/12:T7 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 5–8, 2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 25 och 2011/12:T456 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 8.

Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade

Utskottets förslag i korthet

Utskottet förutsätter att arbetet med att utveckla färdtjänsten och öka tillgängligheten för funktionshindrade fortskrider. Riksdagen avslår mot denna bakgrund motionerna.

Jämför reservation 7 (S, V).

Bakgrund

Regelverket

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

Av lagen (1997:735) om riksfärdtjänst framgår att tillstånd till riksfärdtjänst ska meddelas om resan till följd av den sökandes funktionshinder inte till normala reskostnader kan göras med allmänna kommunikationer eller inte kan göras utan ledsagare, ändamålet med resan är rekreation eller fritidsverksamhet eller någon annan enskild angelägenhet, resan görs inom Sverige från en kommun till en annan kommun, resan görs med taxi, ett för ändamålet särskilt anpassat fordon eller med allmänna kommunikationer tillsammans med ledsagare, och resan inte av någon annan anledning bekostas av det allmänna. Frågor om tillstånd till riksfärdtjänst prövas av kommunen där den sökande är folkbokförd eller, om kommunens uppgifter överlåtit till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, av denna.

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

Av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik följer att ett regionalt trafikförsörjningsprogram bl.a. ska redovisa tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning. Vidare ska redovisas de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, omfattningen av trafik enligt lagen

om färdtjänst och lagen om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Motionerna

I motion 2011/12:T232 framför Anders Andersson (KD) att mot bakgrund av att Sverige fortfarande till stor del är otillgängligt för personer med funktionsnedsättning måste kraftfulla åtgärder vidtas för att förbättra tillgängligheten för personer med rörelsenedsättning, funktionsnedsättning och synnedsättning. Att kunna förflytta sig är en förutsättning för ett aktivt och delaktigt liv. När kollektivtrafiken blir mer tillgänglig kan den användas av fler som annars skulle vara i behov av färdtjänst. Målet måste, enligt motionären, vara att alla, oavsett funktionsnedsättning, ska kunna använda den allmänna kollektivtrafiken hela resan, från start till mål. Regeringen, som har ett övergripande ansvar, bör ytterligare driva på tillgänglighetsarbetet på olika nivåer.

I motion 2011/12:T255 yrkar Barbro Westerholm (FP) att lagen om valfrihet utvidgas till att även omfatta färdtjänsten. Skälet för detta är enligt motionären att färdtjänstens kunder borde ha rätt att resa lika fritt och spontant som vi andra. Förutsättningarna för ett kundval är goda då det finns medvetna och kunniga resenärer som efterfrågar mer makt, en välkänd marknad med potentiella utförare och det är möjligt att fastställa en lämplig ersättning till alla utförare. Kundval ger enligt motionären även nya möjligheter för entreprenörer. Fler och mindre taxibolag skulle genom ett kundval kunna utvecklas och växa.

I motion 2011/12:T346 anger Lars Beckman (M) att i syfte att förbättra färdtjänstens flexibilitet och öka tillgängligheten för funktionshindrade bör möjligheten att införa rullstolstaxi i fler kommuner ses över. I motionen anges att i Stockholm upphandlar det offentliga taxiföretag för rullstolsbundna, s.k. rullstolstaxi. Den enskilda individen kan beställa sin taxi genom att ringa direkt till något av de upphandlade taxiföretagen alla dagar i veckan när som helst på dygnet. Det är resenären som inför varje resa själv avgör vilket bolag som ska utföra resan. Mot bakgrund av att funktionshindrade i vissa kommuner är tvungna att beställa färdtjänst minst tre veckor i förväg för att resa till en annan kommun menar motionären att rullstolstaxi innebär en stor frihet för individen.

I motion 2011/12:T391 anser Roza Güclü Hedin och Kurt Kvarnström (båda S) att en form av mer enhetliga och gemensamma regler för färdtjänsten bör övervägas. Skälet för detta är att färdtjänst är en resandeform där brukarna många gånger inte kan passa tider, sköta åtaganden i arbetslivet osv. I kombination med kommunernas olika tillämpning av lagen innebär det att det uppstått otaliga variationer i hur färdtjänsten används på olika håll i Sverige. Det leder till att det blir oklart vilket syfte samhället har med färdtjänsten och vilka kvalitetskrav man som brukare kan

ställa. Rättstillämpningen visar att lagtexten behöver förtydligas vad gäller mål och kvalitet, möjlighet att använda färdtjänsten utanför hemkommun samt vad gäller ledsagare vid färdtjänstresa.

I motion 2011/12:454 av Edward Riedl (M) framförs att svenska medborgares valfrihet sedan 2006 har ökat på en rad områden. Men valfriheten har enligt motionären inte ökat vad gäller färdtjänst och sjukresor. Bristen på valfrihet leder till en minskad flexibilitet och möjlighet för den enskilde att påverka sin situation. Ett sätt att komma till rätta med detta är enligt motionären att låta lagen om valfrihet utvidgas till att också gälla färdtjänst och sjukresor.

I kommittémotion 2011/12:T458 framhåller Siv Holma m.fl. (V) i yrkande 7 att kollektivtrafiken bör göras användbar för personer med funktionsnedsättningar och att dessa personer inte får diskrimineras när de färdas med tåg. Riksdagens tidigare mål om att transportsystemet ska vara tillgängligt för funktionshindrade till 2010 blev ett stort misslyckande, varför det omedelbart behövs en nationell kraftsamling för att göra kollektivtrafiken användbar för personer med funktionsnedsättning så snart som möjligt. Många funktionshindrade människor har drabbats av diskriminering när de velat resa med tåg genom exempelvis nekad ombordstigning.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid flera tillfällen tidigare behandlat frågor om färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade, senast i mars 2011 (bet. 2010/11:TU13). Vid dessa tillfällen har utskottet framhållit betydelsen av dessa viktiga frågor och framfört att behovet av åtgärder för att göra kollektivtrafiken användbar för personer med funktionsnedsättning i grunden är en demokratifråga, dvs. det handlar om att skapa möjligheter för alla personer att på lika villkor kunna arbeta, studera och delta i olika aktiviteter i samhället.

Utskottet anser att frågorna som lyfts fram i motionerna är av stor betydelse och har därför med intresse tagit del av statistik från Sveriges Kommuner och Landsting som visar att antalet resor med färdtjänst har minskat under senare år till följd av att kollektivtrafiken och den fysiska miljön har blivit mer tillgänglig för funktionshindrade. Arbete som har bedrivits för att öka tillgängligheten för funktionshindrade är bl.a. Trafikverkets projekt Stationer för alla. Målet med projektet är att 2015 ska totalt 150 stationer ha anpassats genom bl.a. ökad belysning, fler sittplatser, ledstråk, skyltning med symboler osv. Trafikverket och Jernhusen erbjuder även ledsagning på stationer, vilket innebär att den som har en funktionsnedsättning kan få gratis ledsagning på tågstationen. Ledsagaren hjälper till med att byta tåg, hitta rätt plats på tåget och följer efter resan med till en mötesplats. I dag har 124 stationer i Sverige mötesplatser för ledsagning.

Utskottet ser också med tillfredsställelse på att regeringen har presenterat en strategi för genomförande av funktionshinderspolitiken i Sverige under 2011–2016, bl.a. på transportområdet. I strategin anges att inriktningsmålet är att transportsystemet ska utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning och att insatserna ska vara inriktade på ökad tillgänglighet i transportsystemet. Utskottet välkomnar att Transportstyrelsen som en del i arbetet med att genomföra strategin har fått i uppdrag att göra en översyn av lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik. I uppdraget ingår att göra en översyn av förordningar och föreskrifter om utformning av trafikanläggningar och färdmedel.

Utskottet kan vidare konstatera att det pågår arbete med att göra transportsystemet mer tillgängligt för funktionshindrade även på EU-nivå och att betydelsen av skydd och rättigheter för funktionshindrade passagerare har uppmärksammats och utökats inom EU. Det finns bl.a. tekniska bestämmelser om hur fordon eller anläggningar ska vara utformade för att öka tillgängligheten för funktionshindrade. Vidare har det tagits fram förordningar om passagerares rättigheter på flyg, järnväg, fartyg och buss. I förordningarna finns regler om bl.a. rätt till ledsagning och ersättning vid inställd transport. För närvarande pågår beredning inom Regeringskansliet med att ta fram kompletterande regler till EU-förordningarna. I arbetet behandlas bl.a. frågor om tillsynsmyndighet, påföljder och undantag för viss trafik.

Som exempel på övriga initiativ för att öka tillgänglighet för funktionshindrade kan nämnas att det pågår samarbete mellan Landstinget i Stockholms län och vissa taxibolag om s.k. rullstolstaxi, dvs. större bilar som är speciellt anpassade för resa med rullstolar. Resenären åker hela vägen sittande i rullstolen, och har möjlighet att ta med sig olika handikapphjälpmedel.

Inom EU pågår ett arbete med att se över befintligt direktiv om offentlig upphandling. Utfallet av det arbetet kan komma att påverka hur lagen om valfrihet utformas och vilka varor och tjänster den kan komma att omfatta. Utskottet har även uppmärksammat att en offentlig utredning (SOU 2011:77 Hjälpmedel – ökad delaktighet och valfrihet) som haft i uppgift att se över möjligheterna att utvidga lagen om valfrihet till att även omfatta fritt val av hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning för närvarande är föremål för remissbehandling.

Utskottet kan konstatera att viktiga frågor som berör tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning har uppmärksammats och att regeringen har vidtagit åtgärder och initierat uppdrag för att förbättra resemöjligheterna även för dessa resenärsgupper.

Mot bakgrund av pågående beredning och att utskottet förutsätter att arbetet med att utveckla färdtjänsten och öka tillgängligheten för funktionshindrade fortskrider avstyrker utskottet motionerna 2011/12:T232 av Anders Andersson (KD), 2011/12:T255 av Barbro Westerholm (FP),

2011/12:T346 av Lars Beckman (M), 2011/12:T391 av Roza Güclü Hedin och Kurt Kvarnström (båda S), 2011/12:T454 av Edward Riedl (M) och 2011/12:T458 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 7.

Allmän trafikplikt och kommunal tilläggsfinansiering

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna. Utskottet framhåller att det är en lämplig ordning att den regionala kollektivtrafikmyndigheten har ett samlat ansvar för kollektivtrafiken i länet och lyfter fram de regionala kollektivtrafikprogrammets långsiktiga karaktär.

Jämför reservation 6 (MP, V).

Motionerna

I motion 2011/12:T6 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 4 och 9 framförs att det ska vara möjligt för en regional trafikmyndighet eller den till vilken befogenhet överlämnats enligt 2 § kollektivtrafiklagen att upprätta allmän trafikplikt med en månads varsel om särskilda behov uppkommer som motiverar detta. Motionärerna menar att det är positivt med framförhållning och att kommuner utreder och utvecklar kollektivtrafiken långsiktigt, men ibland kan behov av offentligt finansierad trafik uppkomma snabbt. Det är enligt motionärerna uppenbart att det är en byråkratisk och mycket långsam hantering innan trafiken kan starta.

Motionären framför vidare att en enskild kommun ska kunna ställa högre krav på miljöanpassning av fordon än vad kollektivtrafikmyndigheten beslutat om för det fall kommunen är beredd att betala för detta (yrkande 9). Enligt motionärerna är det positivt att en enskild kommun kan erbjuda bättre kollektivtrafik om den lägger mer resurser på trafiken. I regeringens proposition står dock att det bara gäller om den regionala kollektivtrafikmyndigheten godkänner detta. Motionärerna menar att en enskild kommun ska kunna ställa högre krav på handikappanpassning, miljöanpassning och trafiksäkerhet än vad den regionala kollektivtrafikmyndigheten har beslutat om i de fall kommunen är beredd att betala för detta.

I motion 2011/12:T7 framhåller Siv Holma m.fl. (V) i yrkande 4 att det ska vara möjligt för en regional trafikmyndighet eller den till vilken befogenhet överlämnats enligt 2 § kollektivtrafiklagen att upprätta allmän trafikplikt med en månads varsel om särskilda behov uppkommer som motiverar detta. Motionärerna menar att det är en byråkratisk och tidskrävande hantering för en myndighet att införa allmän trafikplikt medan det för kommersiella aktörer finns betydligt större möjligheter att med kort varsel starta och upphöra med trafik.

Utskottets ställningstagande

När det gäller motionsförslag om kommunal tilläggsfinansiering kan utskottet konstatera att huvudregeln är att ansvaret för kollektivtrafiken är ett gemensamt ansvar mellan kommunen och landstinget. Landstinget och kommunerna får dock komma överens om att antingen landstinget eller kommunerna ska bära ansvaret. Enligt uppgift från Näringsdepartementet ökade antal län där ansvaret för kollektivtrafiken endast finns hos landstinget vid årsskiftet. Kommunerna har i dessa fall frivilligt fört över ansvaret på landstinget. Av propositionen om komplettering av kollektivtrafiklagen framgår att det under arbetet med att bilda de nya kollektivtrafikmyndigheterna har visat sig vara oklart om det är möjligt för en kommun som har fört över ansvaret på landstinget att finansiera exempelvis enskilda linjer som går utöver det som den regionala kollektivtrafikmyndigheten annars skulle ha att besluta om. Extrasatsningar från kommunen har vissa kallat det. Den föreslagna nya bestämmelsen handlar alltså om att klargöra att kommunerna i dessa fall ska få ha kvar befogenhet att använda sina pengar till en verksamhet trots att de överlämnat ansvaret för den. Mot bakgrund av att föreskrifter om kommunernas befogenheter och skyldigheter ska regleras i lag krävs uttryckligt lagstöd för att en kommun ska kunna finansiera trafik utöver det som den regionala kollektivtrafikmyndigheten avser att tillhandahålla.

Utskottet delar motionärens (2011/12:T6 yrkande 9) syn på att kommunala s.k. extrasatsningar normalt är något som gynnar utvecklingen av kollektivtrafiken och är något som bör kunna äga rum. Utskottet välkomnar därför regeringens förslag till lagändring som möjliggör detta.

I regeringens proposition framförs att den svenska erfarenheten är att det är bra att ta bort gränssytan mellan den lokala och regionala nivån vid organiseringen av upphandlad kollektivtrafik. I samband med utskottets behandling av den nya kollektivtrafiklagen (bet. 2009/10:TU21) framförde utskottet att den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet ges bättre förutsättningar att agera effektivt genom en mer funktionsenlig befogenhet och en tydligare roll- och ansvarsfördelning. Vidare framförde utskottet att strategiska beslut om kollektivtrafik numera ska fattas i förvaltningsform, vilket bidrar till ökad insyn och bättre samordning med annan samhällsplanering.

Utskottet är fortfarande av den uppfattningen att det är en lämplig ordning med en regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar för kollektivtrafiken i länet. Enligt utskottets mening skapar det förutsättningar för en helhetssyn och ett samlat grepp om kollektivtrafiken i länet. Mot bakgrund bl.a. av att den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslut om allmän trafikplikt kan överklagas till domstol finner utskottet det även angeläget att myndigheten fullt ut kan svara för de beslut om allmän trafikplikt som har fattats. Utskottet delar därför inte motionärens uppfattning att kommunen bör kunna tilläggsfinansiera utöver vad den regionala kollektivtrafikmyndigheten finner lämpligt.

Vad avser yrkandena i de båda motionerna om möjligheten för en regional kollektivtrafikmyndighet att snabbt kunna upprätta offentligt finansierad trafik vill utskottet understryka vikten av att myndigheterna använder offentliga medel på ett ansvarsfullt sätt och att den offentliga sektorn behandlar alla lika. Tilldelning av avtal om allmän trafik ska, med vissa undantag, ske i enlighet med bestämmelserna i EU:s kollektivtrafikförordning. I förordningen anges att tilldelning av avtal om allmän trafik i huvudsak ska ske genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. Bestämmelserna innehåller vissa möjligheter till undantag, bl.a. om att storleken på upphandlingen inte når upp till en viss nivå. Vid trafikstörningar eller överhängande risk för sådana finns det dock i förordningen möjligheter att vidta nödgärder. I propositionen om den nya kollektivtrafiklagen föreslog regeringen att tillämpningen av bestämmelserna i kollektivtrafikförordningen skulle anstå. Skälet för detta var att de rättsmedel som anvisas i upphandlingslagarna för närvarande är föremål för översyn och lagstiftningsåtgärder som syftar till att samordna upphandlingsförfaranden för koncessioner för närvarande är under övervägande hos EU-kommissionen. Det innebär att befintliga upphandlingsregler fortsätter att gälla.

Utskottet vill även framhålla att trafikförsörjningsprogrammen, som omfattar all kollektivtrafik i respektive län, bör ha sin utgångspunkt i de transportpolitiska målen och beakta andra nationella, regionala och lokala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling och tillväxt. I propositionen om ny kollektivtrafiklag, som riksdagen ställt sig bakom, klargörs att programmen bör vara långsiktiga. Utskottet vill även peka på att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i samband med upprättandet av programmen för en dialog med bl.a. operatörer, kollektivtrafikföretag och andra intressenter. Även mot den bakgrunden anser utskottet att möjligheten att snabbt upprätta allmän trafikplikt bör vara begränsad.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2011/12:T6 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 4 och 9 och 2011/12:T7 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 4.

Byabussen m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen. Riksdagen ser med intresse på projektet Byabuss men med hänvisning till att försöksverksamheten ännu inte har avslutats och utvärderats finns det inte anledning att ta något initiativ från riksdagens sida.

Jämför reservation 9 (MP, V).

Motionen

I motion 2011/12:T6 av Stina Bergström m.fl. (MP) framhåller motionärerna i yrkandena 10–11 att det finns stora områden i landet med bristande kollektivtrafik och områden där underlaget är för litet för alla de traditionella formerna av kollektivtrafik. I sådana områden har småskaliga kollektivtrafiklösningar med lokalt engagerade frivilliga förare provats de senaste åren. Ett exempel är Byabuss där fordonet tillhandahålls av kommun eller trafikhuvudman och med frivilliga förare och där samåkning erbjuds i någon form. En långsiktig utveckling av detta kräver dock att man kan ta betalt av resenärerna utan att verksamheten omfattas av lagstiftningen om yrkesmässig trafik. Motionärerna föreslår därför att regeringen utreder och återkommer med förslag om att trafik som ingår i en regional kollektivtrafikmyndighets trafikförsörjningsprogram och som endast får ekonomiskt bidrag till fordon inte ska anses som yrkesmässig trafik.

I motionen konstateras vidare att det finns många skolbussar och skoltaxi i landet som kör med tomma säten (yrkande 11). Motionärerna menar att det vore ett lätt och billigt sätt att få mer kollektivtrafik på landsbygden om kommunen kunde erbjuda arbetspendlare och andra att utnyttja dessa säten. I dag måste kommunen göra tillköp av linjetrafik från trafikhuvudmannen för att detta ska bli möjligt, vilket är både krångligt och dyrt för kommunen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill gärna framhålla att kollektivtrafiken utgör ett viktigt medel som på flera sätt kan bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. En väl utbyggd kollektivtrafik är nödvändig för att människor ska ha en god tillgänglighet oavsett var i landet man bor. Förutsättningarna för en god tillgänglighet mellan städer och landsbygd skiljer sig dock åt. I proposition 2009/10:200 Ny kollektivtrafiklag konstateras att det i utpräglade glesbygd finns ett relativt litet utbud av allmän kollektivtrafik medan den särskilda kollektivtrafiken kan vara relativt omfattande i förhållande till befolkningen. Det klargörs vidare i propositionen att det därför behövs en väl fungerande samordning av olika sorters kollektivtrafik för att utnyttja offentliga medel optimalt i syfte att skapa tillgänglighet.

Utskottet har med intresse tagit del av att projektet Transportlösningar i glesbygd (Rural Transport Solutions) startade i september 2009 och pågår till augusti 2012. Projektet delfinansieras av Northern Periphery Program (NPP) och bedrivs i samarbete med fem olika regioner i Finland, Skottland och Island. Projektets syfte är att beskriva de rådande och kommande behoven av, och förutsättningarna för, kollektivtrafik i respektive område. Projektet ska även för respektive region identifiera och testa nya kollektivtrafiklösningar i mindre pilotprojekt. I Sverige drivs Byabussen som ett pilotprojekt av Landstinget Västernorrland i samarbete med Västernorr-

lands läns Trafik AB och Ånge kommun. Projektet står för samtliga kostnader och resandet är gratis för alla passagerare. Byabussen introducerades i byn Kölsillre, ca 40 km väster om Ånge. I Kölsillre bor det 177 personer i varierande åldrar. Byabussen är en minibuss med plats för en förare och åtta medpassagerare. Den kör endast på beställning och trafikerar inte någon förutbestämd sträcka. Den som vill boka bussen måste bo i Kölsillreområdet och ha inloggningsuppgifter till bokningssidan på internet, men vem som helst kan följa med på redan inbokade turer.

Utskottet välkomnar projektet som ett initiativ till att öka tillgängligheten i glesbygd och vill gärna lyfta fram att Byabuss den 27 mars 2012 vann första pris i den nationella tävlingen Goda Exempel som anordnades av fördubblingsprojektet. Byabussen vann i kategorin goda resultat med motiveringen: "Med mod och mål om samverkan har eldsjälarna i Kölsillre samlat ideella krafter för ökad tillgänglighet. Med de resandes behov i fokus har Byabussen ökat resandet och gjort både turerna och gemenskapen i glesbygden tätare."

Utskottet har fått veta att projektet efter avslut ska utvärderas. Utskottet ser med intresse fram emot att ta del av utvärderingen. Mot bakgrund av att projektet ännu inte är avslutat, och följaktligen inte heller har utvärderats, finner inte utskottet att något initiativ från riksdagen bör tas. Utskottet finner att det i sammanhanget finns anledning att nämna att yrkestrafiklagstiftningen i viss mån är en skyddslagstiftning och ska säkerställa att de personer som har yrkestrafiktillstånd eller taxiförarlegitimation faktiskt har de kunskaper om bl.a. rättsregler, tekniska normer, driftsförhållanden och trafiksäkerhet som krävs samt uppfyller medicinska krav. Vidare görs en lämplighetsprövning med avseende på yrkeskunnande och laglydnad. Utskottet kan också konstatera att kollektivtrafik måste uppfylla vissa krav och förutsättningar för att omfattas av kollektivtrafiklagen och EU:s kollektivtrafikförordning.

Med anledning av motionsförslag om skolskjuts kan utskottet konstatera att det är den regionala kollektivtrafikmyndigheten som ansvarar för kollektivtrafik medan det är kommunen som ansvarar för skolskjutstrafiken. Liksom motionären påpekar finns det i yrkestrafiklagstiftningen bestämmelser om yrkesmässig trafik och tillstånd som behövs för att utöva sådan. Utskottet anser att det finns mycket goda skäl för en sådan ordning. Utskottet vill dock lyfta fram att skolskjuts- och kollektivtrafik faktiskt samordnas när det gäller ungefär 60 procent av de barn som åker till och från skolan med skolskjuts.

Mot bakgrund av ovanstående avstyrker utskottet motionen 2011/12:T6 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 10–11.

Nya kollektivtrafiksystem

Utskottets förslag i korthet

Med hänsyn till pågående berednings- och utvecklingsarbete avslår riksdagen motionsförslag om att införa nya kollektivtrafiksystem.

Jämför reservation 8 (V).

