



Kollektivtrafik och trafikupphandling

Sammanfattning

I betänkandet behandlas 16 motioner med 32 yrkanden från allmänna motionstiden hösten 2006 om kollektivtrafiken och statens trafikupphandling.

Utskottet anser att utvecklingen av en effektiv och samordnad kollektivtrafik väl anpassad till resenärernas önskemål är en viktig del i uppbyggnaden av ett framtidsanpassat transportsystem. Utskottet välkomnar därför de initiativ regeringen aviserat för att bl.a. se över de transportpolitiska målen. Utskottet framhåller vidare att de funktionshinderade möjlighet att resa med kollektiva färdmedel är en viktig fråga. När det gäller trafikupphandling betonar utskottet att staten har ett ansvar för att trygga tillfredsställande transportmöjligheter mellan Gotland och fastlandet.

Utskottet förutsätter att inom ramen för det fortsatta transportpolitiska utvecklingsarbetet kommer möjligheten att utveckla den lokala spårtrafiken att tas till vara i syfte att få trafiksystemen kostnads- och miljöeffektiva.

Utskottet konstaterar att från transportpolitisk synpunkt är det angeläget att den fysiska planeringsprocessen underlättar planering och byggande av anläggningar för bl.a. lokal spårtrafik och välkomnar mot denna bakgrund pågående beredningsarbete av plan- och bygglagen och miljöbalken i syfte att bl.a. öka samordningen och förenkla prövningsförfarandet.

Utskottet avstyrker samtliga motionsförslag bl.a. med hänvisning till den aviserade översynen av de transportpolitiska målen och uppdraget till Banverket och Vägverket om att gemensamt ta fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling.

Tio reservationer (s, v, mp) och två särskilda yttranden (s, v, mp) har fogats till betänkandet.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	5
Ärendet och dess beredning	5
Utskottets överväganden	6
Övergripande kollektivtrafikfrågor	6
Motionerna	10
Utskottets ställningstagande	11
Rabatter och taxor	14
Motionerna	14
Utskottets ställningstagande	15
Tillgängligheten för funktionshindrade i kollektivtrafiken	16
Motionen	16
Utskottets ställningstagande	17
Färdtjänst och riksfärdtjänst	17
Motionen	17
Utskottets ställningstagande	18
Upphandling av flyg- och järnvägstrafik	20
Motionerna	20
Utskottets ställningstagande	22
Lokal spårtrafik	23
Motionerna	23
Utskottets ställningstagande	24
Upphandling av Gotlandstrafiken	25
Motionerna	25
Utskottets ställningstagande	27