Motionerna

I motion 2011/12:T430 betonar Solveig Zander och Annika Carlsson (båda C) vikten av att underlätta och effektivisera automatiska transportsystem i stadsmiljö. Motionärerna framför att de sista åren har spårtaxisystem vuxit fram. Med hänvisning till detta föreslår motionärerna att Sverige kraftfullt främjar ny teknik inom kollektiva automatiserade transportsystem i stadsmiljö, att det tas fram en långsiktig teknik för transport, miljö- och energipolitik, att medel avsätts för att stat, trafikhuvudmän och privata aktörer i samarbete skapar industriella exportförutsättningar för utveckling och kommersialisering av de nya transport- och energisystemen.

I motion 2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V) yrkande 16 förordas att Trafikverket får i uppdrag att genomföra två lämpliga försök med Bus Rapid Transit (BRT) i Sverige. I motionen beskrivs BRT på följande sätt. BRT är ett bussystem som ges tydliga företräden i trafiken eller t.o.m. egna vägbanor. Stationerna är upphöjda som vid spårvagnstrafik och påminner om dem som finns för spårtrafik. Kvaliteten på de långa bussarna är högre än vanliga busslinjer, vilket gör att de påminner om tåg. Däremot är systemet mycket billigare att anlägga än spårtrafik, vilket gör att fler människor kan förflyttas på samma tid men till lägre kostnad.

Utskottets ställningstagande

För att få en väl fungerande kollektivtrafik som ger människor en geografisk tillgänglighet på ett energieffektivt och långsiktigt hållbart sätt är det viktigt att kollektivtrafiken anpassas till de förändringar som äger rum i samhället. Inte minst kommer klimatutmaningen och den ökade trängseln att öka efterfrågan på effektiva kollektivtrafiklösningar. Utskottet är därför av den uppfattningen att användandet av ny teknik och nya kollektivtrafiksystem är angelägna frågor och kan vara viktiga medel för att påskynda övergången till ett samhälle med låga koldioxidutsläpp och mindre trängsel i städerna. Utskottet delar därför motionärernas syn om vikten av att utveckla och pröva nya tekniska lösningar och transportsystem. Utskottet har redan tidigare, bl.a. i utlåtande 2009/10:TU4, framhållit att utvecklingen av transporttjänster och transportteknik är av synnerligen stor betydelse när det gäller att komma till rätta med de problem och olägenheter som transporter förorsakar. Regeringen har även klargjort i proposition

Framtidens resor och transporter (2008/09:35) att det bl.a. behövs en ökad användning av ny teknik som energieffektiva fordon och transportmedel för att minska utsläppen av koldioxid från transportsektorn.

Utskottet konstaterar därför med intresse att det i Trafikverkets kapacitetsutredning anges att BRT kan vara kostnadseffektivt i vissa situationer. Enligt vad utskottet fått veta finns BRT utvecklat internationellt och det pågår även utredningar och försöksverksamheter med BRT såväl i Sverige som internationellt. I Kapacitetsutredningen framhålls dock att utvecklingen av fordon och trafiksystem beror på många faktorer, såsom krav på förbättrad energieffektivitet, oljetillgång och annan utveckling i samhället. Möjlig utveckling av fordon och trafiksystem som utredningen lyfter fram, utöver BRT, är konvojkörning (s.k. platooning), elektrifiering av vägtransporter, fler småfordon, utveckling av lokal spårtrafik osv.

Utskottet vill även lyfta fram att Näringsdepartementet och Department of Transportation i USA har tecknat ett samarbetsavtal på temat hållbara transporter. Avtalet har utvecklats till ett bredare samarbetsavtal på temat ett uthålligt transportsystem. Ett deltema är Person Rapid Transit (automatiska persontransportssystem med små fordon, dvs. spårtaxi). Utskottet anser att det är glädjande att Sverige i dag, tillsammans med USA, ligger i framkant vad gäller kompetens på området. I Sverige har också ett antal kommuner visat intresse för att prova spårtaxi, och utskottet har fått veta att Uppsala har lämnat in en ansökan till EU-kommission om bidrag för att projektera en spårtaxibana i stadsmiljö.

Enligt uppgift från Näringsdepartementet kommer de aviserade propositionerna om infrastruktur och forskning och innovation att beröra frågor av betydelse för utvecklingen av nya kollektivtrafiksystem.

Mot bakgrund av pågående berednings- och utvecklingsarbete avstyrker utskottet motionerna 2011/12:T430 av Solveig Zander och Annika Qarls-son (båda C) och 2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V) yrkande 16.

Allmänna utgångspunkter för järnvägstrafiken

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att en öppen marknad för persontrafik på järnväg skapar bra förutsättningar för att utveckla en attraktiv och konkurrenskraftig tågtrafik. Riksdagen avslår mot denna bakgrund motioner om förändrade utgångspunkter för järnvägstrafiken.

Jämför reservationerna 10 (S, MP) och 11 (V).

Bakgrund

Tidigare behandling

Utskottet har vid ett flertal tillfällen behandlat frågor som rör järnvägstrafikens omreglering, senast i betänkande 2010/11:TU13. Utskottet tillstyrkte då regeringens förslag om att SJ AB:s exklusiva trafikeringsrätt ska upphävas och att alla kommersiella tågoperatörer ges en med SJ AB likvärdig rätt att operera på det svenska järnvägsnätet. Utskottet framförde vidare att 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. Utskottet konstaterade att det inte bör förekomma några monopol på marknaden som hämmar kommersiell utveckling.

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 nya europeiska bestämmelserna är dels att standardisera komponenter för att sänka järnvägens kostnader och öka konkurrenskraften, dels att möjliggöra att tågen kan framföras mellan olika medlemsländer utan några tekniska problem. Hittills har EU beslutat om tre olika järnvägspaket.

Första järnvägspaketet, som bl.a. innebar en ökad liberalisering av den internationella godstrafiken, införlivades i svensk rätt den 1 juli 2004.

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

Tredje järnvägspaketet syftar till att öppna marknaden för internationell persontrafik, införa ett gemensamt regelverk för behörighetsprövning av lokförare samt reglera tågresenärers rättigheter och skyldigheter. Våren 2009 beslutade riksdagen (bet. 2008/09:TU18, rskr. 2008/09:293) om en stegvis öppning av den *svenska järnvägsmarknaden*. Beslutet inleddes med att SJ AB:s ensamrätt att utföra persontrafik på kommersiell grund upphävdes. Därefter öppnades marknaden för veckosluts- och heltrafik på det järnvägsnät som förvaltas av staten fr.o.m. den 1 juli 2009. Nästa steg innebär att hela det svenska järnvägsnätet öppnades för internationell persontrafik fr.o.m. den 1 oktober 2009. 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.

I kommissionens förslag om ökad rörlighet för lok, det s.k. *paket 3,5*, fortsätter EU arbetet med att underlätta järnvägstransporter över gränserna. Där föreslås bl.a. regler som underlättar att ett lok är godkänt för att tas i bruk i ett land får användas även i andra EU-länder utan att behöva godkännas på nytt, s.k. ömsesidigt erkännande. 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.

För närvarande pågår inom EU en översyn av det första järnvägspaketet.

Motionerna

I motion 2011/12:T222 framför Elin Lundgren (S) att efter avregleringen är tågtrafikens brister uppenbara. Enligt motionären är det nödvändigt att en myndighet tar ett samlat ansvar för att tågtrafiken ska fungera. Möjligheten att ge Trafikverket ett sådant ansvar bör därför enligt motionären övervägas.

I kommittémotion 2011/12:T343 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1–3 anser motionärerna att SJ bör ges ett samhällsuppdrag som innebär att verka för ett ökat tågresande med hög punktlighet och kvalitet för resor mellan alla delar av Sverige och till huvudorterna i våra grannländer. SJ ska enligt motionärerna inte lämna något överskott till staten utan pengarna ska återinvesteras i trafiken. Vidare yrkar motionärerna att en ny tågordning med bättre service och kvalitet för resenärer och godskunder bör utredas och genomföras.

I motion 2011/12:T373 av Pia Nilsson m.fl. (S) konstateras att väl fungerande järnvägstransporter med hög kapacitet och tillförlitlighet är en förutsättning för att vårt moderna samhälle ska fungera. Det viktigaste verktyget för att uppnå det övergripande målet för svensk transportpolitik är enligt motionärerna SJ. Motionärerna vill därför se en väsentligt tydligare styrning av SJ och en bredare definition av företagets målsättningar. SJ:s roll måste förstås ur ett samhällsekonomiskt perspektiv snarare än ur ett

strikt företagsekonomiskt sådant. Motionärerna framför därför att ett genomgående tema i styrningen bör vara att SJ ska vara ett enkelt, prisvärt och pålitligt resealternativ och att bolaget aktivt ska medverka till att uppnå de transportpolitiska målsättningar som fastställts av riksdag och regering. Vidare ska prispolitiken vara sådan att SJ kan vinna marknadsandelar från andra transportslag.

I kommittémotion 2011/12:T429 anser Anders Ygeman m.fl. (S) i yrkandena 6 och 7 att i stället för fortsatta avregleringar av persontrafiken behöver SJ AB en rejäl nystart och ett tydligt samhällsuppdrag där punktlighet, kvalitet och resenärernas villkor sätts i centrum. Målsättningen bör enligt motionärerna vara att SJ AB ska utvecklas till ett högklassigt tågbolag som kan mäta sig med de bästa tågbolagen i Europa när det gäller kvalitet och punktlighet.

I kommittémotion 2011/12:T458 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 3 förordas att SJ:s avkastningskrav tas bort, att SJ:s lönsamhetsmål sänks, att trafikeringsplikt för SJ införs och att den interregionala och regionala järnvägstrafiken samordnas. Som skäl för yrkandet anges följande. Avkastningskravet leder enligt motionärerna till starkt fokus på att skapa vinst, vilket missgynnar kvinnor, ungdomar och pensionärer. Avkastningskravet missgynnar den regionala utvecklingen, eftersom SJ tvingas prioritera bort lågtrafikerade sträckor. När motionärerna yrkar att SJ:s trafikeringsrätt och ensamrätt på länsgränsöverskridande sträckor ska återinföras vill de även att ägardirektivet ändras så att trafikeringsrätten även innebär en skyldighet att upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet. Motionärerna vill vidare se ett system som utvecklar ett helhetsansvar och som ställer tydligare krav på samordning mellan den interregionala och den regionala tågtrafiken.

I motion 2011/12:T459 framför Lars Ohly m.fl. (V) i yrkandena 1 och 6–8 att SJ:s ensamrätt till kommersiell persontrafik på stambanorna återinförs. Som skäl för detta anför motionärerna att järnväg och regional kollektivtrafik är klimatsmarta samhälliga nyttigheter som kräver stabilitet och pålitlighet för att vara effektiv och resenärstillvänd. Individerna ska få ett sammanhållet system med god överblickbarhet och där det är lätt och smidigt att byta mellan linjer och få information från en och samma källa. I motionen konstateras att resenären knappast blir lyckligare av att veta att det är ett annat företag som har hand om delar av en enhet när det är snökaos eller när tåg och bussar ställs in. I motionen framförs vidare att problemet inom järnvägstrafiken inte är att det finns för få operatörer, utan att vi dels har kapacitetsbrist i form av för lite spår, dels för lågt och eftersatt banunderhåll. Kapacitetsbrister bör åtgärdas genom att fler järnvägar byggs och anslaget till banunderhållet höjs. Vidare yrkas i motionen att det bör utvecklas ett tydligare helhetsansvar och tydligare krav på samordning mellan den interregionala och den regionala tågtrafiken samt att SJ AB:s utdelningsmål och avkastningskrav till ägaren staten avskaffas och att lönsamhetsmålet sänks till 5 procent. I motionen framförs även att SJ:s

ägardirektiv bör ändras så att trafikeringsrätten för SJ också innebär en skyldighet att genom trafikeringsplikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.

I motion 2011/12:T472 framför Stina Bergström m.fl. (MP) i yrkande 9 att SJ AB:s vinstutdelningskrav till staten avskaffas och att SJ får ett samhällsuppdrag att verka för ett ökat tågresande med hög punktlighet och kvalitet. SJ ska inte lämna något överskott till staten utan pengarna ska återinvesteras i trafiken.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis redovisa sina allmänna utgångspunkter i fråga om järnvägstrafiken. För den fortsatta utvecklingen av såväl kommersiell som samhällsstödd trafik har transportföretagen att utgå från samexistens i en huvudsakligen gemensam infrastruktur. Som utskottet ser det ger de utökade möjligheterna att bedriva kommersiell trafik på det svenska järnvägsnätet ökade möjligheter till såväl konkurrens som samverkan, vilket kommer att leda till att nya och bättre transportlösningar utvecklas till nytta för resenärer i hela landet. Det är naturligt med en blandning av kommersiell och skattefinansierad trafik, och det är angeläget att det ges goda förutsättningar för utveckling. Från ett resenärsperspektiv är det inte avgörande vem som finansierar eller kör tågen. Resenärerna efterfrågar i första hand ett tillräckligt stort utbud med god kvalitet. Tåget ska gå och komma fram i tid, det ska vara pålitligt, bekvämt, säkert, rent, snyggt, prisvärt etc.

Utskottet ser därför positivt på EU:s beslut att öppna den internationella marknaden för konkurrens. 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. Enligt utskottets mening bör det inte förekomma några monopol på marknaden som hämmar kommersiell utveckling. Utskottet har därför tidigare tillstyrkt regeringens förslag om att SJ AB:s exklusiva trafikeringsrätt ska upphävas och att alla kommersiella tågoperatörer ges en med SJ AB likvärdig rätt att operera på det svenska järnvägsnätet. Enligt utskottets mening har harmoniseringen och anpassningen i Sverige skett stegvis och under reglerade former med bl.a. successivt öppnande av olika marknader. Erfarenheterna av avregleringen är i huvudsak goda, och utskottet säger därför nej till att återinföra en monopolreglerad tågtrafik i landet.

Utskottet vill vidare påminna om att Affärsverket Statens järnvägar för tio år sedan delades upp i olika bolag. Uppdelningen har bidragit till att flera bolag har övergått till privat ägo. I dag kvarstår SJ AB, Green Cargo AB och Jernhusen AB i statens ägo. I frågan om SJ AB:s mål har utskottet bl.a. framhållit att staten också har ett transportpolitiskt ansvar för en hållbar transportutveckling som bygger på en väl fungerande järnvägstrafik

genom en framtidsanpassad infrastruktur. Staten har också som ägare ett särskilt ansvar för att SJ AB ska kunna fullgöra sina uppgifter mot landets tågresenärer.

Utskottet vill också återigen erinra om, mot bakgrund av den pågående processen inom EU mot en avreglerad järnvägsmarknad, att specifikt uppställda målkrav mot ett enskilt bolag skulle kunna verka konkurrenshämmande och strida mot principerna om fri konkurrens på lika villkor. Statsrådet Peter Norman har vidare i svar på skriftlig fråga klargjort att verksamheten i SJ AB bedrivs i aktiebolagsform och bolaget bedriver affärsverksamhet. Det är styrelse och ledning som ansvarar för operativa frågor; ägarens inflytande utövas på bolagsstämman. Frågor som punktlighet, komfort och service till resenärerna ombord tillhör den operativa verksamheten. Det är bolagets ledning som har ansvar för den operativa verksamheten. SJ AB bedriver ett kontinuerligt kvalitetsarbete. Ett konkurrenskraftigt utbud av tjänster samt nöjda kunder är en förutsättning för lönsamhet. När det gäller att se över vinstkravet på SJ AB har bolaget i dag ett marknadsmässigt avkastningskrav. Statsrådet framförde att ett frångående av krav på marknadsmässig avkastning kan leda till statsstödsproblematik. Utskottet delar denna uppfattning och är därmed inte berett att ompröva SJ:s mål.

Omregleringar av marknader kräver dock särskild omsorg. Utskottet välkomnar därför att regeringen på flera sätt har tagit initiativ till att följa upp och utvärdera effekterna av avregleringen på järnvägsmarknaden. Som exempel kan nämnas att det i Transportstyrelsens instruktion anges att styrelsen särskilt ska ansvara för frågor om villkor för marknadstillträde och konkurrensvillkor samt ska övervaka att marknaderna för järnvägstjänster, inklusive marknaderna för järnvägstransporter, fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv. Vidare har Trafikanalys våren 2011 fått regeringens uppdrag att utvärdera effekterna av öppnandet av marknaden för kommersiell persontrafik på järnvägen. I uppdraget ingår att utvärdera berörda myndigheters och övriga aktörers agerande med anledning av reformerna. Uppdraget ska slutredovisas senast den 1 december 2014.

Trafikanalys lämnade i december 2011 en första rapport (*Utvärdering av marknadsöppningar i kollektivtrafiken – rapport 2011*, rapport 2011:9). Av rapporten framgår bl.a. detta: att ta sig in på tågmarknaden kräver tillgång till rullande materiel, vilket ofta innebär stora investeringar. Även tillgången till stationer och bytespunkter kan påverka möjligheterna att bedriva kommersiell trafik. Tillgången till tåglägen utgör i vissa stråk en knapp resurs, vilket innebär att Trafikverkets fördelning av tåglägen skulle kunna uppfattas som ett marknadshinder. Den nu använda tilldelningsprocessen bör enligt Trafikanalys vidareutvecklas eftersom den inte kan sägas optimera systemet, vare sig i dess delar eller som helhet, för samhällsekonomisk effektivitet.

Ytterligare ett aktuellt initiativ för att följa upp järnvägsmarknadens avreglering är rapporten *"Uppföljning av avregleringen av godstrafiken på järnväg"* som publicerades av Statens väg- och transportforskningsinstitut den 15 februari 2012. Av rapporten framkommer bl.a. att järnvägsmarknaden enligt uppgift har påverkats positivt av avregleringen av godstrafiken på järnväg trots att det inte finns flera jämbördiga aktörer. Hotande konkurrens har bidragit till effektiviseringar och innovationer. Det finns vidare enligt rapporten inga större konkurrenshinder på den svenska marknaden för godstransporter på järnväg. Vidare anges att uppdelningen bidragit till ökat fokus på de olika verksamheterna.

Utskottet vill avslutningsvis nämna att utskottet i samband med ärendets beredning den 10 april 2012 sammanträffade med styrelseordföranden för SJ AB, Jan Sundling, om hur förtroendet och framgången för SJ kan återskapas. Från SJ:s ledning klargjordes att företaget ska utvecklas till ett attraktivt och effektivt transportföretag där tidtabellshållning har den allra högsta prioriteten. Vidare förklarades att SJ AB ska omformas till ett tåg-företag som sätter resenären i fokus och samverkar nära såväl med Trafikverket som med andra reseföretag, allt i syfte att trygga att resenären ges goda resmöjligheter på en avreglerad och konkurrensutsatt marknad. SJ:s avkastningskrav bedömdes vidare som naturligt om SJ ska kunna utvecklas till ett modernt och framtidsanpassat tåg-företag. Utskottet delar denna uppfattning.

Mot denna bakgrund och med anledning av att utskottet anser att en öppen marknad för persontrafik på järnväg har bättre förutsättningar att utveckla en attraktiv och konkurrenskraftig tågtrafik avstyrks motionerna 2011/12:T222 av Elin Lundgren (S), 2011/12:T343 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1–3, 2011/12:T373 av Pia Nilsson m.fl. (S), 2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 6 och 7, 2011/12:T458 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 3, 2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V) yrkandena 1 och 6–8 och 2011/12:T472 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 9.

Järnvägstrafikens tidtabellshållning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna. Utskottet hänvisar till vidtagna åtgärder för att förbättra tidtabellshållningen och pågående insatser och utredningsarbete för att återskapa förtroendet för järnvägstrafiken.

Jämför reservation 12 (MP, V).

Motionerna

I kommittémotion 2011/12:T343 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 9 föreslås att Trafikverket får i uppdrag att samordna tidtabellerna mellan olika operatörer och att prioritera trafiken så att förseningar minimeras och spåren utnyttjas effektivt. Motivet till yrkandet är att resenärer i dag tvingas vänta onödigt länge vid tågbyte på grund av att olika tågoperatörer kör tågen. Enligt motionärerna kan regeringens prioritering att släppa in nya operatörer ytterligare försvåra en samordning av tidtabellerna. Motionärerna menar vidare att Trafikverkets princip om att tåg som är i tid ska ha företräde får absurda konsekvenser då ett tåg som drabbats av en försening får vänta in alla andra tåg och blir till slut extremt sent, vilket drabbar resenärerna hårt. I stället måste Trafikverket kunna låta sena tåg passera utan att riskera skadestånd från operatörer. Bättre samordning ger enligt motionärerna plats för mer gods- och persontåg på spåren.

I kommittémotion 2011/12:T458 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 2 anges att vi de senaste åren har fått ta del av en mängd berättelser om människor som inte kommer fram i tid och i stället får vänta på kyliga stationer. Vädrets makter kan vi inte påverka, men många människor är dagligen drabbade av tågförseningar. Enligt motionärerna hade dessa problem kunnat förebyggas om det satsades mer på järnvägen. I motionen konstateras att orsakerna till förseningar bl.a. är att det saknas spår att köra på och bristande underhåll av befintlig järnväg. Tillfälliga satsningar löser enligt motionärerna inte problemen utan det måste till mer stabila och långsiktiga satsningar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet är medvetet om att bristerna i järnvägstrafikens tidtabellshållning har utsatt landets resenärer och transportföretag för svåra påfrestningar. I synnerhet har vintrarna 2009/10 och 2010/11 påvisat stora brister i järnvägssystemet vilka har lett till kraftiga förseningar och inställda tåg. Trafikutskottet har därför ordnat offentliga utfrågningar såväl vintern 2009/10 som vintern 2010/11 för att få problemen belysta, men också låtit möjligheter redovisas som kan göra tågtrafiken mer robust och driftsäker inför framtida snörika vintrar. För att följa upp beredskapen och vidtagna åtgärder inför vintern 2011/12 ordnade trafikutskottet den 8 december 2011 ytterligare en offentlig utfrågning om järnvägens vinterberedskap för person- och godstrafik.

Mot den bakgrunden konstaterar utskottet med tillfredsställelse att statistik från Trafikverket visar att tågens ankomstpunktlighet har förbättrats, från 82,5 procent i januari 2011 till 88,5 procent i januari 2012. I syfte att öka punktligheten, minska driftstörningar och höja kvaliteten i järnvägssystemet vill utskottet även lyfta fram att riksdagen har beslutat att det i järnvägslagen ska införas bestämmelser om ett ekonomiskt incitamentssystem. Ändringarna trädde i kraft den 1 januari 2011. Ändringarna innebär

att trafikeringsavtalet även ska innehålla villkor om s.k. verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter. Den part som orsakar en avvikelse från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt nyttjande av infrastrukturen ska betala en på förhand bestämd kvalitetsavgift till sin motpart.

Utskottet vill även framhålla att riksdagen har godkänt att 2,6 miljarder kronor satsas på åtgärder i järnvägssystemet 2012. Åtgärderna ska främst riktas mot drift och underhåll, reinvesteringar och trimningsåtgärder.

Det är även positivt, menar utskottet, att Trafikverket har haft i uppdrag att utreda behovet av ökad kapacitet i järnvägssystemet. I Kapacitetsutredningen (*Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar fram till år 2025 och utblick mot år 2050*, rapport 2012:100) konstaterar Trafikverket bl.a. att det finns kapacitetsbrister i delar av transportsystemet, framför allt inom järnvägen är bristerna mycket stora. De största och snabbaste vinsterna för ökad kapacitet i transportsystemet finns enligt Trafikverket i befintligt system; att enbart bygga nytt löser inte kapacitetsproblemen i dag och är inte heller ekonomiskt försvarbart. Systemet behöver därför utnyttjas på ett smartare och effektivare sätt. Trafikverket anser vidare att paketlösningar med styrmedel, kontinuerligt underhåll, reinvesteringar och trimningsåtgärder ger ett effektivt, robust och hållbart transportsystem.

Trafikverket har även haft regeringens uppdrag att redovisa hur banavgifter som leder till effektivare kapacitetsutnyttjande kan utformas. En analys av olika åtgärders effekter på samhällsutvecklingen, t.ex. för pendlingsmöjligheter till utbildning och arbete, näringslivsutveckling och internationell konkurrenskraft, efterfrågan på godstransporter på järnväg och samverkan mellan trafikslag ska göras vilket även innefattar analys av följdinvesteringar som kan bli aktuella i andra trafikslag. Uppdraget ska redovisas i maj 2014.

Vidare kan det lyftas fram att utskottet i samband med ärendets beredning sammanträffat med styrelseordföranden för SJ AB, Jan Sundling, om hur förtroendet och framgången för SJ kan återskapas. Som den allra viktigaste åtgärden framhölls med skärpa från SJ:s ledning vikten av att få en punktlig tågtrafik. Det betyder att kravet på att tågen ska komma och gå i tid som första prioritet ska genomsyra det fortsatta förändringsarbetet inom SJ för att utveckla ett attraktivt och effektivt transportföretag.

Mot bakgrund av vidtagna åtgärder för att förbättra tidtabellshållningen och med anledning av pågående insatser och utredningsarbete avstyrker utskottet motionerna 2011/12:T343 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 9 och 2011/12:T458 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 2.

Utförande av drift och underhåll

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anfört om att regeringen snarast bör återkomma till riksdagen med förslag på hur underhållet av järnvägsinfrastrukturen ska organiseras. Det är enligt utskottet en nödvändig åtgärd för att få en effektiv, samordnad och säker underhållsverksamhet. Riksdagen bifaller därmed delvis motioner om järnvägens underhåll.

Jämför reservation 13 (M, FP, KD).

Bakgrund

Drift och underhåll

För att järnvägsinfrastrukturen ska vara framkomlig och kunna användas på avsett sätt är det nödvändigt att den underhålls och ibland förnyas. Drifts- och underhållsåtgärder är också nödvändiga för att infrastrukturen ska vara trygg och säker och inte orsaka olyckor i järnvägssystemet. Ett fungerande underhåll behövs också för att bevara infrastrukturens beräknade livslängd.

I boken *Den svenska järnvägen* (Sven Bårström och Pelle Granbom, 2012) framgår att löpande underhåll består av dels förebyggande, dels avhjälpande insatser. Det avhjälpande underhållet består i princip av reparation eller byte av komponenter som skadats eller slitits ut så att de inte fungerar på avsett sätt. Avhjälpande underhåll måste ofta genomföras med kort varsel och anpassas till den pågående trafiken. Möjligheten att planera avhjälpande underhåll är därmed också begränsad. Förebyggande underhåll genomförs däremot på ett genomtänkt sätt en tid innan systemet blir defekt och dess funktion sätts ned. Detta förutsätter en hög kunskap om anläggningens tillstånd och hur fort detta kan nå tillåtna undre kvalitetsgränser. För att järnvägssystemet ska kunna drivas och användas på avsett sätt är även åtgärder som exempelvis snöröjning helt nödvändiga.

Trafikverket som infrastrukturförvaltare

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

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

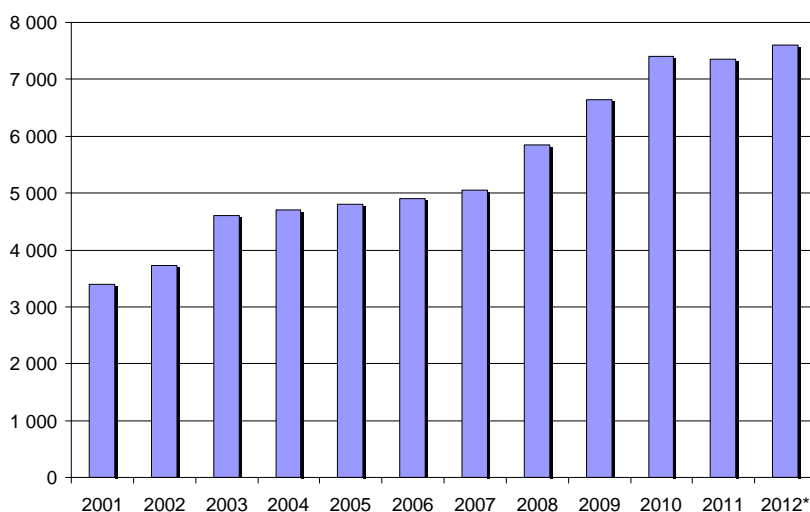
Av budgetpropositionen för 2012, som riksdagen har ställt sig bakom, framgår att 2,6 miljarder kronor avsatts för åtgärder för i första hand drift och underhåll, reinvesteringar och trimningsåtgärder, varav 800 miljoner kronor avser medel som belastat Trafikverkets anslagskredit under 2011.

Trafikverkets kostnader för drift och underhåll

Som framgår av följande diagram har Trafikverkets kostnader för drift och underhåll ökat från drygt 3 000 miljoner kronor 2001 till drygt 7 000 miljoner kronor 2011.

Diagram 1 Total kostnad för drift och underhåll, inkl. reinvestering

Miljoner kronor



Källa: Trafikverket (* prognos).

Under tiden april 2010 till mars 2011 uppgick Trafikverkets kostnader för entreprenadersättningar för drift och underhåll av järnvägar (s.k. BEST-arbeten – bana, el, signal, tele) till totalt 3 260 miljoner kronor. Som framgår av följande tabell svarade Infranord AB (tidigare Banverket Produktion) för drygt hälften av den samlade upphandlingskostnaden.

Tabell 1 Entreprenadersättningar april 2010–mars 2011

Företag	Belopp (miljoner kronor)	Andel
Infranord	1 760	53 %
Struktion Rail	274	8 %
Balfour Beatty Rail AB	255	8 %
Vattenfall	180	6 %
Speno International Sa	75	2 %
AB Marknadskraft	60	2 %
Eon	50	1 %

Företag	Belopp (miljoner kronor)	Andel
VR Track Ltd	45	1 %
Rail Weld Sweden AB	40	1 %
Green Cargo AB	35	1 %
Övriga	525	16 %

Källa: Trafikverket.

Från Banverket Produktion till Infranord AB

Banverket Produktion (BVP) bildades 1998 och drevs som en resultatenhet inom Banverket (nu Trafikverket). I Banverkets regleringsbrev för 2000 angav regeringen att Banverket skulle redovisa förutsättningarna för och konsekvenserna av en konkurrensutsättning av hela eller delar av produktionsverksamheten senast den 1 oktober 2000.

I september 2000 redovisade Banverket rapporten *Utvecklingsstrategi för Banverkets produktionsverksamhet, förutsättningar och strategier för konkurrensutsättning av Banverkets produktionsverksamhet* (GD00-2827/01). I rapporten föreslås att det förebyggande underhållet upphandlas i konkurrens från den 1 juli 2001 produktvis eller i lämpliga produktkombinationer. Skälet för en successiv konkurrensutsättning angavs vara beställarorganisationens ovana vid att upphandla dessa tjänster. Vidare föreslogs att driften och det avhjälpande underhållet skulle upphandlas i konkurrens från den 1 januari 2002. Även i detta fall föreslogs en successiv konkurrensutsättning mot bakgrund av ovana och bristande förutsättningar att effektivt och säkert upphandla drift och avhjälpande underhåll.

Beslut togs sedermera i enlighet med utredningen, och Trafikverket har stegvis upphandlat drift och underhåll i konkurrens sedan 2001. Det sista av Trafikverkets kontrakt som inte upphandlats i konkurrens löpte ut under september 2011.

I samband med riksdagsbehandlingen av regeringens proposition 2008/09: 23 Ändrad verksamhetsform för delar av Vägverket och Banverket framhöll utskottet att en bolagisering av BVP är en naturlig följd av den successiva konkurrensutsättningen. Bolagiseringen tillsammans med övriga åtgärder som regeringen vidtagit skulle enligt utskottets mening komma att leda till en gynnsammare utveckling på anläggningsmarknaden, till gagn för genomförandet av framtida infrastruktursatsningar. Utskottet framhöll även att konkurrensutsättningen genomförts med tillbörlig varsamhet varigenom Banverket gradvis kunnat bygga upp erfarenhet av upphandling av denna typ av underhållstjänster samtidigt som leverantörernas resurser och kompetens utvecklats.

Efter beslut 2009 bolagiserades BVP 2010 och det statligt ägda bolaget Infranord AB bildades. Enligt årsredovisningen för 2011 har Infranord ungefär 3 000 anställda. Företaget erbjuder drift och underhåll samt om- och tillbyggnader av järnvägar i Sverige, Norge och Danmark. När det gäller drifts- och underhållsprojekt inom den svenska järnvägen var omsättningen för Infranord ca 2 236 miljoner kronor 2011. Företagets marknadsandel

var ca 45 procent. Den största kunden är Trafikverket, men företaget har uppdrag även för Storstockholms Lokaltrafik (SL), Göteborgs Spårvägar, Öresundsbron och för olika industrispårsägare.

Ansvar för järnvägssäkerheten

Det grundläggande syftet med offentligrättslig säkerhetsreglering på transportområdet är att förebygga olyckor och därmed hindra att människor, egendom och miljö kommer till skada i samband med transporter.

Av artikel 4 i järnvägssäkerhetsdirektivet (direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar) framgår att medlemsstaterna ska se till att ansvaret för en säker drift av järnvägssystemet läggs på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare har ansvar för sina respektive delar av järnvägssystemet gentemot användare, kunder, berörd personal och tredje part. Av artikeln framgår vidare att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, för att kunna ta sitt ansvar för en säker drift av järnvägssystemet, ska vara skyldiga att genomföra nödvändiga åtgärder för riskhantering, i samarbete med varandra där det är lämpligt, tillämpa nationella säkerhetsbestämmelser och säkerhetsstandarder och inrätta säkerhetsstyrningssystem i enlighet med säkerhetsdirektivet. Sammanfattningsvis innebär artikel 4 att det är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som är ytterst ansvariga för en säker drift av järnvägssystemet.

Järnvägssäkerhetsdirektivet är genomfört i svensk rätt genom järnvägslagen (2004:519) och föreskrifter meddelade med stöd av den. I 2 kap. finns bestämmelser om krav på järnvägssystem. En säker drift av järnvägssystemet ska uppnås genom att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare har ett förfarande för riskhantering och ett säkerhetsstyrningssystem som kan hantera de risker som verksamheten ger upp upphov till så att verksamheten kan bedrivas säkert. Detta gäller även risker hos anlidade entreprenörer.

Av 2 § samma kapitel följer att bl.a. infrastrukturförvaltares verksamhet ska utföras så att skador till följd av verksamheten förebyggs. Verksamheten ska vidare vara organiserad så att den kan bedrivas på ett säkert sätt.

Av 3 § samma kapitel följer att de som är sysselsatta i en infrastrukturförvaltares verksamhet ska ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter. Arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten får endast utföras av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig.

I järnvägslagen bemyndigas regeringen eller den myndighet regeringen utser (Transportstyrelsen) att meddela föreskrifter om bl.a. säkerhetsstyrningssystem och utbildning.

Kommissionen har vidare utfärdat förordningar om gemensamma säkerhetsmetoder för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetstillstånd respektive säkerhetsintyg för järnväg (kommissionens förordning (EU) nr 1158/2010 av den 9 december 2010 om en

gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetsintyg för järnväg och kommissionens förordning (EU) nr 1169/2010 av den 10 december 2010 om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetstillstånd för järnväg). Av dessa följer bl.a. att säkerhetsuppgifter ska vara delegerade till personal med lämplig kompetens.

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet enligt järnvägslagen. Det är i huvudsak genom tillsyn av säkerhetssystemet som Transportstyrelsen försäkras om att bl.a. infrastrukturförvaltare klarar av att driva sin verksamhet enligt gällande regler. Om Transportstyrelsen inom ramen för tillsyn eller vid ett eventuellt tillbud uppmärksammas på att ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare inte uppfyller ifrågakarande krav och således inte har tagit vederbörligt ansvar för att hantera de risker som verksamheten ger upphov till kan styrelsen ingripa. I vissa fall kan det även utdömas straffrättsligt ansvar.

Drift och underhåll inom EU

Som tidigare har beskrivits pågår det ett arbete med att harmonisera järnvägen inom EU och skapa ett gemensamt europeiskt järnvägssystem. EU-rätten föreskriver att det är infrastrukturförvaltaren och järnvägsoperatörerna som är ansvariga för en säker drift av järnvägssystemet. EU-rätten innehåller däremot inte regler för hur en medlemsstat ska organisera och utföra drifts- och underhållsverksamhet. Oavsett hur en medlemsstat har valt att organisera och utföra drifts- och underhållsverksamheten är det dock infrastrukturförvaltaren som är ansvarig för en säker drift av järnvägssystemet.

Som exempel på hur verksamheten organiseras kan nämnas att i Tyskland, Frankrike, Schweiz, Spanien, Storbritannien, Belgien och Irland är det infrastrukturförvaltaren som i huvudsak utför drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen. I Norge upphandlas vissa delar, bl.a. spårriktning. I Finland och Nederländerna upphandlas drift och underhåll i konkurrens.

Motionerna

I kommittémotion 2011/12:T343 framför Stina Bergström m.fl. (MP) i yrkande 5 att företaget Infranord bör få i uppdrag att bedriva underhållet som en avdelning inom Trafikverket. Det ger förutsättningar för mer personal på spåren och mer nytta för pengarna. I motionen anges att antalet personer som arbetar direkt med underhåll har minskat med 1 500 sedan 1988 medan antalet personer som administrerar verksamheten har ökat med lika många. Vidare sägs att underhållet i dag sker i flera led, där alla inte har kunskap om förhållandena på spåren. I motionen konstateras även att antalet döda i tågtrafiken har ökat mycket kraftigt de senaste åren.

I motion 2011/12:T372 yrkar Pia Nilsson m.fl. (S) att regeringen bör överväga en återföring av det löpande och avhjälpande underhållet till Trafikverket. Som motiv till yrkandet anges i motionen att det krävs omfattande samordning mellan underhållsverksamhet och trafikledning, vilket gör att det finns klara fördelar med att Trafikverket bedriver bägge verksamheterna. I motionen konstateras att den ordning som finns i dag har lett till ständiga förseningar och mängder av inställda tåg. Näringslivet har enligt motionärerna drabbats mycket hårt, och föregående vinter blev situationen så allvarlig att flera större industriföretag fick göra produktionsneddragningar som en direkt följd av tågkaoset. I motionen anges vidare att Sverige är det enda land i Europa som inte har valt att behålla underhållet som en integrerad del av infrastrukturmyndighetens verksamhet.

I kommittémotion 2011/12:T429 yrkar Anders Ygeman m.fl. (S) i yrkande 8 att för att säkerställa ett fullgott avhjälpande och förebyggande underhåll och för att säkra effektivitet och samordning bör dessa tjänster återtas i Trafikverkets regi.

I motion 2011/12:T459 anser Lars Ohly m.fl. (V) i yrkande 2 att Trafikverket ska utföra det nödvändiga banunderhållet i egen regi. Bakgrunden till yrkandet är enligt motionärerna att under lång tid har del efter del i järnvägssystemet styckats av, delats upp och ofta privatiserats. Enligt motionärerna är järnvägstrafik ett naturligt monopol, där de olika delarna är intimt förknippade och beroende av varandra. Motionärerna konstaterar vidare att det är färre personer ute på spåren än vad som var fallet för 10–15 år sedan.

Näringsutskottets yttrande

Näringsutskottet framhåller i sitt yttrande (2011/12:NU1y) att det är väsentligt att statsmakterna noga följer de olika om- och avregleringar som har genomförts för att ta lärdom av dessa. Näringsutskottet pekar i det sammanhanget på att riksdagen våren 2011, på förslag av utskottet, uppmanade regeringen att göra en utvärdering av genomförda om- och avregleringar och då särskilt persontrafiken på järnväg.

Enligt näringsutskottets uppfattning är det vidare angeläget att insatser görs för att de marknader som har om- och avreglerats ska kunna fungera på ett effektivt sätt. I detta måste det enligt utskottet ingå att se till att de grundläggande förutsättningarna, såsom ett fungerande drifts- och underhållsarbete, är på plats.

Näringsutskottet lyfter även fram vikten av att drift och underhåll av järnvägen fungerar på ett tillfredsställande sätt för svensk industri och pekar på konsekvenserna för industrin av en bristfällig sådan verksamhet.

Mot den bakgrunden finner näringsutskottet att det finns skäl att vidta åtgärder för en mer effektiv hantering av drifts- och underhållsverksamheten. I det sammanhanget pekar utskottet även på att järnvägen i vissa fall är det enda möjliga transportalternativet och att den därigenom är en förut-

sättning för att näringsverksamheten ska kunna fortsätta. I vissa fall är det också en angelägen regionalpolitisk fråga, då ett enskilt företag kan svara för en stor del av sysselsättningen i regionen.

Vid en sammanvägning av olika närings-, konkurrens-, och regionalpolitiska aspekter ser näringsutskottet inget skäl för trafikutskottet att inte tillmötesgå de åtgärder som föreslås i motionerna. När det gäller vilka delar av drifts- och underhållsverksamheten som bör återföras till Trafikverket anser dock näringsutskottet att trafikutskottet är bäst lämpat att avgöra detta. Det skapar enligt utskottets mening ökade förutsättningar för en effektiv, samordnad och säker underhållsverksamhet.

Utskottets ställningstagande

För att kunna nå de nationella och internationella miljö- och klimatmålen är det nödvändigt att en större del av resenärerna och näringslivet väljer miljömässigt hållbara transporter. Ett väl fungerande järnvägssystem, med hög kvalitet och punktlighet, är enligt utskottet en förutsättning för att järnvägen ska bli ett attraktivt transportalternativ – ett transportalternativ som också verksamt kan bidra till att uppnå de transportpolitiska målen och till att utveckla ett hållbart samhälle. Utskottet kan konstatera att vårt svenska järnvägssystem tyvärr inte lever upp till detta i dag. Det råder ingen tvekan om att det är trångt på spåren och att järnvägens person- och godstransporter dras med problem när det gäller punktlighet. Ständiga förseningar men även inställda avgångar har blivit en del av resenärernas och näringslivets vardag. Under den föregående vintern blev situationen så allvarlig att åtskilliga större industriföretag fick göra produktionsneddragningar som en direkt följd av försenade och inställda tåg.

Enligt utskottets mening är en väsentlig orsak till problemen att vi, till följd av brist på en väl fungerande drifts- och underhållsverksamhet, har en dåligt underhållen och starkt försliten järnvägsinfrastruktur. Utskottet kan konstatera att en rad vitala åtgärder inom drift och underhåll inte fungerar på ett tillfredsställande sätt. Det gäller såväl snöröjning som förebyggande och avhjälpande underhåll – åtgärder som är helt nödvändiga för att infrastrukturen ska kunna nyttjas fullt ut och inte förlora i livslängd och kvalitet.

Utskottet är av uppfattningen att den fragmentisering vi har sett av drifts- och underhållsverksamheten under senare år har bidragit till brisakterna i verksamheten. I Sverige har regeringen, i motsats till andra länder, valt att avskilja järnvägsunderhållet från Trafikverket genom att bolagisera verksamheten och låta verket upphandla underhållet i konkurrens. De senaste årens stora problem i järnvägssystemet har enligt utskottet visat att det är fel väg att gå. Den uppdelning och splittring av underhållet som det innebär, med en rad inblandade aktörer utan helhetsansvar eller fullgod kunskap om arbete på spåren, kan enligt utskottets mening bidra till kapacitetsbrist med förseningar och inställda tåg samt säkerhetsrisker.

Mot den bakgrunden vill utskottet understryka att järnvägen är ett system. Drift och underhåll av järnvägssystemet kan i någon mån liknas vid en process som består av allt från förebyggande underhåll till behov av reinvesteringar. En förutsättning för att kunna kvalitetssäkra processen och säkerställa att resurser satsas i rätt tid och på rätt ställe är att det finns ett långsiktigt ansvar, en helhetsbild och även kunskap om systemet i sin helhet. Utskottet har fått information om att de upphandlade entreprenörernas drifts- och underhållsarbete i stället ofta begränsas av kontrakt och dålig information om infrastrukturens standard. För mycket resurser läggs därför ned på förhandlingar om hur avtal ska tolkas i stället för att faktiskt komma infrastrukturen till del. I sammanhanget kan nämnas de problem som Trafikverket haft med att till dryga kostnader bryta ett ingånget underhållsavtal på grund av meningsskiljaktigheter i tolkningen av delar av avtalet, vilket för närvarande är föremål för granskning inom konstitutionsutskottet.

Av avgörande betydelse för ett fungerande underhåll är naturligtvis även de människor som arbetar på spåren. Utskottet kan konstatera att en rad mycket allvarliga olyckor tyvärr har inträffat de senaste åren vid banarbete. Av Transportstyrelsens rapport *Kompetenskrav avseende säkerhet vid drift och underhåll samt nybyggnation av väg och järnväg, en förstudie* (TSG 2012-420) framgår att under de senaste tre åren (november 2008–oktober 2011) har 19 olyckor och 78 tillbud anmälts i samband med arbete på järnväg. Fragmentiseringen av drifts- och underhållsverksamheten kan enligt utskottets mening ha bidragit till att det är svårare att kontrollera och säkerställa att den personal som utför underhållet faktiskt har nödvändig säkerhetskunskap. Enligt Transportstyrelsens rapport är en bakomliggande orsak till antalet olyckor även att genomförd arbetsplanering ofta måste ändras under tiden som arbetet pågår på grund av ändrade förutsättningar. Enligt utskottets mening visar det även på betydelsen av att säkerställa effektiv samordning mellan trafikledning och underhållsverksamhet. För att kunna planera för drifts- och underhållsåtgärder på ett effektivt och, inte minst, säkert sätt är det en förutsättning att det finns en kunskap om en och helhetsbild av dessa verksamheter.

Mot bakgrund av att den ordning som finns i dag inte har lett till ökad effektivitet utan i stället har bidragit till förseningar och inställda tåg samt trafiksäkerhetsrisker är det utskottets uppfattning att underhållsarbetet måste organiseras på ett effektivare sätt. Trafikverket bör i en framtida organisation ta ett tydligare helhetsansvar för underhållet, inte minst för att garantera att den egna underhållskompetensen inte går förlorad. Som näringsutskottet anfört finns det också för närings-, konkurrens- och regionalpolitiska skäl att tillmötesgå de åtgärder som motionärerna förordar för att ge ökade förutsättningar för en effektiv, samordnad och säker underhållsverksamhet. Regeringen bör därför enligt utskottets uppfattning återkomma till riksdagen med förslag på hur en effektivare och samordnad underhållsorganisation ska utformas. Med hänsyn till det anförda bör riks-

dagen rikta ett tillkännagivande till regeringen om att snarast återkomma till riksdagen med förslag på hur järnvägsunderhållet fortsättningsvis ska organiseras.

Utskottet tillstyrker därmed delvis kommittémotion 2011/12:T343 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 5, motion 2011/12:T372 av Pia Nilsson m.fl. (S), kommittémotion 2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 8 och motion 2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V) yrkande 2.

Ansvar för järnvägsstationer m.m.

Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning till vidtagna och pågående initiativ avslår riksdagen motionerna.

Jämför reservation 14 (MP, V).

Motionerna

I kommittémotion 2011/12:343 yrkar Stina Bergström m.fl. (MP) i yrkandena 6 och 7 att delar av Jernhusens verksamheter, såväl verkstäder som terminaler, ska föras över till Trafikverket. Motiveringen till yrkandet är att det behövs ett sammanhållet system med en samhällsuppgift i stället för det ensidiga avkastningskrav som finns i dag. Enligt motionärerna ska samtliga operatörer erbjudas väl utrustade och moderna verkstäder och terminaler i alla delar av Sverige. I samma motion (yrkande 7) föreslår motionärerna att det ska finnas ett regelverk med minimikrav på öppettider, bemanning, information m.m. Ett exempel på ett statligt styrt sådant finns i Storbritannien.

I kommittémotion 2011/12:T458 yrkar Siv Holma m.fl. (V) i yrkande 5 delvis att ansvaret för järnvägsstationer ska flyttas från Jernhusen AB till Trafikverket. Skälet till yrkandet är att det är viktigt med god service, hög tillgänglighet, trygghet och en trevlig atmosfär om det kollektiva resandet ska öka. Att ett bolag som Jernhusen, vars enda syfte är att tjäna pengar, har ansvaret för stationer kan leda till bristande underhåll, dåligt öppethållande eller försäljning av stationsbyggnader. Motionärerna önskar även att Trafikverket ges ett speciellt uppdrag – att bygga bort otrygga miljöer för att på så sätt öka trygghetsupplevelsen hos bl.a. kvinnor.

I motion 2011/12:T459 framför Lars Ohly m.fl. (V) yrkandena 3 och 4 att behovet av förändringar när det gäller omfattningen och ägandet av verkstäder och depåer bör utredas. I motionen anges att det är viktigt att det finns tillräckligt antal verkstäder och depåer och att tillträdet till dessa sker på ett så optimalt sätt som möjligt utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv. I samma motion (yrkande 4) yrkas att ansvaret för stationsbyggnaderna flyttas från Jernhusen AB till Trafikverket. Bakgrunden till det är enligt motionärerna att Trafikverket redan ansvarar för en rad aktiviteter i

anslutning till stationerna, t.ex. informationsanläggningar och plattformar. Det finns därför enligt motionärerna uppenbara skäl att samordna verksamheten på ett bättre sätt.

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis kan konstateras att riksdagen den 31 maj 2000 godkände att verksamheten vid affärsverket Statens järnvägar skulle överföras till ett aktiebolag (prop. 1999/2000:78, bet. 1999/2000:TU11). Målet med bolagiseringen var att skapa effektiva och lönsamma järnvägsföretag som kan konkurrera på samma villkor som övriga intressenter på marknaden och garantera kunderna en god och prisvärd service, samtidigt som en marknadsmässig avkastning ges på ägarens kapital. För Jernhusen innebär detta att på kommersiella villkor tillgodose resenärers behov av ändamålsenliga stationer och tågoperatörers behov av verkstäder.

I propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (2008/09:35) förtydligas Jernhusens uppdrag i syfte att klargöra att bolagets fastighetsinnehav, inom ramen för en förvaltning på affärsmässig grund, ska användas för att främja effektiviteten i järnvägs- och transportsektorn.

Utskottet välkomnar att regeringen i propositionen om ny kollektivtrafiklag aviserar att regeringen avser att följa frågan om ansvar för, tillgång till och prissättning för hållplatser och bytespunkter för att kunna vidta åtgärder som säkerställer en tillfredsställande upplåtelse av denna typ av infrastruktur.

Utskottet vill vidare lyfta fram att Trafikverket och Jernhusen under 2008–2010 drev projektet ”Attraktiva Stationer”. Projektet är avslutat, men det är enligt uppgift från Trafikverket och Jernhusen numera en del av den ordinarie verksamheten att utveckla stationer och resecentrum som ger fler och nöjdare resenärer. Enligt uppgift kommer parterna att skriva ett gemensamt samverkansavtal. På fem års sikt finns förhoppningar om att minst 60 lokala utvecklingsprojekt är i gång med tydligt fokus på funktioner och service, drift och underhåll samt kunskapsinvesteringar och resenärsundersökningar.

I sammanhanget kan även nämnas att inom fördubblingsprojektet har ett branschgemensamt projekt som gäller tillträde till bytespunkter nyligen redovisats. Deltagare i arbetet har varit representanter för Branschföreningen Tågoperatörerna, Svensk Kollektivtrafik, Bussbranschen, Svenska Taxiförbundet, SKL, Jernhusen m.fl. Det övergripande målet för projektet har varit att ta fram principer för tillträde till och prissättning av bytespunkter, gemensamma system och öppna depåer för kollektivtrafik. I dokumentet presenteras en vägledning till process och principer för tillträde till och prissättning av bytespunkter inklusive hållplatser.

Utskottet kan avslutningsvis också nämna att i Trafikanalys rapport *Utvärdering av marknadsöppningar i kollektivtrafiken* (rapport 2011:9) sägs följande: ”Ett kännetecken för stationer och bytespunkter i Sverige är att ägandet – och därmed ansvaret – är splittrat på flera intressenter. En och samma station/-bytespunkt kan till olika delar ägas av Trafikverket, kommunen, landstinget, trafikhuvudmannen, Jernhusen och privata fastighetsägare. Dessutom är ansvarsfördelningen i vissa fall otydlig.” Trafikanalys har mot denna bakgrund startat två projekt som behandlar det splittrade ägandet av stationer och bytespunkter. Projekten ska avslutas under 2012.

Med hänvisning till vidtagna och pågående initiativ avstyrker utskottet motionerna 2011/12:343 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 6 och 7, 2011/12:T458 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 5 delvis och 2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V) yrkandena 3 och 4.

Plankorsningar

Utskottets förslag i korthet

Utskottet förutsätter att Trafikverket vidtar de åtgärder som är nödvändiga för att minska antalet döda och skadade i samband med plankorsningsolyckor. Riksdagen avslår mot denna bakgrund motionen.

Motionen

I motion 2011/12:T246 framför Margareta Pålsson (M) att plankorsningsolyckor kan få ödesdigra konsekvenser både för vägtrafikanterna och för tågtrafiken varför regeringen bör överväga ett förbud mot att bygga nya plankorsningar så länge de inte är av tillfällig och tidsbestämd natur. Enligt motionären har antalet dödade och skadade vid plankorsningar ökat de senaste åren. På grund av det stora antalet plankorsningar som fortfarande finns kvar i landet kommer de under en överskådlig framtid att vara en del av den svenska järnvägen. I motionen anges vidare att enligt Trafikverkets kartläggning bör plankorsningarna betraktas som den enskilt största säkerhetsrisken för tågtrafiken.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att nästan alla dödsolyckor med tåg inträffar vid plankorsningar och delar därför motionärens uppfattning om vikten av att skapa säkra plankorsningar. Utskottet har tagit del av information om att antalet plankorsningar på statens spåranläggningar de senaste åren har minskat från mer än 16 000 till ungefär 8 500. Utskottet har även fått veta att Trafikverket satsar stora resurser på att öka säkerheten i plankorsningar.

Målen är att plankorsningar ska vara säkra och tillgängliga, antalet döda och skadade i samband med plankorsningsolyckor inte ska öka, nollvisioken ska uppnås inom långtidsplanen, klagomålen på buller ska minska, vägprofil och sikt ska vara godtagbar och inga olyckor ska ske på grund av tekniska fel. För att uppnå målen satsar Trafikverket på bl.a. teknisk utveckling, forskning, kommunikation, stödsystem i form av it-system och regler samt fysiska åtgärder i plankorsningar.

Utskottet förutsätter att Trafikverket fortsätter att vidta de åtgärder som är nödvändiga för att minska antalet döda och skadade i samband med plankorsningsolyckor. Med anledning av detta avstyrks motion 2011/12:T246 av Margareta Pålsson (M).

Europeisk järnvägssamordning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna. Utskottet hänvisar till det arbete som pågår inom EU med att bygga upp ett enhetligt järnvägssystem och framhåller att en öppen och konkurrensutsatt europeisk järnvägsmarknad kommer att innebära positiva effekter för resenärerna.

Jämför reservation 15 (S, MP, V).

Motionerna

I motion 2011/12:T325 anger Adnan Dibrani (S) att det bl.a. av miljöhänsyn är angeläget att betydligt mer av godstrafiken flyttas över till järnvägen. Enligt motionären är järnvägen i ett EU-perspektiv för dåligt utbyggd och utnyttjad för att vara ett alternativ för långa godstransporter. Det finns många tekniska hinder i vägen såsom olika spårvidd och elsystem, vilket försvårar för järnvägstransporter. Enligt motionären krävs att EU tar ett ansvar för ett gemensamt järnvägssystem i Europa och den svenska regeringen bör aktivt driva frågan.

I kommittémotion 2011/12:T343 yrkar Stina Bergström m.fl. (MP) i yrkande 4 att regeringen bör arbeta för att de statliga europeiska tågbolagen ska samordna en europeisk tidtabell mellan huvudstäderna.

I motion 2011/12:T471 framför Annika Lillemets (MP) i yrkande 15 att de försök som har gjorts med tågcharter till Medelhavet har varit framgångsrika och bör byggas ut. Direkttåg och enkel prisvärd bokning till de 20–30 största destinationerna i Europa skulle enligt motionären kunna göra semesterresor med tåg mer attraktiva. Sverige bör därför verka för en sådan samordning inom EU.

Utskottets ställningstagande

Med anledning av de aktuella motionsförslagen vill utskottet erinra om det arbete som pågår inom EU med att bygga upp ett enhetligt järnvägssystem. Inom ramen för det arbetet har EU beslutat om tre olika järnvägspaket. I sammanhanget vill utskottet särskilt lyfta fram det s.k. driftskompatibilitetsdirektivet som i huvudsak syftar till att genom teknisk harmonisering och ömsesidigt erkännande av nationella tekniska regler underlätta för gränsöverskridande trafik genom att skapa en driftskompatibel och säker europeisk järnväg. Direktivet är genomfört i svensk rätt genom järnvägslagen och förordningar och föreskrifter meddelade med stöd av den. I nämnda direktiv anges att det ska tas fram tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) som anger vad som krävs för att uppfylla de väsentliga krav som finns angivna i direktivet. Specifikationerna delas in i olika delsystem, t.ex. trafikstyrning och signalering, infrastruktur och energi. Första delen av varje TSD redovisar den lagstiftande texten för kommissionens beslut, medan den andra delen redovisar de tekniska specifikationerna.

Europeiska järnvägsbyrån (ERA) driver utvecklingen av driftskompatibilitetsfrågor. Utskottet har fått information om att Transportstyrelsen är aktivt delaktig i ERA:s arbete om korsacceptans, godsvagnar, drift och trafikledning osv.

Utskottet vill även lyfta fram att det av EU har tagits beslut om att införa ett standardiserat trafikstyrningssystem på EU:s järnvägar, ERTMS. Syftet med ERTMS är att det ska bli enklare att köra tåg över landsgränser. De första banorna med ERTMS i Sverige är Botniabanan, Ådalsbanan, Haparandabanan och Citytunneln (nivå 2), Malmö C (nivå 1) och Västerdalsbanan (nivå 3). ERTMS införs på dessa banor under perioden 2008–2015.

Utskottet vill även påpeka att marknaden för internationell persontrafik numera är avreglerad i EU. Det betyder att olika företag har möjlighet att på marknadsmässiga villkor utveckla gränsöverskridande persontrafik.

Utskottet är övertygat om att en öppen och konkurrensutsatt europeisk järnvägsmarknad kommer att innebära positiva effekter för resenärerna. När det gäller motionsyrkanden om en gemensam europeisk tågtidtabell anser utskottet att det i första hand är branschens ansvar att utveckla sådana system. För järnvägsföretagen kommer avregleringen och utvecklingen av järnvägsmarknaden att innebära att branschens aktörer blir effektivare, vilket leder till att de kan erbjuda resenärerna bättre kvalitet och tjänster. Utskottet ser därför framför sig att en gemensam europeisk tågtidtabell kan komma att utvecklas inom EU i enlighet med vad som efterfrågas i motionen.

Mot bakgrund härav avstyrks motionerna 2011/12:T325 av Adnan Dibrani (S), 2011/12:T343 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 4 och 2011/12:T471 av Annika Lillemets (MP) yrkande 15.

Resenärsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna. Utskottet konstaterar att syftet med reformerna under senare år på järnvägs- och kollektivtrafikmarknaderna bl.a. har varit att skapa förutsättningar för att sätta resenärens behov i centrum.

Jämför reservation 16 (MP, V).

Motionerna

I motion 2011/12:T6 framför Stina Bergström m.fl. (MP) i yrkande 3 att det ska vara möjligt för en regional trafikmyndighet, eller den till vilken befogenhet har överlämnats enligt 2 § kollektivtrafiklagen, att ställa krav på operatörer med kommersiell trafik att ingå i ett gemensamt biljettsystem.

I motion 2011/12:T7 anför Siv Holma m.fl. (V) yrkande 3 att det ska vara möjligt för en regional trafikmyndighet, eller den till vilken befogenhet har överlämnats enligt 2 § kollektivtrafiklagen, att ställa krav på operatörer med kommersiell trafik att ingå i ett gemensamt biljettsystem. Motionärerna menar att det krävs en förbättrad samordning, bl.a. ett förbättrat och gemensamt biljettsystem, för att uppnå ett sammanhållet kollektivtrafiksystem.

I motion 2011/12:T224 föreslår Jan Lindholm och Tina Ehn (båda MP) yrkande 1–3 att ett biljettsystem med en kontakt för hela resan införs. Om ett sådant biljettsystem kan omfatta allt resande med kollektivtrafik vore det enligt motionärerna än bättre. I motionen anges att det vore enklast att ha ett statligt ägt bolag som fungerar som trafik huvudman för all spårtrafik i landet. Ett sådant bolag behöver inte köra tåg utan kan ägna sig åt resenären och själva resan medan flera olika företag utför själva trafikarbetet.

I samma motion (yrkande 2) föreslår motionärerna även att regeringen tar initiativ till en förhandling mellan samtliga läns trafik huvudmän och trafikutövare om att införa yrkespendlingskort som inte är låsta för pendling inom ett trafikområde. Motivet till detta är enligt motionärerna att det inte alltid är så att arbetsmarknadsregioner för den enskilde sammanfaller med den regionindelning som trafikutbudet erbjuder. Det finns också yrkesgrupper som tvingas arbeta korta perioder hos ett stort antal olika arbetsgivare.

I samma motion (yrkande 3) framför motionärerna att regeringen bör använda sin makt som ägare till SJ för att ge tydliga direktiv om att prismodellen måste ändras så att det är förutsägbart vad en tågresä kostar. Många resenärer väljer bilen eftersom de vet vad bränslet kostar, men omöjligt kan förutse vad tågbiljetten kommer att kosta.

I motion 2011/12:T233 konstaterar Christer Winbäck (FP) att samhället lägger stor kraft på att bygga bort risker för att skydda våra barn från faror. I motionen anges att det i medierna har berättats om barn som har blivit avkastade på okända stationer då de inte har kunnat göra sig för-

stådda eller kunnat uppvisa biljett. Ett sådant förfarande är enligt motionären förenat med stor fara för barnen och samhället bör därför skapa regler för hur detta ska kunna förhindras.

I motion 2011/12:T306 av Phia Andersson och Ann-Christine Ahlberg (båda S) anges att tiotusentals människor dagligen reser med bussar, till och från arbetet, på nöjesresor osv. Det är enligt motionärerna inte ovanligt att en bussresenär råkar ut för en akut sjukdom. Situationen kan vara livshotande om det inte finns sjukvårdskunnig personal ombord och om det är lång väg till närmaste samhälle. Motionärerna anser därför att alla bussar bör förses med första hjälpen-väskor och hjärtväskor, och sådan utrustning bör vara standard i nya bussar. Personalen måste utbildas i hur apparaturen används, och utbildningen skulle kunna läggas in som en del i busskortsutbildningen.

I motion 2011/12:309 av Penilla Gunther (KD) framförs att möjligheten att i samband med trafikeringsrätter ställa som villkor att ett barn under 12 år ska ha möjlighet att resa själva bör utredas. Motionären anger att det skulle kunna finnas särskilda barnplatser i en av vagnarna, precis som det finns handikapplatser, för att tågpersonalen ska ha lite extra koll. I Danmark har det funnits ett tåg med speciella ”barnguider” som utgår från Köpenhamn och ut i landet på fredag eftermiddag och tillbaka söndag eftermiddag.

I kommittémotion 2011/12:T343 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 8 konstateras att det måste vara enkelt att boka biljetter. Motionärerna föreslår därför att det ska finnas en nationellt samordnad biljettbokning där samtliga operatörer är med. Vidare föreslås i motionen att det ska finnas ett gemensamt riksårskort för tåg och bussar i Sverige.

I motion 2011/12:T459 yrkar Lars Ohly m.fl. (V) i yrkande 9 att regeringen bör utreda möjligheten och förutsättningarna för att skapa ett resanderåd med uppgift att samordna informationen till de resande, t.ex. när förseningar inträffar. Enligt motionärerna ska resenärerna inte behöva fundera på vad eller vem som har orsakat förseningen utan ska så snabbt som möjligt få korrekt information, t.ex. om tidsförluster, ersättningstrafik osv.

I motion 2011/12:T471 framför Annika Lillemets m.fl. (MP) i yrkande 8 att ett sätt att minska behovet av flygresor är att skapa bekväma och prisvärda nattågsförbindelser. En förutsättning är enligt motionärerna att förseningarna minskas till ett minimum och att vagnarna är i toppklass. I dag köper inte någon operatör in nya ligg- och sovvagnar. Ett moderniserat SJ med ett tydligt samhällsuppdrag skulle enligt motionärerna spela en viktig roll för att uppnå detta.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla att syftet med reformerna under senare år på järnvägs- och kollektivtrafikmarknaderna bl.a. har varit att skapa förutsättningar för att sätta resenärens behov i centrum. Genom en mer

funktionsenlig befogenhet och en tydligare roll- och ansvarsfördelning ökar förutsättningarna för att aktörerna ska kunna fokusera på sin kärnverksamhet – kundnytta. Reformen på kollektivtrafikområdet bidrar även till ökade möjligheter till samordning och på så sätt förbättringar för resenären. Utskottet vill även lyfta fram de regler om resenärsrättigheter som har tagits fram på EU-nivå. Genom dessa ges ytterligare incitament för aktörerna att sätta resenären i centrum. Mot denna bakgrund instämmer utskottet med motionärerna i att utvecklingen av system som underlättar för resenärer och ett tryggt, säkert och tillgängligt transportsystem för alla är av stor betydelse.

I en motion föreslås lämpliga former för yngre barns möjligheter att resa med tåg på egen hand. Enligt utskottet mening är det inte riksdagens sak att avgöra formerna för ensamma barns resande med tåg. När sådana tjänster efterfrågas bör det närmast vara det berörda trafikföretagets uppgift att organisera formerna för detta. Utskottet vill i sammanhanget peka på att vissa flygföretag erbjuder tjänster för hur barn som reser ensamma kan tas om hand. När det gäller motionsyrkandet om att skapa regler för att förhindra att ensamma barn kastas av från tåg då de inte kunnat göra sig förstådda eller uppvisa biljett vill utskottet först framhålla att det inom Regeringskansliet pågår ett arbete med att kartlägga hur rättigheterna i konventionen för barnets rättigheter återspeglas både i den svenska lagstiftningen och i dess praktiska tillämpning. Kartläggningen ska sedan användas som underlag för regeringens framtida övervägande och beslut för att genomföra barnrättspolitiken.

Utskottet vill även lyfta fram att statligt ägda bolag ska ha en genomtänkt och förankrad policy och strategi för att hantera bl.a. socialt ansvarstagande såsom etik, arbetsvillkor och mänskliga rättigheter. Arbetet ska kommuniceras såväl externt som internt. De statligt ägda bolagen förväntas bedriva ett aktivt arbete i dessa frågor såväl i de egna bolagen som i samarbete med affärspartner, kunder och leverantörer. Enligt uppgift har SJ ett internt regelverk med bl.a. anvisningar för ombordpersonal. I dessa finns bl.a. anvisningar om avvisning av personer. Barn under 15 år ska enligt anvisningarna bara avvisas om det är absolut nödvändigt och i så fall inte förrän det har säkerställts att det finns någon som tar emot barnet på stationen. SJ har sedan hösten 2011 vidtagit ytterligare åtgärder för att säkerställa att de anställda känner till det interna regelverket.

Med anledning av motionen om resanderåd kan nämnas att utskottet tidigare har behandlat frågor om resanderåd, senast i betänkandet 20010/11: TU13. Utskottet har bl.a. anfört att det i syfte att säkerställa dagens samverkan och driva på en vidare utveckling på en avreglerad marknad sannolikt krävs ett visst ökat statligt engagemang och att staten ställer krav på samverkan utifrån ett uttalat resenärsperspektiv. Utskottet välkomnade därför att Transportstyrelsen med stöd av bemyndigande i kollektivtrafiklagen har tagit fram föreskrifter och allmänna råd för att förbättra trafikantinformationen och göra det rimligt lätt för resenären att hantera en situation där

det finns flera säljare på marknaden. Av Transportstyrelsens allmänna råd framgår att uppgifterna ska lämnas till Samtrafiken som samlar uppgifterna i reseplaneraren Resrobot. Utskottet anser att det är positivt med denna typ av frivilliga lösningar för att ur ett resenärsperspektiv skapa en bra samordning.

Övriga initiativ för att förbättra resenärsinformationen är bl.a. Trafikverkets satsning på bättre trafikinformation till resenärer och godstransportörer genom bl.a. nya mätmetoder som ger säkrare prognoser, stärkt uppföljning, särskilda åtgärder vid större stationer, reservdelshållning av utrustning för trafikinformation, automatiska högtalarutrop för jämnare kvalitet, samverkan med entreprenörer och järnvägsföretag och inrättandet av en riksoperativ chef för trafikinformation.

När det gäller motionsförslag om gemensamma biljettsystem har utskottet tidigare framfört (senast i bet. 2011/12:TU13) att det i första hand är branschens ansvar att utveckla ett gemensamt system för bokning, betalning och distribution av biljetter. Utskottet är dock positivt till att regeringen har uttryckt att den noga kommer att följa utvecklingen inom området och vid behov vidta åtgärder. Regeringen har också framhållit i proposition 2009/10:200 Ny kollektivtrafiklag att i händelse av att ett samordnat betalsystem inte uppkommer på annat sätt avser regeringen att återkomma med förslag till lagstiftning om bl.a. krav på anslutning till ett gemensamt system. Utskottet vill mot den bakgrunden lyfta fram att fördubblingsprojektet har initierat utredningen Framtidens betallösningar. En handlingsplan har tagits fram för att steg för steg kunna utveckla gemensamma betallösningar inom kollektivtrafiken.

I sammanhanget vill utskottet också lyfta fram att Samtrafiken möjliggör bl.a. kombinationer av olika trafikföretag och färdmedel på en och samma biljett, en s.k. Resplusbiljett, samt att Svensk Kollektivtrafik och ett antal aktörer inom kollektivtrafikens område har tagit initiativ till företaget Resekortet i Sverige AB. Företaget samordnar utvecklingen av biljett- och betalsystem för köp av resor med kollektivtrafiken i Sverige. Målet är att det ska bli möjligt att använda sitt Resekort som betalmedel för resor hos andra trafikhuvudmän och operatörer än hos den där kortet är utställt. Det ska också bli betydligt enklare att utforma samarbeten mellan olika trafikhuvudmän och operatörer då alla använder samma plattform som bas för betalsystemen.

När det gäller nattågstrafiken i övre Norrland har Trafikverket inlett ett nytt anbudsförfarande för den avtalsperiod som startar 2013. I sitt svar på en skriftlig fråga om nattågstrafiken till Norrland den 23 november 2011 framförde statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd att Trafikverket inför den nya avtalsperioden för nattågstrafiken, med trafikstart 2013, har kommit överens med Affärsverket Statens Järnvägar (ASJ), som tillhandahåller vagnarna, om hur möjligheterna för rullstolsanvändare att resa med nattågen ska förbättras. Statsrådet framförde vidare att den lösning som var möjlig att genomföra med de befintliga vagnarna är att utrusta förstaklassvag-

narna med samma rullstolslyft som redan finns på andra vagnar. Då kan man nå sovkupén även vid stationer där plattformslift saknas. Ytterligare förbättringar av tillgängligheten i sov- och liggvagnar kräver omfattande ombyggnad, jämförbart med nybyggnation av vagnar.

När det gäller motionsförslaget om första hjälpen-utrustning på bussar har utskottet tagit del av information om att alla bussar i Sverige är utrustade med en första hjälpen-utrustning. I utbildningen, men även i fortbildningen av bussförare, ingår grundläggande första hjälpen-utbildning.

Med hänsyn till vad som ovan anförts avstyrker utskottet motionerna 2011/12:T6 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 3, 2011/12:T7 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 3, 2011/12:T224 av Jan Lindholm och Tina Ehn (båda MP) yrkandena 1–3, 2011/12:T233 av Christer Winbäck (FP), 2011/12:T306 av Phia Andersson och Ann-Christine Ahlberg (båda S), 2011/12:T309 av Penilla Gunther (KD), 2011/12:T343 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 8, 2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V) yrkande 9, 2011/12:T471 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 8.

Arlandabanan

Utskottets förslag i korthet

Utskottet välkomnar regeringens skrivelse om Arlandabanan och delar regeringens bedömningar. Utskottet ser även positivt på de initiativ som har tagits till att utveckla kollektivtrafiken till och från Arlanda flygplats. Mot denna bakgrund lägger riksdagen regeringens skrivelse till handlingarna och avslår motionerna.

Jämför reservationerna 17 (S, MP) och 18 (V).

Skrivelsen

Bakgrund

Regeringen har till riksdagen kommit in med skrivelse 2011/12:93 Arlandabanan. I skrivelsen redogörs för förhållanden som rör Arlandabanan och regeringens syn på vissa frågor avseende banan.

Riksdagen beslutade 1994 att godkänna regeringens förslag till grundläggande principer för avtal om Arlandabanan. Mot bakgrund av riksdagens beslut godkände regeringen avtalen om Arlandabanan i september 2004 och beslutade om utbetalning av 850 miljoner kronor som bidrag till projektet samt uppdrog till Banverket, Luftfartsverket, Statens järnvägar och Riksgäldskontoret att ingå olika avtal eller göra åtaganden för statens del i projektet. I syfte att åstadkomma en samordnad och integrerad trafik på Arlandabanan och i Mälardalen godkände regeringen i februari 1995 ett kompletterande avtal om Arlandabanan. Samtidigt enades avtalsparterna om villkoren för en option om uppsägning av Arlandabaneprojektavtalet,

en överenskommelse om viss utökning av projektet på Arlanda central samt vissa principer för trafikrättigheterna på Arlandabanan. De slutliga avtalen om Arlandabanan undertecknades den 3 juli 1995.

Arlandabanan

Arlandabanan är ett s.k. offentlig-privat samverkansprojekt (OPS). Det innebär att Arlandabanan är ett mellan staten och det privata näringslivet samfinansierat infrastrukturprojekt med omfattande risköverföringar från beställaren (staten) till leverantören, dvs. det privata näringslivet. Riskerna när det gäller myndighetskrav, opinion, organisation, projektering, byggande, drift, underhåll och trafik har överförts till leverantören. När det gäller risker för finansiering och planering har dessa fördelats mellan parterna. De kvarstående riskerna i projektet i driftsskedet bärs till stor del av det privata näringslivet genom banker som lånat ut medel till finansieringen av projektet och av ägarna genom aktieägarlån och aktiekapital. Statens risk i projektet omfattar ett villkorslån på 1 miljard kronor. Det återbetalas i form av vinstdelning, s.k. royalty. Riskfördelningen är gjord på ett sådant sätt att avtalet är att betrakta som en koncession.

Arlandabanan omfattar järnvägen mellan Rosersberg via Arlanda flygplats till Odensala samt järnvägsstationerna på Arlanda (3 stycken) och plattform 1 med spår 1 och 2 på Stockholms central. Anläggningarna upphandlades av Arlanda Infrastructure AB (AIAB), namnändrat 2008 från Abanan Projekt AB. Staten och AIAB fördelade riskerna i projektet mellan sig. I upphandlingen ingick även att driva en snabbtågspendel mellan Arlanda och Stockholms central med krav på en minsta frekvens på kvarts trafik morgon, dag och kväll samt en maximal restid på 20 minuter. AIAB:s avtalspart är A-Train AB. A-Train byggde Arlandabanan 1995–1999. I samband med trafikstarten i november 1999 överfördes ägandet av anläggningen till det statligt ägda bolaget AIAB. Som betalning erhöll A-Train nyttjanderätten till anläggningen till 2040 och en exklusiv rätt och skyldighet att driva snabbtågspendeltrafiken. A-Train ansvarar för att projektet finansieras under avtalsperioden utöver det royaltylån som staten har ställt ut.

A-Train har dock en skyldighet att låta andra tågföretag nyttja spåren på Arlandabanan i den utsträckning det finns ledig bankapacitet. Järnvägsföretagen ska då betala banavgifter till A-Train samt en avgift för varje av- och påstigande passagerare vid Arlanda.

Utökad tågtrafik till och från Arlanda

För närvarande kör AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) och Landstinget i Uppsala län (UL) samordnad pendeltågstrafik som innebär att resenärer från SL:s pendeltåg kan nå Arlanda genom en omstigning till UL:s pendeltåg i Upplands Väsby.

Av skrivelsen framgår att SL och UL har en gemensam avsikt att ansöka om kapacitet på sträckan Älvsjö-Arlanda-Uppsala för att köra pendeltåg två gånger per timme fr.o.m. december 2012. Resan mellan Stockholms central och Arlanda beräknas till drygt 35 minuter. SL kommer att betala banavgifter till Trafikverket och A-train samt en stationsavgift till A-Train för av- och påstigande vid Arlanda central. I regeringens skrivelse anges att det för närvarande pågår förhandlingar om villkoren.

I skrivelsen konstateras att det kan vara svårt att ytterligare utöka pendeltågstrafiken till Arlanda, då det inte finns tillräckligt med kapacitet på Ostkustbanan mellan Stockholms central och Upplands Väsby för fler tåg än de som nu planeras. Trafikverket och AIAB arbetar med att undersöka förutsättningar för en kapacitetsökning samt möjligheterna till mindre trimningsåtgärder.

Optionen att lösa ut A-Train AB ur avtalet

AIAB har rätt att under vissa förutsättningar och mot ekonomisk kompensation till A-Train säga upp avtalet och överta rörelsen när 15 år har förflutit, räknat från den 3 juli 1995, den s.k. optionen. Optionen kan utnyttjas från juli 2010 men endast om trafiken enligt regeringens uppfattning inte har utvecklats enligt regeringens förväntan när det gäller integrationen (inklusive koordineringen) av den lokala, regionala och interregionala tågtrafiken.

Regeringen gör bedömningen att trafiken för närvarande i allt väsentligt är väl integrerad och att det därför inte finns någon avtalsmässig grund för att utnyttja optionen. Till grund för sin bedömning lägger regeringen bl.a. följande. Den lokala och regionala trafiken som i dag bedrivs av SL och UL har lyckats integrera pendeltågstrafiken inom Stockholms län på sträckan Södertälje-Stockholm-Märsta med pendeltågstrafiken i Uppsala län på sträckan Gävle-Uppsala-Upplands Väsby. SJ AB:s trafik i Mälardalen och fjärrtågen mot norr angör också Arlanda och är därmed väl integrerad på sträckan. Regeringen konstaterar att trafiken mot norr är mycket god och integrationen av trafiken mot Stockholms norra och södra förorter är god. Vidare konstaterar regeringen att tågtrafiken söderut och västerut inte är lika väl integrerad som övrig interregional trafik. Det beror i allt väsentligt på bristande kapacitet söder om Stockholms central och på fyrsåret mellan Stockholms central och Upplands Väsby samt på att trafiken från väster (Enköping och Västerås) inte har någon direkt koppling till Arlandabanan. Totalt finns ca 114 avgångar varje vardagsdygn från Arlanda med andra järnvägsföretag än Arlanda Express.

Kostnaden för att utnyttja optionen

För det fall att förutsättningar för staten att utnyttja optionen skulle vara för handen, har AIAB gjort en värdering av vad det skulle kosta staten att utnyttja den. Av skrivelsen framgår att A-Train har rätt till ersättning för utestående lån, upplupna leasingavgifter för tågen, lös egendom, samtliga

avvecklingskostnader samt ersättning för utebliven avkastning på eget kapital fram till den dag avtalet upphör. AIAB:s styrelse har framfört att det för närvarande inte är nödvändigt att utnyttja optionen för att uppnå de trafikpolitiska målen med Arlandabanan. Kostnaden för att utnyttja optionen är för närvarande hög och AIAB har svårt att på företagsekonomiska grunder motivera en inlösen av optionen. Regeringen framför i skrivelsen att den delar AIAB:s bedömning.

Motionerna

I motion 2011/12:T8 konstaterar Anders Ygeman m.fl. (S) att Arlandabanan har potential att utvecklas ytterligare för att främja snabba och klimatsmarta transporter till och från Arlanda flygplats. Enligt motionärerna drar sig många resenärer för att använda Arlanda Express på grund av det höga biljettpriset, vilket får till följd att man i stället använder mer miljöbelastande och trängselskapande resesätt som buss, taxi eller egen bil. I motionen heter det att Arlandabanan och Arlanda Express bör bli mer integrerat med andra transportslag och att det ska vara enkelt att köpa biljetter och kombinera en resa med Arlanda Express med andra tågresor. Motionärerna ser därför mycket positivt på de förhandlingar som nu pågår för att kunna köra SL:s pendeltåg på Arlandabanan och framhåller att det är av största vikt att avtalet blir så avvägt att SL:s ekonomi inte äventyras och att det främjar ett ökat och bättre resande på Arlandabanan.

I motion 2011/12:T211 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 1 och 2 framförs att regeringen omedelbart bör ta initiativ till att omförhandla avtalet med A-train så att Arlandaresenärerna erbjuds fler och billigare tågtransporter till och från flygplatsen. Vidare yrkas att regeringen offentliggör vad det skulle kosta att använda optionsrätten för att ta över driften av Arlandabanan. Som skäl för yrkandena anförs att Arlandabanan är kraftigt underutnyttjad till stor del beroende på att driften av järnvägen har överlåtit till ett bolag som försvårar för andra aktörer att konkurrera på järnvägen.

I kommittémotion 2011/12:T458 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 5 delvis yrkas att staten ska använda sig av sin optionsrätt och lösa ut A-Train som operatör på Arlandabanan och att Trafikverket ska överta ansvaret för järnvägssträckan.

Utskottets ställningstagande

Regeringen har i skrivelse 2011/12:93 Arlandabanan lämnat sin syn på vissa frågor om Arlandabanan. Regeringens bedömning är 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. Kostnaden för att utnyttja optionen är dessutom, menar regeringen, för närvarande hög för staten och avsevärt större än värdet på nyttjanderätten. Regeringens uppfattning är vidare att värderingen av optionen inte bör offentliggöras, då det kan under-

gräva statens förhandlingsposition vid eventuella framtida förhandlingar. Utskottet välkomnar skrivelsen och har ingen annan uppfattning än regeringen när det gäller de frågor om Arlandabanan som tas upp i skrivelsen. Utskottet har även med tillfredsställelse tagit del av att statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd i sitt svar på en interpellation den 27 september 2011 framförde att Näringsdepartementet löpande följer verksamheten i bolaget.

Utskottet vill i sammanhanget framhålla betydelsen av att minska de klimatbelastande utsläppen från marktransporter till och från Arlanda flygplats. Det 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 till att utveckla kollektivtrafiken till och från Arlanda flygplats. I sammanhanget vill utskottet särskilt lyfta fram att A-Train har öppnat upp för lokal pendeltågstrafik mellan Arlanda och Stockholms central. Vidare pågår diskussioner mellan Stockholms länstrafik, SL, och A-Train om en pendeltågslinje mellan Älvsjö och Uppsala via Arlanda. Utskottet är medvetet om kapacitetsbristen på Ostkustbanan mellan Stockholms central och Upplands Väsby. Utskottet ser därför positivt på de diskussioner som förs bl.a. inom ramen för Arlanda Forum om tidtabellsläggning, effektiv fördelning av tåglägen osv.

Med hänvisning till det nu sagda avstyrker utskottet motionerna 2011/12:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S), 2011/12:T211 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 1 och 2, kommittémotion 2011/12:T458 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 5 delvis. Utskottet föreslår vidare att regeringens skrivelse läggs till handlingarna.

Gotlandstrafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna. Utskottet utgår ifrån att betydelsen av långsiktiga, stabila och hållbara avtal om Gotlandstrafiken samt ett slopande av Gotlandstillägget får den höga prioritet de förtjänar i den fortsatta beredningen. Utskottet förutsätter därmed att syftet med de aktuella motionsförslagen kommer att tillgodoses.

Jämför reservation 19 (S, MP, V).

Allmänt

Linjesjöfarten till och från Gotland regleras av staten sedan 1971. Syftet med regleringen är att trygga en tillfredsställande färjeförbindelse med Gotland året runt. Den modell som staten tillämpar för att tillhandahålla trafiken är anbudsförfarande i konkurrens. Trafikverket har enligt sin instruk-

tion i uppgift att ingå och ansvara för statens avtal om linjesjöfart till Gotland. En förutsättning för den modell som staten har valt att tilldela tjänstekoncession är konkurrens mellan operatörerna och att flera anbud lämnas in. Från 1999 till 2010 var Rikstrafiken den myndighet som ansvarade för att trafiken kom till stånd. Från 2011 ligger detta ansvar på Trafikverket. Sedan det statliga engagemanget inleddes har, med undantag för avtalsperioden 1988–1997, operatörerna varit Rederiaktiebolaget Gotland och Destination Gotland. Avtalsperioden för den nuvarande operatören Destination Gotland AB är 2009–2015. Enligt uppgift från Trafikverket har verket och Destination Gotland enats om innehållet i ett korttidsavtal för färjetrafiken till Gotland. Korttidsavtalet omfattar två år, dvs. fram till februari 2017. Avtalet är i huvudsak likt det gällande avtalet som går ut i januari 2015.

Motionerna

Christer Engelhardt (S) har väckt tre motioner om Gotlandstrafiken. I motion 2011/12: MJ210 framförs i yrkande 2 att de senaste två årens genomförda och aviserade fraktkostnadsökningar slår mycket hårt mot jord- och skogsbruket och livsmedelsindustrin på Gotland. Motionären konstaterar att de höga fraktkostnaderna är ett hot mot de gröna näringarna på Gotland, och det är viktigt att hitta bestående lösningar när det gäller både fraktpriser och Gotlandstillägget.

I motion 2011/12: T219 framhåller motionären vikten av att färjetrafiken till Gotland ges en långsiktig lösning med ett hållbart avtal. Motionären menar att diskussioner om förseningar och en eventuell förlängning av det gällande trafikavtalet skapar en lokal oro. Färjetrafiken till och från Gotland är enligt motionären en livsavgörande förbindelse för Gotlands överlevnad, dess utveckling och dess konkurrenskraft i förhållande till övriga delar av Sverige.

I motion 2011/12: T380 framför motionären att det är viktigt att frågan om Gotlandstillägget får en långsiktig, stabil och hållbar lösning och att frågan ges den höga prioritet som trafikutskottet tidigare har framhållit att den bör ha. Motionären konstaterar även att myndigheten Tillväxtanalys menar att det är viktigt att en avreglering sker under ordnade former och att olika åtgärder för att förbättra förutsättningarna för konkurrens vidtas. Mot den bakgrunden är det viktigt att det börjar hända något i frågan.

I motion 2011/12: T287 anför Gustaf Hoffstedt (M) att färjetrafiken till och från Gotland måste förbli konkurrenskraftig trots att nya regleringar införs, såsom EU:s kommande svaveldirektiv. Direktivet innebär en stor och kostnadsdrivande förändring på kort tid, och det är enligt motionären angeläget att färjetrafiken till Gotland fortsatt är konkurrensneutral.

I motion 2011/12: T333 konstaterar Nina Lundström (FP) yrkande 2 att Gotlands kommunikationer med omvärlden är grunden för livskraft och utveckling och en förutsättning för en levande ö. Det är enligt motionären

inte bara en fråga om pris och tillgänglighet utan även om långsiktighet och stabilitet. I motionen anges vidare att Nynäshamn bör vara en av minst två fastlandshamnar för Gotlandstrafiken och att villkoren för trafiken ska vara långsiktiga. Färjetrafiken ska bedrivas med snabbgående färjor med tillräcklig kapacitet för gods- och persontrafiken. Enligt motionären bör vidare möjligheten för etablering av frihamn och omlastning för containerhantering utredas.

Utskottets ställningstagande

För att kunna utvecklas och hävda sig i konkurrensen med resten av Sverige är Gotland beroende av väl fungerande förbindelser med fastlandet, såväl för gods som för resenärer. Utskottet vill därför framhålla att långsiktiga, stabila och miljömässigt hållbara avtal om Gotlandstrafiken är av avgörande betydelse för Gotland. Enligt utskottets mening har staten ett fortsatt ansvar för att det finns sådana tillfredsställande transportmöjligheter till och från Gotland som ger möjligheter för ön att utvecklas. Vid planering av den framtida utformningen av Gotlandstrafiken ska riksdagens transportpolitiska mål om en hållbar utveckling möjliggöra en utgångspunkt liksom möjligheterna att utveckla trafiken på ett sätt som tillgodoser den framtida efterfrågan från näringsliv, turism och bosatta.

Synen på transporterens strategiska betydelse för Gotland delas av regeringen. Statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd har i svar på en skriftlig fråga den 28 september 2011 bl.a. klargjort att färjetrafik till och från Gotland av god kvalitet är av stor betydelse för medborgare och näringsliv i regionen. Statsrådet anförde vidare att hon vid flera tillfällen träffat företrädare för Region Gotland för att diskutera framtiden för färjetrafiken samt att regionen och regeringen är överens om att det är ett fortsatt ansvar för staten att se till att det finns en tillfredsställande trafikförsörjning till Gotland.

När det gäller Gotlandstillägget kan konstateras att frågan har varit en följetong politiskt. Redan när det infördes genom beslut av riksdagen (bet. TU1975/76:15) betonades av utskottet att stödet skulle vara provisoriskt och inte få prejudicerande verkan. Regeringen hörsammade utskottets uppfattning och föreslog genom prop. 1985/86:105 att Gotlandstillägget skulle slopas. Ett enigt utskott gav dock regeringen tillkänna att man inte var beredd att godta en omedelbar avveckling av stödet och förordade att regeringen ägnade frågan förnyade överväganden i samband med kommande ställningstagande om ett nytt avtal för Gotlandstrafiken. Efter förslag från regeringen beslöt riksdagen våren 1996 att stödet, som då uppgick till 0,6 procent skulle avvecklas stegvis med 0,2 procentenheter per år med start från den 1 januari 1997. Hösten 1997 återkom dock regeringen till riksdagen och föreslog att den fortsatta avvecklingen av Gotlandstillägget, som då var nere i 0,4 procent, skulle anstå med hänsyn till negativa effekter som befarades för näringslivet och de boende. Riksdagen beslöt i enlighet

med regeringens förslag. Utskottet har därefter ett flertal år behandlat enskilda motionsförslag om Gotlandstillägget och då förutsatt att regeringen återkommer till riksdagen så fort förutsättningar finns för att lösa frågan och slopa Gotlandstillägget. Utskottet har också uttalat i stor enighet att frågan om att slopa Gotlandstillägget bör ha högsta prioritet.

Utskottet välkomnar därför att regeringen har gett Tillväxtanalys i uppdrag att analysera systemet med ett s.k. Gotlandstillägg och en högstprisreglering. I redovisningen av uppdraget föreslår Tillväxtanalys bl.a. att Gotlandstillägget tas bort. Enligt Tillväxtanalys handlar argumenten mot det rådande systemet främst om att det inte går att överblicka eller kontrollera och att det därför inte går att säga vilka effekter det får för Gotland och resten av landet. Tillväxtanalys ger även förslag på hur nuvarande system ska kunna ersättas med mer transparenta och effektiva åtgärder för att främja långsiktigt stabila förutsättningar för Gotlands tillväxt och utveckling. Tillväxtanalys anser att en lämplig tidpunkt för att avskaffa dagens system kan vara i samband med det nya avtalet för färjetrafiken. Tillväxtanalys trycker vidare på vikten av att en avreglering sker under ordnade former. Tillväxtanalys rapport har remissbehandlats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Utskottet vill återigen framhålla vikten av att Gotlandstillägget slopas. Enligt utskottets mening bör frågan om ett avskaffande av Gotlandstillägget tas upp i samband med det nya avtalet om färjetrafiken eller vid annan tidpunkt som regeringen finner lämplig. Utskottet förutsätter vidare att den fortsatta beredningen av ett nytt avtal om Gotlandstrafiken kommer att utmyнна i färjetrafik som tillgodoser både näringslivets och resenärers behov av goda och hållbara kommunikationer.

Mot denna bakgrund utgår utskottet ifrån att betydelsen av långsiktiga, stabila och hållbara avtal om Gotlandstrafiken samt ett slopande av Gotlandstillägget får den höga prioritet de förtjänar i den fortsatta beredningen. Utskottet förutsätter därmed att syftet med de aktuella motionsförslagen kommer att tillgodoses. Det finns därför inte nu anledning för riksdagen att ta något initiativ i ärendet. Utskottet avstyrker således motionerna 2011/12: MJ210 yrkande 2, 2011/12: T219 och 2011/12: T380 av Christer Engelhardt (S), 2011/12: T287 av Gustaf Hoffstedt (M) och 2011/12: T333 av Nina Lundström (FP) yrkande 2.

Reservationer

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

1. Upprivning av kollektivtrafiklagen, punkt 1 (V)

av Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V) yrkande 10.

Ställningstagande

Regional kollektivtrafik är en klimatsmart samhällelig nyttighet som kräver stabilitet och pålitlighet för att vara effektiv och resenärstillsvärd. Resenärerna måste tillförsäkras ett sammanhållet system med god överblickbarhet där det är lätt och smidigt att byta mellan linjer och få information från en och samma källa. Men i stället för att ha resenärerna som utgångspunkt har regeringen valt att fokusera på företags rätt att etablera sig på marknaden. Det är enligt min uppfattning fel väg att gå. Det finns inte heller några internationella exempel som stöder regeringens tes att en avreglerad kollektivtrafik ger ett ökat trafikutbud och lägre priser. Tvärtom har det visat sig att de länder som lyckats bäst med att attrahera resenärer till kollektivtrafiken har ett system som liknar det som vi har haft i Sverige under de senaste 10–15 åren, ett system som innebär att det offentliga tar ett stort organisatoriskt och finansiellt ansvar medan själva utförandet kan bedrivas av olika aktörer.

Jag vill därför att regeringen återkommer till riksdagen med ett förslag som river upp beslutet om att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

2. Komplettering av kollektivtrafiklagen, punkt 2 (MP, V) av Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i järnvägslagen (2004:519),
2. lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik med de ändringarna att
 - a) ordet vatten tas bort från 1 kap. 1 § lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik,
 - b) de delar som avser 1 a—2 a §§ i lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik utgår och
 - c) tidpunkten för ikraftträdande i lagarna under punkterna 1 och 2 bestäms till den 1 augusti 2012.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2011/12:T6 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 2 och

2011/12:T7 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 1 och

bifaller delvis proposition 2011/12:76 punkterna 1 och 2.

Ställningstagande

Vi anser att regeringens förslag om att kollektivtrafiklagen ska utvidgas till att även omfatta kollektivtrafik på vatten bör avslås. Skälet för detta är att vi anser att kollektivtrafiken på vatten fungerar i dag. Vi anser att offentligt finansierad kollektivtrafik på vatten bör stimuleras och har svårt att se att förslagen i regeringens proposition verkar i en sådan riktning. Det finns i stället en risk för att kommersiella aktörer bara bedriver båtturer sommartid och därmed undergräver ekonomin för åretruntrafiken för fastboende. I regioner där endast en eller ett par kommuner har behov av kollektivtrafik på vatten kan det även bli svårt att få gehör för sina behov hos den gemensamma myndigheten.

Både kommunala och kommersiella aktörer bedömer att systemet med trafikförsörjningsplaner och trafikplikt även ökar byråkratin och försvårar möjligheterna att etablera kollektivtrafik på vatten. Mot bakgrund av den ökade administrationen riskerar nyetablering av kollektivtrafik till sjöss därför att i vissa fall försvåras och försenas. Vi menar att det inte finns något som hindrar en kommun från att frivilligt överlämna kollektivtrafik på vatten till en regional trafikmyndighet om den vill, men lagändringen skulle innebära att de blir tvungna att göra detta.

Det ovanstående gäller även för regeringens förslag om att EU:s kollektivtrafikförordning ska tillämpas också på kollektivtrafik på vatten.

Riksdagen bör därför avslå regeringens förslag om att kollektivtrafiklagen ska utvidgas till att omfatta även kollektivtrafik till sjöss och att EU:s kollektivtrafikförordning ska göras tillämplig även på sjöfart.

3. Utvärdering av kollektivtrafiklagen m.m., punkt 3 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP), Siv Holma (V) och Roza Güclü Hedin (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2011/12:T5 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 1, 2011/12:T6 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1, 2011/12:T7 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 2 och 2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 26 och bifaller delvis motion 2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V) yrkande 11.

Ställningstagande

Vi anser att en förbättrad kollektivtrafik stärker jämlikheten och jämställdheten inom transportsektorn och minskar behovet av bilen.

Vår uppfattning är att den nya kollektivtrafiklagen inte kommer att öka andelen kollektivtrafikresenärer. I stället riskerar den att slå sönder fungerande kollektivtrafiksystem. Vi menar att forskning visar att det krävs ett brett angreppssätt för att en större överflyttning från bil till kollektiva färdmedel ska kunna ske. I det ingår samhällsplanering, investeringar i såväl infrastruktur som fordon, samordning av kollektivtrafiksystemet, ökad pålitlighet och taxor som upplevs som konkurrenskraftiga i förhållande till privata färdmedel.

Vi vill även framhålla att osäkerheten om hur den nya lagen ska tolkas och tillämpas fortfarande är stor på många håll i landet.

Vi anser därför att regeringen ska återkomma till riksdagen under 2013 med en utvärdering av vad kollektivtrafiklagen faktiskt har inneburit för målet om fördubblad kollektivtrafik till 2020, servicegraden och biljettpriserna samt eventuell försämring av miljöanpassning, handikappanpassning, arbetsmiljö och trafiksäkerhet. Vi menar att en sådan utredning är nödvändig för att få en samlad överblick över hur den nya kollektivtrafiklagen har fungerat.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

4. Krav på kollektivtrafiken, punkt 4 (S)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Johansson (S) och Roza Güclü Hedin (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2011/12:T5 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 2–5,

2011/12:T6 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 5–7,

2011/12:T7 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 5–7 och

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 25 och avslår motionerna

2011/12:T6 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 8,

2011/12:T7 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 8 och

2011/12:T456 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 8.

Ställningstagande

Vi ser med stor oro på hur upphandlingen av kollektivtrafiken fungerar i många delar av landet. Tydliga krav på kollektivtrafikföretagen vad avser Euronormer, energieffektiva fordon, alternativa bränslen och normer för handikappanpassning och trafiksäkerhet, såsom god fordonskondition, säkerhetsbälten, utrymningssäkerhet, alkolås och vinterdäck, minskar kollektivtrafikens klimat- och miljöbelastning och kan även driva fram nya innovationer samt snabba på utvecklingen mot en riktigt hållbar och framtidsinriktad kollektivtrafik. Vi anser därför att regelverket behöver ses över så att hårda krav kan ställas på utförarna när det gäller att kontrollera och underhålla bussar och andra fordon.

Naturligtvis bör samma regler gälla för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt. Annars finns det en risk att kommersiella aktörer med kort varsel sätter in bussar med exempelvis lägre säkerhet på sträckor där kommunen har infört allmän trafikplikt. Vidare finns en risk för att kommersiella aktörer konkurrerar med fordon som är sämre för miljön. Det är självklart, menar vi, att det inte ska kunna gå att kompromissa med anställdas arbetsmiljö eller med fordons trafikduglighet.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

5. **Krav på kollektivtrafiken, punkt 4 (MP, V)**

av Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2011/12:T5 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 2–5,

2011/12:T6 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 5–8,

2011/12:T7 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 5–8,

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 25 och

2011/12:T456 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 8.

Ställningstagande

Vi ser med stor oro på hur upphandlingen av kollektivtrafiken fungerar i många delar av landet. Tydliga krav på kollektivtrafikföretagen vad avser Euronormer, energieffektiva fordon, alternativa bränslen och normer för handikappanpassning och trafiksäkerhet, såsom god fordonskondition, säkerhetsbälten, utrymningssäkerhet, alkollås och vinterdäck, minskar kollektivtrafikens klimat- och miljöbelastning och kan även driva fram nya innovationer samt snabba på utvecklingen mot en riktigt hållbar och framtidsinriktad kollektivtrafik. Vi anser därför att regelverket behöver ses över så att hårda krav kan ställas på utförarna när det gäller att kontrollera och underhålla bussar och andra fordon.

Naturligtvis bör samma regler gälla för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt. Annars finns det en risk att kommersiella aktörer med kort varsel sätter in bussar med exempelvis lägre säkerhet på sträckor där kommunen har infört allmän trafikplikt. Vidare finns en risk för att kommersiella aktörer konkurrerar med fordon som är sämre för miljön. Det är självklart, menar vi, att det inte ska kunna gå att kompromissa med anställdas arbetsmiljö eller med fordons trafikduglighet.

Vi anser vidare att det i kollektivtrafiklagen bör föras in en bestämmelse som gör det obligatoriskt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik att resenärerna ska kunna ta med sig cyklar i kollektivtrafiken. Kravet bör dock utformas på ett sätt så att det inte tränger ut andra resenärer. Det ska vara lätt att kombinera klimatsmarta transportmedel. I dagsläget är möjligheten att ta med sig sin cykel på tåget eller annan kollektivtrafik begränsad. Vissa länstrafikbolag, exempelvis Värmlandstrafik, har infört möjligheten att ta med sig cykeln på pendeltågen. Det underlättar för såväl arbetspendlare som cykelturismen. Vi har uppmärksammat på att det kan uppstå problem när man som resenär ska byta till

en annan tågoperatör som inte tillåter att cyklar tas med på tåget. Det är ett problem som kan bli vanligare då den nya kollektivtrafiklagen öppnar upp för privata aktörer.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

6. Allmän trafikplikt och kommunal tilläggsfinansiering, punkt 6 (MP, V)

av Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2011/12:T6 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 4 och 9 samt 2011/12:T7 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 4.

Ställningstagande

Vi anser att det ska vara möjligt för en regional trafikmyndighet eller den till vilken befogenhet överlämnats enligt 2 § kollektivtrafiklagen att upprätta allmän trafikplikt med en månads varsel om särskilda behov uppkommer som motiverar detta. Vi menar att det är positivt med framförhållning och att kommuner utreder och utvecklar kollektivtrafiken långsiktigt, men ibland finns det behov av att offentligt finansierad trafik kan uppkomma snabbt. Det är uppenbart att det är en byråkratisk och mycket långsam hantering innan trafiken kan starta.

Vi anser att det är positivt att en enskild kommun kan erbjuda bättre kollektivtrafik om den lägger mer resurser på trafiken. Vi anser också att en enskild kommun ska kunna ställa högre krav på miljöanpassning av fordon än vad kollektivtrafikmyndigheten beslutat om för det fall kommunen är beredd att betala för detta. I regeringens proposition står det dock att det bara gäller om den regionala kollektivtrafikmyndigheten godkänner detta. Vi menar att en enskild kommun ska kunna ställa högre krav på handikappanpassning, miljöanpassning och trafiksäkerhet än vad den regionala kollektivtrafikmyndigheten har beslutat om i de fall kommunen är beredd att betala för detta.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

7. Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade, punkt 5 (S, V)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Johansson (S), Siv Holma (V) och Roza Güclü Hedin (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2011/12:T391 av Roza Güclü Hedin och Kurt Kvarnström (båda S) och

2011/12:T458 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 7 och

avslår motionerna

2011/12:T232 av Anders Andersson (KD),

2011/12:T255 av Barbro Westerholm (FP),

2011/12:T346 av Lars Beckman (M) och

2011/12:T454 av Edward Riedl (M).

Ställningstagande

Färdtjänsten används av människor som många gånger inte kan passa tider, sköta sina åtaganden i arbetslivet och som föräldrar, eller i övrigt resa på likvärdiga villkor med övriga medborgare. Lagen om färdtjänst saknar dock en portalparagraf där målet för färdtjänsten beskrivs. Denna brist får till följd att det blir oklart vilket syfte samhället har med färdtjänsten och vilka kvalitetskrav man som brukare kan ställa. Kommunernas tillämpning av lagen har vidare inneburit att det uppstått otaliga variationer i hur färdtjänsten kan användas. Med ekonomiska sparargument har färdtjänstens innehåll successivt urholkats, vilket drabbat brukarna hårt. En sådan försämring var knappast avsikten när lagen stiftades. Tillämpningen av lagen visar att den behöver förtydligas vad gäller mål och kvalitet, möjlighet att använda färdtjänsten utanför hemkommunen samt vad gäller ledsagare vid färdtjänstresa. Vi anser därför att mer enhetliga och gemensamma regler för färdtjänsten bör övervägas.

Vi vill vidare framhålla att människors lika värde är en grundläggande utgångspunkt i vårt samhälle, och alla människor har kunskaper, förmågor och erfarenheter som är viktiga. Därför måste samhället formas på ett sådant sätt att alla kan medverka i utvecklingen och nå full delaktighet. Människor som har en funktionsnedsättning utgör givetvis inget undantag i detta avseende. Personer med funktionsnedsättning är medborgare med motsvarande rättigheter och skyldigheter som personer utan funktionsnedsättning. Studier visar att äldre och funktionshindrade har goda möjligheter att använda sig av kollektiva färdmedel förutsatt att dessa, och den fysiska miljön, blir bättre anpassade till resenärernas förflytningsbehov. Riksdag-

gens tidigare mål om att transportsystemet ska vara tillgängligt för funktionshindrade till 2010 blev ett misslyckande, och problemen har fortsatt. Människor med en funktionsnedsättning har drabbats på olika sätt, exempelvis genom nekad ombordstigning. Det behövs därför omedelbart en nationell kraftsamling för att säkerställa att transportsystemet så fort som möjligt är tillgängligt för personer med funktionsnedsättning. Regeringen bör därför vidta åtgärder som leder till att kollektivtrafiken blir användbar för personer med funktionsnedsättning och att personer med funktionsnedsättning inte diskrimineras genom att inte kunna färdas med tåg.

Detta bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

8. Nya kollektivtrafiksystem, punkt 8 (V)

av Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V) yrkande 16 och avslår motion

2011/12:T430 av Solveig Zander och Annika Qarlsso (båda C).

Ställningstagande

För att få en ekologiskt hållbar utveckling av transportsystemet och våra städer krävs att vi satsar på nya transportmedel. BRT (Bus Rapid Transit) är ett intressant sätt att bedriva kollektivtrafik, och jag anser att BRT bör prövas i Sverige. Trafikverket bör därför få i uppdrag att genomföra två lämpliga försök med BRT i Sverige.

Detta bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

9. Byabussen m.m., punkt 7 (MP, V)

av Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2011/12:T6 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 10 och 11.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att det finns stora områden i landet som har bristande kollektivtrafik och områden där underlaget är för litet för alla de traditionella formerna av kollektivtrafik. I sådana områden har småskaliga kollektivtrafiklösningar med lokalt engagerade frivilliga förare provats de senaste åren. Ett exempel är Byabuss där fordonet tillhandahålls av kommunen eller en trafikhuvudman och där man har frivilliga förare och samåkning i någon form. En långsiktig utveckling av detta kräver dock att man kan ta betalt av resenärerna utan att verksamheten omfattas av lagstiftningen om yrkesmässig trafik. Vi föreslår därför att regeringen utreder frågan och återkommer med förslag om att trafik som ingår i en regional kollektivtrafikmyndighets trafikförsörjningsprogram och som endast får ekonomiskt bidrag till fordon inte ska anses som yrkesmässig trafik.

Vi kan även konstatera att det finns många skolbussar och skoltaxibilar i landet som åker med tomma säten. Vi menar att ett lätt och billigt sätt att få mer kollektivtrafik på landsbygden skulle vara att kommunen kunde erbjuda arbetspendlare och andra att utnyttja dessa säten. I dag måste kommunen göra tillköp av linjetrafik från trafikhuvudmannen för att detta ska bli möjligt, vilket är både krångligt och dyrt för kommunen.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

10. Allmänna utgångspunkter för järnvägstrafiken, punkt 9 (S, MP)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP) och Roza Güclü Hedin (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2011/12:T222 av Elin Lundgren (S),

2011/12:T343 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1–3,

2011/12:T373 av Pia Nilsson m.fl. (S),

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 6 och 7 samt

2011/12:T472 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 9 och

bifaller delvis motionerna

2011/12:T458 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 3 och

2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V) yrkandena 1 och 6–8.

Ställningstagande

För att nå de transport- och miljöpolitiska mål som fastställts av riksdagen och regeringen krävs att tågtrafiken upprätthålls och utvecklas. Väl fungerande järnvägstransporter med hög kapacitet och tillförlitlighet är en förutsättning för att vårt moderna samhälle ska fungera. Att åka tåg ska enligt vår uppfattning vara ett enkelt, prisvärt och pålitligt resealternativ. Vi konstaterar att ett mycket viktigt verktyg i att förverkliga detta är SJ. Styrningen av SJ är i dag endast baserad på finansiella målsättningar, vilket inte är rimligt sett till att bolaget är en del av den grundläggande samhällsliga infrastrukturen. Vi anser därför att en framgångsfaktor för svensk järnvägstrafik är att SJ får ett tydligt samhällsuppdrag där hög punktlighet och kvalitet samt god tillgänglighet för landets alla delar är normen. Det är resenärernas villkor som ska vara i centrum. Prispolitiken ska vara sådan att SJ kan vinna marknadsandelar från andra transportslag, och överskott ska återinvesteras i trafiken. Vår målsättning är att SJ utvecklas till ett högklassigt järnvägsföretag som kan mäta sig med de bästa företagen i Europa när det gäller kvalitet och punktlighet. Därför vill vi se en väsentligt tydligare styrning av SJ och en bredare definition av företagets målsättningar.

Vad vi har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

11. Allmänna utgångspunkter för järnvägstrafiken, punkt 9 (V) av Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2011/12:T458 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 3 och

2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V) yrkandena 1 och 6–8 samt bifaller delvis motionerna

2011/12:T222 av Elin Lundgren (S),

2011/12:T343 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1–3,

2011/12:T373 av Pia Nilsson m.fl. (S),

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 6 och 7 samt

2011/12:T472 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 9.

Ställningstagande

För att nå de transport- och miljöpolitiska mål som fastställts av riksdagen och regeringen krävs att tågtrafiken upprätthålls och utvecklas. Väl fungerande järnvägstransporter med hög kapacitet och tillförlitlighet är en förutsättning för att vårt moderna samhälle ska fungera. Att åka tåg ska vara ett enkelt, prisvärt och pålitligt resealternativ. Vi konstaterar att ett mycket

viktigt verktyg i att förverkliga detta är SJ. Styrningen av SJ är i dag endast baserad på finansiella målsättningar, vilket inte är rimligt sett till att bolaget är en del av den grundläggande samhällsliga infrastrukturen. Avkastningskravet missgynnar dessutom kvinnor, ungdomar och pensionärer samt den regionala utvecklingen då SJ tvingas prioritera bort lågtrafikerade sträckor. Vi anser därför att en framgångsfaktor för svensk järnvägstrafik är att SJ får ett tydligt samhällsuppdrag där hög punktlighet och kvalitet samt god tillgänglighet för landets alla delar är normen. Utdelningsmålet och avkastningsmålet bör då avskaffas och lönsamhetsmålet sänkas till 5 procent. Det är resenärernas villkor som ska vara i centrum. Det innebär att den interregionala och regionala järnvägstrafiken måste samordnas och att prispolitiken ska vara sådan att SJ kan vinna marknadsandelar från andra transportslag och att överskott ska återinvesteras i trafiken. Målsättningen bör vara att SJ utvecklas till ett högklassigt järnvägsföretag som kan mäta sig med de bästa företagen i Europa när det gäller kvalitet och punktlighet. Därför bör en väsentligt tydligare styrning ske av SJ och en bredare definition göras av företagets målsättningar.

Orsaken bakom järnvägstrafikens problem med förseningar och inställda tåg är inte att det finns för få operatörer, utan att vi har kapacitetsbrist i form av för lite spår och för lågt och eftersatt banunderhåll. SJ:s ensamrätt till kommersiell persontrafik på stambanorna bör därför återinföras samtidigt som ägardirektivet ändras så att trafikeringsrätten även innebär en skyldighet att upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.

Vad jag har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna.

12. Järnvägstrafikens tidtabellshållning, punkt 10 (MP, V)

av Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2011/12:T343 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 9 och

2011/12:T458 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 2.

Ställningstagande

De senaste åren har vi fått ta del av en mängd berättelser om människor som inte kommer fram i tid och som har fått vänta på kyliga stationer. Vi anser att problemen hade kunnat förebyggas om det hade satsats mer på järnvägen. I dagsläget saknas det spår att köra på och underhållet av den befintliga järnvägen är bristfälligt. Vädrets makter kan vi inte påverka, men det finns fler orsaker än vädret till tåg förseningar och långa vänteti-

der vid tågbyten. En förklaring är att flera olika tågoperatörer trafikerar spåren, vilket försvårar samordning. Enligt vår uppfattning bör det dock gå att påverka tidtabellshållningen genom att prioritera trafiken så att förseningar minimeras, spåren utnyttjas effektivt och samordningen förbättras. Det ger enligt vår uppfattning plats för mer gods- och persontåg på spåren. Trafikverket bör därför få i uppdrag att samordna tidtabellerna mellan olika operatörer så att förseningar minimeras och resenärerna slipper vänta onödigt länge vid tågbyte. En annan faktor som påverkar tidtabellshållningen är Trafikverkets princip att tåg som är i tid ska ha företräde. Det kan enligt vår uppfattning få absurda konsekvenser då ett tåg som drabbats av en försening får vänta in alla andra tåg och till slut blir extremt sent. I stället måste Trafikverket kunna låta sena tåg passera utan att riskera skadestånd från operatörer. Vi anser därför att Trafikverket bör få i uppdrag att prioritera trafiken så att förseningar minimeras och spåren utnyttjas effektivt.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen.

13. Utförande av drift och underhåll, punkt 11 (M, FP, KD)

av Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Lars Tysklind (FP), Edward Riedl (M), Lotta Finstorp (M) och Andreas Carlson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T343 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 5,

2011/12:T372 av Pia Nilsson m.fl. (S),

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 8 och

2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V) yrkande 2.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis klarlägga att dåvarande Banverkets (Trafikverket sedan den 1 april 2010) enhet Banverket Produktion (BVP) bildades den 1 januari 1998 och att verksamheten gradvis började att konkurrensutsättas 2001. Utskottet har tidigare välkomnat dåvarande Banverkets gradvisa ansats, varigenom verket inledningsvis har upphandlat mindre komplicerade entreprenader och successivt har närmast sig mer komplicerade entreprenader. Enligt utskottets mening utfördes konkurrensutsättningen med tillbörlig varsamhet, och tack vare detta har verket gradvis kunnat bygga upp erfarenhet av upphandling av denna typ av underhållstjänster samtidigt som leverantörernas resurser och kompetens har utvecklats.

I samband med behandlingen av regeringens proposition om ändrad verksamhetsform för Banverkets enhet Banverket Produktion (bet. 2009/10: TU5) – ställde sig riksdagen även bakom regeringens bedömning att det behövs en tydligare gränsdragning mellan förvaltning, politik och marknad. Utskottet klargjorde i sitt av riksdagen godkända betänkande att för statens del är en koncentration på kärnuppgifterna angelägen, och konkurrensutsatt verksamhet bör av det skälet i normalfallet inte bedrivas i myndighetsform. Utskottet framförde att bolagiseringen, tillsammans med övriga åtgärder som regeringen har vidtagit, kommer att leda till en gynnsammare utveckling på anläggningsmarknaden, till gagn för genomförandet av framtida infrastruktursatsningar. Vi delar fortfarande den uppfattning som då framfördes av utskottet och konstaterar att utvecklingen har visat att det var rätt väg att gå för att uppnå ökad effektivitet.

Utskottet har i flera sammanhang tidigare gett uttryck för att det finns stora brister i järnvägstrafikens tidtabellshållning, vilket har utsatt landets resenärer och transportföretag för svåra påfrestningar. Vi är också medvetna om de olyckor som har inträffat i samband med drifts- och underhållsarbete. Att låta Trafikverket utföra underhållet i egen regi är dock enligt vår uppfattning inte svaret på dessa problem. Tvärtom skulle enligt vår mening en återföring av banunderhållsverksamheten i statlig regi riskera att leda till såväl ökade kostnader som minskad effektivitet.

Vi vill framhålla att det pågår arbete på flera håll med att utveckla underhållet av svensk järnvägsinfrastruktur. Vi vill lyfta fram att det inom Regeringskansliet pågår ett projekt om strategisk styrning av drift och underhåll för väg och järnväg, vars syfte är att skapa förutsättningar för regeringen och Trafikverket att bedriva en effektivare resursstyrning av drift och underhåll för väg och järnväg samt att effektivisera och förtydliga regeringens målstyrning av Trafikverkets drifts- och underhållsverksamhet. Bakgrunden till projektet är regeringens beslut om fastställelse av den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021, i vilken regeringen redogjorde för sin avsikt att bl.a. mot bakgrund av Riksrevisionens granskningar (Riksrevisionens rapporter 2009:16 och 2010:16) och slutbetänkandet *Förbättrad vinterberedskap inom järnvägen* (SOU 2010:69) genomföra en grundlig genomlysning av Trafikverkets drift- och underhållsverksamhet.

Transportstyrelsen har även genomfört projektet *Kompetenskrav avseende säkerhet vid drift och underhåll samt nybyggnation av väg och järnväg, en förstudie* (TSG 2012-420) i syfte att öka kunskapen om vilka kompetenskrav som ställs eller bör ställas vid drift, underhåll och nybyggnation av väg och järnväg. I rapporten föreslås bl.a. att Transportstyrelsen ska delta i Trafikverkets pågående strategiska dialog med branschen om att skapa och förankra en samordnad strategi för kompetenssäkring vid arbete på järnväg. Transportstyrelsen föreslår vidare att styrelsen ska ta kontakt med bl.a. Arbetsmiljöverket om lämplig utökad samverkan angående krav vid arbete på järnväg för att få en samsyn kring kompetensfrå-

gor och en gemensam kravbild mot branschen. Vidare föreslås att Transportstyrelsen ska överväga om grundläggande kompetenskrav ska regleras i föreskrifter. Mot bakgrund av de olyckor som har inträffat vid banarbete på järnväg har Transportstyrelsen som tillsynsmyndighet vidare krävt att Trafikverket ska vidta åtgärder för att minska olycksrisken vid banarbete.

Vi vill också lyfta fram att Trafikverket, för att möta kundernas förväntningar på en robust och tillförlitlig infrastruktur, har stärkt arbetet med trafikledning och underhåll och ska prioritera dessa områden. På Trafikverket pågår vidare ett projekt för att renodla beställarrollen. Det övergripande målet med en renodlad beställarroll är att öka produktiviteten och innovationsgraden i anläggningsbranschen.

Vi vill även framhålla vikten av att hushålla med offentliga resurser. Det gör man inte genom att kräva att Trafikverket skapar en organisation för att utföra underhåll och en organisation för att upphandla entreprenörer som kan utföra nyinvesteringar. Trafikverket kommer dessutom att bli tvunget att upphandla ett antal kostsamma maskiner för att klara av att utföra underhållet. Det leder enligt vår uppfattning i stället till ökade kostnader och ineffektivt utnyttjande av resurser. När det gäller effektivt utnyttjande av resurser vill vi även påpeka att ett stort mått av samordning och optimering av de maskiner och andra redskap som används inom ramen för drifts- och underhållsverksamhet och nyinvesteringar omfattas för det fall att utförarna av verksamheterna inte längre kan vara samma aktör. Vi menar även att en grumlig och otydlig gräns mellan drift, underhåll, reinvesteringar och nyinvesteringar skapar problem när det gäller att definiera ett eventuellt nytt ansvarsområde för Trafikverket. I en av motionerna föreslås att Trafikverket ska utföra det avhjälpande underhållet i egen regi och följaktligen inte upphandla just den delen av drifts- och underhållsverksamheten. Förslaget är enligt vår uppfattning förkastligt och måste vara en missuppfattning om vad som faktiskt avses med drift och underhåll. Det skulle göra det än svårare att effektivt utnyttja och optimera resurser samt orsaka stora gränsdragningsproblem när Trafikverkets eventuellt nya ansvarsområde ska definieras än vad som har beskrivits tidigare i stycket.

I det sammanhanget vill vi även lyfta fram det arbete som har gjorts de senaste tolv åren och som fortfarande pågår med att bygga upp en väl fungerande drifts- och underhållsmarknad för järnvägsinfrastruktur. Det kan konstateras att drifts- och underhållsverksamheten har upphandlats i konkurrens i snart tolv år och att det finns flera aktörer på marknaden, i vilka svenska entreprenörer verkar. Bland större företag på underhållsmarknaden kan nämnas Infranord (3 000), Strukton Rail AB (470), Balfour Beatty Rail AB (450), Infratek (800) och VR-track Ltd Finland (170). Vi vill därför poängtera att en stor del av den svenska drifts- och underhållsmarknaden försvinner för dessa aktörer samtidigt som oklarhet skapas om den fortsatta färdriktningen för hur vårt gemensamma järnvägskapital på bästa

sätt kan underhållas. Det är en oklarhet som kan leda till bristande engagemang hos företag att vara delaktiga i andra upphandlingar av järnvägsunderhåll i Sverige, vilket kan innebära än större statsfinansiella kostnader och försämrad effektivitet. Liksom näringsutskottets allianspartier har lyft fram (NU1y) vill vi påpeka att det i motionerna saknas någon närmare analys om vilka effekter en återreglering av leverantörsmarknaden för drift och underhåll får dels för ovan nämnda företag, dels för förutsättningarna för drift och underhåll av annan infrastruktur, där Trafikverket inte är beställare.

Trafikverket har framfört att konkurrensutsättningen av drift och underhåll har inneburit att verket har fått ett billigare underhåll med bibehållen säkerhet och förbättrad kvalitet. Trafikverket har vidare identifierat att en risk med att Trafikverket sköter drift och underhåll i egen regi kan vara att antalet järnvägsentreprenörer minskar i Sverige och endast kommer hit för större uppdrag eller investeringar, vilket innebär en högre totalkostnad. En annan risk identifierad av Trafikverket är att möjligheten till samordningsvinster mellan underhållsarbete och investeringsarbete samt samordningsvinster i gemensamma underhållskontrakt för järnväg och väg försvinner. Ett exempel på ett sådant gemensamt underhållskontrakt är projektet BanaVäg i Väst, som avser utbyggnaden av dubbelspår och fyrfältsväg mellan Göteborg och Trollhättan.

Vi vill avslutningsvis understryka att det är av stor betydelse att Sveriges järnvägar underhålls och att medlen som avsätts till detta används på ett ändamålsenligt och effektivt sätt. Vår uppfattning är att den nuvarande ordningen med en konkurrensutsatt underhållsmarknad är den rätta vägen framåt för detta. Som framhålls av allianspartierna i näringsutskottet (NU1y) finns det heller inte utifrån närings-, konkurrens- eller regionalpolitiska aspekter skäl för att återreglera drift och underhåll av järnvägens infrastruktur. Mot denna bakgrund avstyrks de aktuella motionsförslagen.

14. Ansvar för järnvägsstationer m.m., punkt 12 (MP, V)

av Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2011/12:T343 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 6 och 7, 2011/12:T458 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 5 i denna del och 2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V) yrkandena 3 och 4.

Ställningstagande

Vi anser att järnvägsstationerna har en nyckelfunktion i järnvägssystemet. För att öka det kollektiva resandet är det viktigt med god service, hög tillgänglighet, trygghet och en trevlig atmosfär. Eftersom Trafikverket redan i dag ansvarar för en rad aktiviteter i anslutning till stationerna, t.ex. informationsanläggningar och plattformar, finns det stora möjligheter att samordna verksamheten på ett bättre sätt. Vi anser därför att driften av Jernhusen AB:s verksamheter bör föras över till Trafikverket. Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är det även viktigt att det finns ett tillräckligt antal verkstäder och depåer och att tillträdet till dessa sker på ett så optimalt sätt som möjligt. Vi anser därför att det finns anledning att utreda ägandet av verkstäder och depåer. Vidare anser vi att järnvägsstationer, verkstäder, terminaler, mark m.m. ska omfattas av ett regelverk med minimikrav på öppettider, bemanning, information m.fl. samhällsuppdrag i stället för det ensidiga avkastningskrav som finns i dag.

Detta bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

15. Europeisk järnvägssamordning, punkt 13 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP), Siv Holma (V) och Roza Güclü Hedin (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2011/12:T325 av Adnan Dibrani (S),

2011/12:T343 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 4 och

2011/12:T471 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 15.

Ställningstagande

Av miljöhänsyn är det angeläget att betydligt mer av godstrafiken flyttas över till järnvägen. Järnvägen är, ur ett EU-perspektiv, för dåligt utbyggd och utnyttjad för att vara ett alternativ för långa godstransporter. Det finns många tekniska hinder i vägen såsom olika spårvidd och elsystem, vilket försvårar för järnvägstransporter. Enligt vår mening krävs att EU tar ett ansvar för ett gemensamt järnvägssystem i Europa och den svenska regeringen bör aktivt driva frågan.

Vi vill vidare framhålla att om det ska vara möjligt att minska utsläppen från transportsektorn måste fler kunna välja klimatsmarta resealternativ, både privat och i arbetet. Det gäller även internationella resor. För att tåg ska vara ett attraktivt internationellt resealternativ krävs att förutsätt-

ningarna för att välja tåget blir bättre när det gäller såväl information som biljettbokning. Sverige bör därför verka för att samordning också främjas när det gäller den fortsatta utvecklingen av persontågstrafiken inom EU.

Vad vi nu anfört bör ges regeringen till känna.

16. Resenärsfrågor, punkt 15 (MP, V)

av Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2011/12:T6 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 3, 2011/12:T7 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 3, 2011/12:T224 av Jan Lindholm och Tina Ehn (båda MP) yrkandena 1–3, 2011/12:T343 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 8, 2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V) yrkande 9 och 2011/12:T471 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 8 och avslår motionerna 2011/12:T233 av Christer Winbäck (FP), 2011/12:T306 av Phia Andersson och Ann-Christin Ahlberg (båda S) och 2011/12:T309 av Penilla Gunther (KD).

Ställningstagande

För att få ett ekologiskt hållbart transportsystem måste andelen resor med kollektivtrafiken öka. Vi måste också se till att underlätta för människor som vill åka tåg. Vi vill därför understryka vikten av att sätta resenären i centrum för att skapa ett attraktivt kollektivtrafiksystem och göra tågresan till ett fullgott alternativ till andra transportmedel. Det gör man genom att skapa ett sammanhållet system med god överblickbarhet. Det ska vara lätt och smidigt att byta mellan linjer och informationen ska komma från en och samma källa. Det ska även vara enkelt att se vad hela resan kan komma att kosta och det måste vara smidigt att boka biljetter. Åtgärder för att skapa ett resenärsvänligt kollektivtrafiksystem kan vara att skapa ett resanderåd med uppgift att samordna informationen till de resande, t.ex. när förseningar inträffar. Resenärerna ska inte behöva fundera över vad eller vem som orsakat en försening utan de ska så snabbt som möjligt få korrekt information, t.ex. om tidsförluster, ersättningstrafik osv. Det måste även vara förutsägbart vad en tågresa kostar. Vi anser också att ett biljettsystem med en kontakt för hela resan bör införas. Den regionala trafikmyndigheten bör kunna ställa krav på operatörer med kommersiell trafik att ingå i ett sådant gemensamt biljettsystem. Regeringen bör vidare ta initiativ till en förhandling mellan samtliga länstrafikhuvudmän och trafikut-

övare om att införa yrkespendlingskort som inte är låsta för pendling inom ett trafikområde. Vi anser också att det bör finnas ett gemensamt riksårskort för tåg och bussar i Sverige. Enligt vår uppfattning är ett sätt att minska behovet av flygresor att skapa bekväma och prisvärda nattågsförbindelser. En förutsättning är återigen att förseningarna minskas till ett minimum och att vagnarna är i toppklass.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

17. Arlandabanan, punkt 16 (S, MP)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP) och Roza Güclü Hedin (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2011/12:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S),

avslår motionerna

2011/12:T211 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 1 och 2 samt

2011/12:T458 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 5 i denna del och

lägger skrivelse 2011/12:93 till handlingarna.

Ställningstagande

I skrivelsen om Arlandabanan lämnar regeringen en redogörelse för förhållandena som rör Arlandabanan och sin syn på dessa förhållanden. Men regeringen står passiv inför Arlandabanans utmaningar. Det behövs åtgärder för att komma till rätta med de höga biljettpriserna, få ökad integration av Arlandabanan med det övriga transportsystemet och se till att ägarnas skatteplanering upphör. Arlandabanan har potential att utvecklas ytterligare för att främja snabba och klimatsmarta transporter till och från Arlanda flygplats. Vi anser att många resenärer drar sig för att använda Arlanda Express på grund av det höga biljettpriset, vilket får till följd att man i stället använder mer miljöbelastande och trängselskapande resesätt som buss, taxi eller egen bil. Arlandabanan och Arlanda Express bör bli mer integrerat med andra transportslag och det ska vara enkelt att köpa biljetter och kombinera en resa med Arlanda Express med andra tågresor. Vi ser därför mycket positivt på de förhandlingar som nu pågår för att kunna köra SL:s pendeltåg på Arlandabanan och framhåller att det är av största vikt att avtalet blir så avvägt att SL:s ekonomi inte äventyras och att det främjar ökat och bättre resande på Arlandabanan. Sammantaget kan detta ge en positiv nystart för Arlandabanan.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

18. Arlandabanan, punkt 16 (V)

av Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2011/12:T211 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 1 och 2 samt

2011/12:T458 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 5 i denna del,

avslår motion

2011/12:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) och

lägger skrivelse 2011/12:93 till handlingarna.

Ställningstagande

Arlandabanan är kraftigt underutnyttjad vilket till stor del beror på att driften av järnvägen har överlåtits till ett bolag som försvårar för andra aktörer att konkurrera på järnvägen. Jag anser därför att regeringen omedelbart bör ta initiativ till att omförhandla avtalet med A-train så att Arlanda-resenärerna erbjuds fler och billigare tågtransporter till och från flygplatsen. Trafikverket bör ha ansvaret för järnvägssträckan. Vidare anser jag att regeringen bör offentliggöra vad det skulle kosta att använda optionsrätten för att ta över driften av Arlandabanan.

Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

19. Gotlandstrafiken, punkt 17 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S),

Suzanne Svensson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP),

Siv Holma (V) och Roza Güclü Hedin (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2011/12:T219 av Christer Engelhardt (S),

2011/12:T380 av Christer Engelhardt (S) och

2011/12:MJ210 av Christer Engelhardt (S) yrkande 2 och

avslår motionerna

2011/12:T287 av Gustaf Hoffstedt (M) och

2011/12:T333 av Nina Lundström (FP) yrkande 2.

Ställningstagande

För att kunna utvecklas och hävda sig i konkurrensen med resten av Sverige är Gotland beroende av väl fungerande förbindelser med fastlandet, såväl för gods som för resenärer. Vi vill därför framhålla att ett långsiktigt, stabilt och miljömässigt hållbart avtal om Gotlandstrafiken är av avgörande betydelse för Gotland. Enligt vår mening har staten ett ansvar för att det finns sådana tillfredsställande transportmöjligheter till och från Gotland som ger möjligheter för ön att utvecklas. Vid planering av den framtida utformningen av Gotlandstrafiken ska riksdagens transportpolitiska mål om en hållbar utveckling utgöra en utgångspunkt liksom möjligheterna att utveckla trafiken på ett sätt som tillgodoser den framtida efterfrågan från näringsliv, turism och bosatta.

Vi har vid tidigare tillfällen framhållit att frågan om att slopa det s.k. Gotlandstillägget bör ha en hög prioritet. Vi delar fortfarande den uppfattningen. Mot den bakgrunden välkomnar vi att regeringen har gett Tillväxtanalys i uppdrag att analysera systemet med ett s.k. Gotlandstillägg och en högstprisreglering. I redovisningen av uppdraget föreslår Tillväxtanalys bl.a. att Gotlandstillägget tas bort. Enligt Tillväxtanalys handlar argumenten mot det rådande systemet främst om att det inte går att överblicka eller kontrollera och att det därför inte går att säga vilka effekter det får för Gotland och resten av landet. Tillväxtanalys ger även förslag på hur nuvarande system ska kunna ersättas med mer transparenta och effektiva åtgärder för att främja långsiktigt stabila förutsättningar för Gotlands tillväxt och utveckling. Tillväxtanalys anser att en lämplig tidpunkt för att avskaffa dagens system kan vara i samband med den nya avtalsperioden för färjetrafiken från 2015. Tillväxtanalys trycker vidare på vikten av att en avreglering sker under ordnade former. Tillväxtanalys rapport har remissbehandlats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Sammanfattningsvis anser således vi att kommunikationerna mellan Gotland och fastlandet måste få en långsiktig, stabil och hållbar lösning. Vidare anser vi att Gotlandstillägget, på ett väl förberett sätt och i ordnade former, bör avskaffas då det inte ger den gotländska näringen konkurrenskraftiga villkor. Regeringen bör snarast återkomma till riksdagen med ett förslag till lösning i frågan så att konkurrenskraftiga villkor uppnås.

Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Proposition 2011/12:76

Proposition 2011/12:76 Komplettering av kollektivtrafiklagen:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519).
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

Följdmotioner med anledning av proposition 2011/12:76

2011/12:T5 av Anders Ygeman m.fl. (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma till riksdagen under 2013 med en utvärdering av vad kollektivtrafiklagen inneburit för målet om fördubblad kollektivtrafik till 2020, servicegraden, biljettpriserna samt eventuell försämring av miljöanpassning, handikappanpassning, arbetsmiljö och trafiksäkerhet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda och föreslå åtgärder som garanterar att samma regler för Euronormer, energieffektiva fordon och alternativa bränslen ska gälla för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda och föreslå åtgärder för att samma normer för handikappanpassning ska gälla för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda och föreslå åtgärder för att samma normer för trafiksäkerhet – som god fordonskondition, säkerhetsbälten, utrymningssäkerhet, alkoholås och vinterdäck – ska gälla för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt.

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att underhållet av fordon som används i kollektivtrafiken ska skötas på ett sådant sätt att det främjar driftsäkerheten av fordonet men även miljön, trafiksäkerheten och själva reseupplevelsen.

2011/12:T6 av Stina Bergström m.fl. (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma till riksdagen under 2013 med en utvärdering av vad kollektivtrafiklagen inneburit för målet om fördubblad kollektivtrafik till 2020, servicegraden, biljettpiserna, miljöanpassning, handikappanpassning, arbetsmiljö och trafiksäkerhet.
2. Riksdagen avslår lagändringen som utvidgar kollektivtrafiklagen till att även gälla kollektivtrafik på vatten.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det ska vara möjligt för en regional trafikmyndighet, eller den till vilken befogenhet överlämnats enligt 2 §, att ställa krav på operatörer som bedriver kommersiell trafik att ingå i ett gemensamt biljettsystem.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det ska vara möjligt för en regional trafikmyndighet, eller den till vilken befogenhet överlämnats enligt 2 §, att upprätta allmän trafikplikt med en månads varsel om det uppkommer särskilda behov som motiverar detta.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda och föreslå åtgärder som garanterar att samma regler för Euronormer, energieffektiva fordon och alternativa bränslen ska gälla för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda och föreslå åtgärder för att samma normer för handikappanpassning ska gälla för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda och föreslå åtgärder för att samma normer för trafiksäkerhet, t.ex. god fordonskondition, säkerhetsbälten, utrymnings säkerhet, alkohol och vinterdäck, ska gälla för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt.

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om en ändring i kollektivtrafiklagen så att det blir möjligt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik att resenärerna ska kunna ta med sig cyklar i kollektivtrafiken.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en enskild kommun ska kunna ställa högre krav på miljöanpassning av fordon än vad kollektivtrafikmyndigheten beslutat om i de fall kommunen är beredd att betala för detta.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att trafik som ingår i en regional kollektivtrafikmyndighets trafikförsörjningsprogram och som endast får ekonomiskt bidrag till fordon, t.ex. byabussar, inte ska anses som yrkesmässig trafik.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda om det är möjligt för kommunerna att erbjuda vuxna att åka med skoltaxi och där efter återkomma till riksdagen med förslag.

2011/12:T7 av Siv Holma m.fl. (V):

1. Riksdagen avslår förslaget om att utöka kollektivtrafiklagens tillämpningsområde så att lagen även omfattar kollektivtrafik på vatten samt förslaget om att tillämpa EU:s kollektivtrafikförordning på kollektivtrafik på vatten.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma till riksdagen under 2013 med en utvärdering av vad kollektivtrafiklagen som trädde i kraft den 1 januari 2012 inneburit för målet om fördubblad kollektivtrafik, servicegrad, biljettpriser samt för eventuell urholkning av miljöanpassning, handikappanpassning och trafiksäkerhet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regionala kollektivtrafikmyndigheter, eller den till vilken befogenhet överlämnats enligt 2 §, ska ha möjlighet att ställa krav på operatörer som bedriver kommersiell trafik att ingå i ett gemensamt biljettsystem.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det ska vara möjligt för en regional trafikmyndighet, eller den till vilken befogenhet överlämnats enligt 2 §, att upprätta allmän trafikplikt med en månads varsel om det uppkommer särskilda behov som motiverar detta.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda och föreslå åtgärder som garanterar att samma regler för Euronormer, energieffektiva

- fordon och alternativa bränslen ska gälla för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda och föreslå åtgärder för att samma normer för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ska gälla för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt.
 7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda och föreslå åtgärder för att samma normer för trafiksäkerhet, såsom god fordonskondition, säkerhetsbälten, utrymningssäkerhet, alkolås och vinterdäck, ska gälla för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt.
 8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om en ändring i kollektivtrafiklagen så att det blir möjligt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik så att resenärerna ska kunna ta med sig cyklar i kollektivtrafiken.

Skrivelse 2011/12:93

Regeringens skrivelse 2011/12:93 Arlandabanan.

Följdmotion med anledning av skrivelse 2011/12:93

2011/12:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjliga förbättringar av tågtrafiken på Arlandabanan.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2011

2011/12:T211 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen omedelbart bör ta initiativ till att omförhandla avtalet med A-train så att Arlandaresenärerna erbjuds fler och billigare tågtransporter till och från flygplatsen.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör offentliggöra vad det skulle kosta att använda optionsrätten för att ta över driften av Arlandabanan.

2011/12:T219 av Christer Engelhardt (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att säkra goda förbindelser till och från Gotland.

2011/12:T222 av Elin Lundgren (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Trafikverket ett samlat ansvar för att tågtrafiken fungerar.

2011/12:T224 av Jan Lindholm och Tina Ehn (båda MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nödvändigheten av att förenkla biljettsystemet med en kontakt för hela resan för tågresenärer.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om yrkespendling.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om orimliga prismodeller.

2011/12:T232 av Anders Andersson (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av ett förbättrat tillgänglighetsarbete med hela resan i fokus och gemensamma tillgänglighetskrav i kollektivtrafiken.

2011/12:T233 av Christer Winbäck (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skydda barn från att bli avslängda från tåg m.m.

2011/12:T246 av Margareta Pålsson (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överväga ett förbud mot att bygga nya plankorsningar.

2011/12:T255 av Barbro Westerholm (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att genom lagändring möjliggöra kundval inom färdtjänsten.

2011/12:T287 av Gustaf Hoffstedt (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om konkurrenskraftig färjetrafik till Gotland.

2011/12:T306 av Phia Andersson och Ann-Christin Ahlberg (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om första hjälpen i turistbussar och i kollektivtrafiken.

2011/12:T309 av Penilla Gunther (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten att i samband med trafikeringsrätter ställa som villkor att ett barn under 12 år ska ha möjlighet att resa i enlighet med vad som anförs i motionen.

2011/12:T325 av Adnan Dibrani (S):

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

2011/12:T333 av Nina Lundström (FP):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastruktursatsningar för Gotland.

2011/12:T343 av Stina Bergström m.fl. (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda och genomföra en ny tågordning med bättre service och kvalitet för resenärer och godskunder.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge SJ ett samhällsuppdrag – att verka för ett ökat tågresande med hög punktlighet och kvalitet för resor mellan alla delar av Sverige och till huvudorterna i våra grannländer.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att SJ inte ska lämna något överskott till staten; pengarna ska återinvesteras i trafiken.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inom EU och genom ägandet i SJ arbeta för att de statliga europeiska tågbolagen ska samordna en europeisk tidtabell mellan huvudstäderna.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att underhållet av järnvägsnätet ska utföras av Trafikverket i egen regi.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överföra ansvaret för stationsområden, verkstäder och terminaler från Jernhusen till Trafikverket.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket ska införa och kontrollera en minimistandard på samtliga järnvägsstationer med daglig persontrafik.

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda och därefter skapa en nationellt samordnad biljettbokning för samtliga operatörer och ett gemensamt riksårskort för tåg och bussar i Sverige.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att samordna tidtabellerna mellan olika operatörer och att prioritera trafiken så att förseningar minimeras och spåren utnyttjas effektivt.

2011/12:T346 av Lars Beckman (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vid lämpligt tillfälle se över möjligheterna att införa rullstolstaxi i fler kommuner i Sverige.

2011/12:T372 av Pia Nilsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överväga en återföring av det löpande och avhjälpande underhållet till Trafikverket.

2011/12:T373 av Pia Nilsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge SJ ett tydligt samhällsuppdrag.

2011/12:T380 av Christer Engelhardt (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om avveckling av Gotlandstillägget till och från Gotland.

2011/12:T391 av Roza Güclü Hedin och Kurt Kvarnström (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att överväga någon form av mer enhetliga och gemensamma regler för färdtjänsten.

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om styrningen av SJ AB.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om konkurrensutsättningen av persontrafiken på järnväg.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om återförande av avhjälpande och underhåll i Trafikverkets regi.
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om krav på utförare av kollektivtrafik.

26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om den nya kollektivtrafiklagen.

2011/12:T430 av Solveig Zander och Annika Qarlssoon (båda C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att underlätta och effektivisera de automatiska transportsystemen i stadsmiljö, vilka också bör främja svensk miljövänlig grön industri.

2011/12:T454 av Edward Riedl (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökad valfrihet inom färdtjänsten.

2011/12:T456 av Stina Bergström m.fl. (MP):

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om ändring i kollektivtrafiklagen så att det blir obligatoriskt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik så att resenärerna ska kunna ta med sig cyklar i kollektivtrafiken.

2011/12:T458 av Siv Holma m.fl. (V):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att minska tågförsejningarna.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ta bort SJ:s avkastningskrav, sänka SJ:s lönsamhetsmål, införa trafikeringsplikt för SJ och samordna den interregionala och regionala järnvägstrafiken.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket ska ansvara för tågstationerna och Arlandabanan.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att göra kollektivtrafiken användbar för personer med funktionsnedsättningar och om att dessa personer inte får diskrimineras när de färdas med tåg.

2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med ett förslag som innebär att SJ:s ensamrätt till kommersiell persontrafik på stambanorna återinförs.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket ska utföra det nödvändiga banunderhållet i egen regi.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda behovet av förändringar när det gäller omfattningen och ägandet av verkstäder och depåer.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ansvaret för stationsbyggnaderna bör flyttas från Jernhusen AB till Trafikverket.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckla ett helhetsansvar och ställa tydligare krav på samordning mellan den interregionala och regionala tågtrafiken.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ägardirektivet bör ändras så att trafikeringsrätten för SJ också innebär en skyldighet att genom trafikeringsplikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att SJ AB:s utdelningsmål och avkastningskrav till ägaren staten avskaffas och att lönsamhetsmålet sänks till 5 %.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten och förutsättningarna för att skapa ett resanderåd.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad 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.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en ny utredning som ska ha till uppgift att utifrån motionens inriktning skyndsamt ta fram konkreta förslag på hur målet om en fördubblad resandandel för kollektivtrafiken fram till 2020 ska förverkligas.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör få i uppdrag att genomföra två lämpliga försök med Bus Rapid Transit i Sverige.

2011/12:T471 av Annika Lillemets m.fl. (MP):

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en satsning på bekväma nattåg på längre sträckor i Sverige för att minska behovet av flygresor.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att arbeta för direkta tågförbindelser och enkel prisvärd bokning för tåg till de största destinationerna i Europa.

2011/12:T472 av Stina Bergström m.fl. (MP):

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ta bort SJ:s vinstutdelningskrav till staten och att SJ ska få ett samhällsuppdrag: att verka för ett ökat tågresande med hög punktlighet och kvalitet.

2011/12:MJ210 av Christer Engelhardt (S):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om höga fraktkostnader som ett hot mot de gröna näringarna på Gotland.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.4 §¹

I denna lag och i föreskrifter som meddelas med stöd av lagen betyder *ackrediterat organ*: organ för bedömning av överensstämmelse som är ackrediterat för uppgiften enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknads kontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93,

delsystem: del av järnvägssystem vilken kan hänföras till någon av de kategorier av delsystem som förtecknas i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen,

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

fordonsinnehavare: den som i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt varaktigt använder eller upplåter ett järnvägsfordon och är registrerad som fordonsinnehavare i det nationella fordonsregistret,

fordonstyp: fordon med identisk teknisk konstruktion som är registrerade i det europeiska registret över godkända fordonstyper,

försäkran om överensstämmelse: sådan försäkran om att ett järnvägsfordon överensstämmer med en redan godkänd fordonstyp som är utformad i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 201/2011 av den 1 mars 2011 om utformningen av försäkran om överensstämmelse med en godkänd typ av järnvägsfordon,

infrastrukturförvaltare: den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen,

internationell persontrafik: persontrafik mellan olika stater inom EES samt Schweiz med tåg vars samtliga vagnar passerar minst en nationsgräns och vars främsta syfte är att befordra passagerare mellan stationer i skilda stater inom EES samt Schweiz,

järnvägsfordon: drivfordon och annan rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår och som består av ett eller flera delsystem eller delar av delsystem,

järnvägsföretag: den som med stöd av licens eller särskilt tillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik,

järnvägsinfrastruktur: spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande,

¹ Senaste lydelse 2011:1118.

järnvägsnät: järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare,

järnvägssystem: järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt drift och förvaltning av infrastrukturen och fordonen,

regleringsorgan: organ som utsetts enligt artikel 30 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur,

trafikhuvudman: den som är regional kollektivtrafikmyndighet
trafikhuvudman enligt lagen *het*: den som är regional kollektivtrafikmyndighet enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik, (2010:1065) om kollektivtrafik,

tågläge: den infrastrukturkapacitet som, enligt vad som anges i en tågplan, får tas i anspråk för att framföra järnvägsfordon, utom arbetsfordon, från en plats till en annan under en viss tidsperiod,

tågplan: plan över användning av järnvägsinfrastruktur under en viss angiven period,

underhållsansvarig enhet: den enhet som har ansvaret för underhållet av ett järnvägsfordon och som är registrerad som sådan i fordonsregistret enligt 8 kap. 8 a §.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2010:1065) om kollektivtrafik dels att 1 kap. 1 §, 4 kap. 3 och 4 §§ samt rubriken till 4 kap. ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas fem nya paragrafer, 1 kap. 1 a och 2 a §§, 2 kap. 1 b §, 3 kap. 3 a § och 4 kap. 5 § av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §

Denna lag innehåller bestämmelser om

1. ansvar för regional kollektivtrafik och organisering av regionala kollektivtrafikmyndigheter,

2. uppgifter och befogenheter för dem som är behöriga myndigheter enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (*EU:s kollektivtrafikförordning*) samt

3. allmänna krav på kollektivtrafikföretag,

allt i fråga om trafik på väg, järnväg, spårväg och tunnelbana.

allt i fråga om trafik på väg, järnväg, *vatten*, spårväg och tunnelbana.

1 a §

I fråga om kollektivtrafik på vatten ska även EU:s kollektivtrafikförordning tillämpas.

2 a §

I rådets förordning (EEG) 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage)¹ finns bestämmelser om tillträde till marknaden på sjötransportområdet och om medlemsstaternas möjligheter att ålägga förpliktelser vid allmän trafik och ingå avtal om allmän trafik avseende vissa sjötransporttjänster.

¹ EGT L 364, 12.12.1992, s. 7 (Celex 31992R3577).

2 kap.*1 b §*

Om ett landsting ensamt ska ansvara för den regionala kollektivtrafiken i länet, får en kommun inom länet träffa avtal med landstinget om kostnadsansvar för regional kollektivtrafik som är av bättre kvalitet eller billigare för resenärerna än vad landstinget annars skulle tillhandahålla.

3 kap.*3 a §*

En regional kollektivtrafikmyndighet, eller den till vilken befogenhet överlämnats enligt 2 §, får lämna ersättning för kollektivtrafik som sträcker sig in i ett angränsande land, om trafiken omfattas av en allmän trafikplikt.

Ersättning enligt första stycket får lämnas endast för sådan kollektivtrafik som är lämplig för att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som faktiskt också tillgodoser detta behov.

4 kap. Krav på kollektivtrafikföretag

Ett kollektivtrafikföretag ska till den myndighet regeringen bestämmer lämna de uppgifter som behövs för att myndigheten ska kunna följa och utvärdera utvecklingen av marknaden för kollektivtrafik.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. skyldighet att lämna information enligt 2 § och
2. uppgiftsskyldighet enligt 3 §.

4 kap. Krav på kollektivtrafikföretag m.fl.**3 §**

Ett kollektivtrafikföretag, en behörig myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning och den till vilken befogenhet överlämnats enligt 3 kap. 2 § ska till den myndighet regeringen bestämmer lämna de uppgifter som behövs för utvärdering och uppföljning av utvecklingen av marknaden för kollektivtrafik.

4 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. skyldighet att lämna information enligt 2 § och
2. uppgiftsskyldighet enligt 3 §.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om anmälnings-skyldighet enligt 1 §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om anmälnings-skyldighet enligt 1 §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter och i enskilda fall besluta om undantag från skyldighet som anges i 1, 2 eller 3 §.

5 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.
 2. Trafikförsörjningsprogram som avses i 2 kap. 8 och 11 §§ ska kompletteras i fråga om kollektivtrafik på vatten senast den 1 juli 2013.
 3. Ett avtal om allmän trafik som avser kollektivtrafik på vatten får trots vad som föreskrivs i 3 kap. 3 § ingås utan att grunda sig på ett beslut om allmän trafikplikt, om tilldelningsbeslut har fattats före den 1 september 2013 och upphandlingen inleddes före den 1 juli 2012.
 4. Kravet i artikel 7.2 i EU:s kollektivtrafikförordning på att varje behörig myndighet ska ha offentliggjort vissa uppgifter i Europeiska unionens officiella tidning senast ett år innan det fria anbudsförfarandet inleds respektive innan ett avtal direkttilldelas, gäller inte i fråga om avtal om allmän trafik på vatten om det fria anbudsförfarandet har inletts respektive ett avtal direkttilldelats före den 1 juli 2013.

BILAGA 3

Näringsutskottets yttrande 2011/12:NU1y

Förändrat ansvar för drift och underhåll av järnvägens infrastruktur

Till trafikutskottet

Trafikutskottet beslutade den 24 april 2012 att ge näringsutskottet och finansutskottet tillfälle att yttra sig över motionerna 2011/12:T343 (MP), 2011/12:T372 (S), 2011/12:T429 (S) och 2011/12:T459 (V) när det gäller förslag om förändrat ansvar för drift och underhåll av järnvägens infrastruktur.

Näringsutskottet belyser i detta yttrande några aspekter på motionärernas förslag utifrån det perspektiv som näringsutskottet har att beakta, dvs. främst olika närings-, konkurrens- och regionalpolitiska aspekter.

Utskottets överväganden

Motionerna

I fyra motioner från den allmänna motionstiden 2011 berörs frågan om ett förändrat ansvar för drift och underhåll av järnvägens infrastruktur.

I kommittémotion 2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 8 förordas att tjänster såsom avhjälpande och underhåll återförs till Trafikverkets regi för att säkerställa effektivitet och samordning.

Att det behövs en skyndsam översyn av hur järnvägsunderhållet organiseras framhålls i motion 2011/12:T372 av Pia Nilsson m.fl. (S), och motionärerna anser att det finns skäl att överväga en återföring av det löpande och avhjälpande underhållet till Trafikverket.

Enligt vad som anförs i kommittémotion 2011/12:T343 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 5 bör Infranord AB (tidigare Banverket Produktion) bli en del av Trafikverkets verksamhet. Motionärerna anser att det bästa för resenärerna är att Trafikverket nu åter får driva underhåll och drift i egen regi.

I motion 2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V) yrkande 2 förordas ett riksdagsuttalande om att Trafikverket ska utföra det nödvändiga banunderhållet i egen regi.

Vissa kompletterande uppgifter

Leverantörsmarknaden för drift och underhåll av järnvägsinfrastruktur har efter beslut 2001 stegvis konkurrensutsatts genom upphandlingar som Trafikverket har genomfört. Det sista underhållskontraktet som inte har upphandlats i konkurrens löpte ut i september 2011.

Trafikverket upphandlar och beställer produkter och tjänster för ca 37 miljarder kronor per år för att utveckla och förvalta transportsystemet för vägtrafik och järnvägstrafik. Trafikverkets entreprenadersättningar för perioden april 2010 till mars 2011 uppgick till 11 590 miljoner kronor för verksamhetsområdet Järnväg, varav drift och underhåll uppgick till 3 260 miljoner kronor.

Infranord AB (tidigare Banverket Produktion), som ägs av svenska staten, bolagiserades 2010. Enligt årsredovisningen för 2011 hade företaget en omsättning på 4 495 miljoner kronor och drygt 2 600 anställda. Företaget erbjuder drift och underhåll samt om- och tillbyggnader av järnvägar i Sverige, Norge och Danmark. När det gäller drifts- och underhållsprojekt inom den svenska järnvägen var omsättningen för Infranord ca 2 236 miljoner kronor 2011. Företagets marknadsandel var ca 45 procent. Trafikver-

ket är Infranords största kund. Andra stora kunder är Storstockholms Lokaltrafik (SL), Göteborgs Spårvägar, Öresundsbrokonsortiet, SSAB och LKAB.

Utskottets ställningstagande

Utgångspunkten för utskottets ställningstagande till motionerna om ett förändrat ansvar för drift och underhåll av järnvägens infrastruktur är det perspektiv som näringsutskottet har att beakta, dvs. främst olika närings-, konkurrens- och regionalpolitiska aspekter.

Under de senaste decennierna har om- och avregleringar av olika marknader genomförts, t.ex. inrikesflyg-, taxi-, el-, tele-, post- apoteks- och järnvägsmarknaderna. Enligt utskottets uppfattning är det väsentligt att statsmakterna noga följer de olika om- och avregleringar som har genomförts för att ta lärdom av dessa. Här är konsumentperspektivet särskilt viktigt att beakta i betydelsen att fokus måste vara på effekter på priser, utbud, service, kvalitet och tillgänglighet i hela landet. Mot denna bakgrund uppmanade riksdagen våren 2011, på förslag av utskottet (bet. 2010/11:NU23), regeringen att göra en utvärdering av genomförda om- och avregleringar. I detta sammanhang skulle särskilt elmarknaden och persontrafiken på järnväg utvärderas. När det gällde järnvägen var enligt utskottet även frågan om långsiktighet i investeringar och underhåll av stor vikt.

Enligt utskottets mening är det således angeläget att insatser görs för att de marknader som har om- och avreglerats ska kunna fungera på ett effektivt sätt. I detta ingår att se till att de grundläggande förutsättningarna för fungerande marknader finns i form av exempelvis ett fungerande drifts- och underhållsarbete.

Utskottet vill även framhålla den svenska industrins behov av väl fungerande transporter av gods såväl inrikes som för export och import. Ur detta perspektiv är det oerhört betydelsefullt att drift och underhåll av järnvägen fungerar på ett tillfredsställande sätt. De negativa effekter ett otillräckligt drifts- och underhållsarbete kan ha för svensk industri och vilka kostnader detta kan medföra har bl.a. åskådliggjorts av utredningen om störningar i järnvägstrafiken vintern 2009/2010 (SOU 2010:69). Mot denna bakgrund kan utskottet se att det finns skäl att vidta åtgärder för en mer effektiv hantering av denna verksamhet. Dessutom är järnvägen i många fall det enda möjliga transportalternativet, och den är därigenom en förutsättning för att näringsverksamheten ska kunna fortsätta. I vissa fall är det också en angelägen regionalpolitisk fråga, då ett enskilt företag kan svara för en stor del av sysselsättningen i regionen.

När det gäller järnvägens betydelse för svensk industri vill utskottet även påminna om att riksdagen tidigare under våren 2012 uppmanade regeringen att ta fram ett program för en sammanhållen gruv- och mineralindustri i samverkan med näringen och den akademiska världen (bet. 2011/12:NU14). För att programmet ska bli framgångsrikt pekade utskottet på ett

antal frågeställningar som måste lyftas fram och hanteras på ett effektivt sätt. Bland dessa märks betydelsen av en väl fungerande infrastruktur – i huvudsak järnväg – som kan hantera de ansenliga godsmängder som gruv- och mineralindustrin genererar.

Vid en sammanvägning av olika närings-, konkurrens- och regionalpolitiska aspekter ser utskottet inget skäl för trafikutskottet att inte tillmötesgå de åtgärder som föreslås i motionerna. Utskottet har noterat att Trafikverkets kostnader för drift och underhåll enligt årsredovisningen för 2011 uppgick till drygt 4,2 miljarder kronor. Enligt årsredovisningen för 2011 för det av staten ägda företaget Infranord AB uppgick företagets omsättning för drifts- och underhållsprojekt till drygt 2,2 miljarder kronor, och företagets marknadsandel var ca 45 procent. Hur förslagen i motionerna i praktiken kan genomföras måste enligt utskottet dock bli föremål för närmare överväganden i trafikutskottet, då frågor om såväl marknaden för drift och underhåll av järnvägen som sakfrågor rörande Infranord AB bereds där.

Med det anförda föreslår utskottet att trafikutskottet tillstyrker de här aktuella motionerna när det gäller behovet av att säkerställa nödvändig drift och underhåll av järnvägens infrastruktur. När det gäller vilka delar av drifts- och underhållsverksamheten som bör återföras till Trafikverket anser dock utskottet att trafikutskottet är bäst lämpat att avgöra detta.

Stockholm den 8 maj 2012

På näringsutskottets vägnar

Mats Odell

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Mats Odell (KD), Jonas Eriksson (MP), Jessica Polfjärd (M), Jennie Nilsson (S), Carina Adolfsson Elgestam (S), Olof Lavesson (M), Krister Örnfjäder (S), Cecilie Tenfjord-Toftby (M), Ann-Kristine Johansson (S), Börje Vestlund (S), Helena Lindahl (C), Lars Isovaara (SD), Kent Persson (V), Borianan Åberg (M), Ingela Nylund Watz (S) och Johan Johansson (M).

Avvikande mening

Förändrat ansvar för drift och underhåll av järnvägens infrastruktur (M, C, KD)

Mats Odell (KD), Jessica Polfjärd (M), Olof Lavesson (M), Cecilie Tenfjord-Toftby (M), Helena Lindahl (C), Boriana Åberg (M) och Johan Johansson (M) anför:

Utgångspunkten för vårt ställningstagande när det gäller motionerna om ett förändrat ansvar för drift och underhåll av järnvägens infrastruktur är det perspektiv som näringsutskottet har att beakta, dvs. framför allt olika närings-, konkurrens- och regionalpolitiska aspekter.

Under en stor del av 1900-talet har ett antal branscher varit offentliga monopol. Det innebar att nya företag hade begränsade möjligheter att få tillträde till dessa marknader och att konsumenternas inflytande var begränsat. Under de senaste 25–30 åren har detta dock ändrats. Olika etableringshinder har successivt undanröjts, och konsumenterna har fått möjlighet att själva välja mellan olika produkter och operatörer. Viktiga liberaliseringar på den svenska marknaden har genomförts inom områden som bl.a. el, tele, post, järnväg och flyg.

Effekterna av genomförda förändringar har i flera olika sammanhang analyserats. Bland annat drog Regelutredningen (SOU 2005:4), vilken hade till uppgift att analysera effekterna av regelreformer inom tele-, el-, post-, inrikesflyg-, taxi- och järnvägsmarknaderna, slutsatsen att en återreglering varken vore önskvärd eller möjlig. Utredningen pekade i stället på att marknadernas funktionssätt på olika sätt kunde förbättras och konsumenternas ställning stärkas. Denna inriktning har sedan dess varit vägledande för politikens inriktning. I detta har ingått att frågan om en effektiv konkurrens på olika om- och avreglerade marknader inte har betraktats som färdigbehandlad, utan att fortlöpande analyser av producent- och konsumentintressen på dessa marknader har varit nödvändiga. Vi vill i detta sammanhang påminna om att riksdagen, på initiativ av företrädare i näringsutskottet för Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Sverigedemokraterna och Vänsterpartiet, så sent som i juni 2011 (bet. 2010/11:NU23) uppmanade regeringen att genomföra en utvärdering av genomförda om- och avregleringar, och att elmarknaden och persontrafiken på järnväg då särskilt pekades ut. Enligt vad som då anfördes var även frågan om långsiktighet i investeringar i och underhåll av järnvägen av stor vikt. Som ett första steg i detta arbete uppdrog regeringen åt Statskontoret i november 2011 att göra en kartläggning av genomförda eller beslutade utvärderingar av om- och avregleringar, och Statskontoret har nyligen presenterat resultatet i en rapport (Utvärderingar av om- och avregleringar – en kartläggning, rapport 2012:10). Att riksdagen nu skulle föregripa regeringens arbete med den efterfrågade utvärderingen genom att förorda att delar av järnvägsmarkna-

den ska återregleras ter sig för oss både som inkonsekvent och ytterst märkligt. Vidare tydliggör det för oss att Socialdemokraterna har en annan politisk agenda än den som presenteras i TV-sofforna av partiets främsta företrädare.

Leverantörsmarknaden för drift och underhåll av järnvägsinfrastruktur, vilken efter beslut 2001 stegvis har konkurrensutsatts, är en fråga där beredningsansvaret inom riksdagen ligger på trafikutskottet. Vi vill dock i detta sammanhang lyfta några frågor som vi anser bör beaktas i det fortsatta beredningsarbetet med de här aktuella motionerna.

Utredningen om störningar i järnvägstrafiken vintern 2009/10 behandlade i betänkandet om förbättrad vinterberedskap inom järnvägen (SOU 2010:69) frågan om marknadsöppningens eventuella konsekvenser för de problem som då hade förekommit. Den bedömning som då gjordes var att marknadsöppningen som sådan inte hade orsakat de uppkomna problemen och att flera aktörer hade framhållit att marknadsöppningen inte var en del av problemet, utan snarare en del av lösningen när järnvägen utsätts för svåra påfrestningar. Vi delar denna bedömning och vill samtidigt framhålla vår uppfattning att förslagen i de här aktuella motionerna kan ses som ett kraftfullt avsteg från det mångåriga arbete som har bedrivits när det gäller att skilja på myndighetsuppgifter och kommersiell verksamhet. Enligt vår uppfattning bidrar ökad konkurrens till både lägre kostnader och högre kvalitet. Om det finns bristande konkurrens på en marknad, t.ex. då en aktör dominerar marknaden, bör politiken inriktas mot att arbeta för en ökad konkurrens och inte, som i de här aktuella motionerna förordas, minska konkurrensen genom att återföra verksamheten till en statlig myndighet.

Vidare noterar vi att motionärerna inte heller synes vara ense om vilka delar av driften och underhållet som ska återföras till Trafikverkets regi. Av detta följer att det inte heller går att närmare fastställa effekterna av en återreglering. Enligt Trafikverkets årsredovisning för 2011 uppgick kostnaderna för drift och underhåll till drygt 4,2 miljarder kronor. Därtill kommer reinvesteringar om drygt 1,6 miljarder kronor. Det av staten ägda företaget Infranord AB är den dominerande aktören när det gäller drift och underhåll av järnvägar i Sverige. Enligt Infranords årsredovisning för 2011 uppgick omsättningen för drifts- och underhållsprojekt till drygt 2,2 miljarder kronor 2011, och företagets marknadsandel var ca 45 procent när det gäller drift och underhåll. Förutom Infranord AB är ett antal andra såväl statliga som privata företag verksamma på denna marknad. Vilka effekter en återreglering av leverantörsmarknaden för drift och underhåll får dels för dessa företag, dels för förutsättningarna för drift och underhåll av annan spårbunden infrastruktur där Trafikverket inte är beställare saknas i motionerna någon närmare analys om.

Sammanfattningsvis kan vi utifrån närings-, konkurrens- och regionalpolitiska aspekter inte se något skäl till varför trafikutskottet skulle tillstyrka de här aktuella motionerna om en återreglering för drift och underhåll av järnvägens infrastruktur. Vi anser således att trafikutskottet bör avstyrka dessa motioner i berörda delar.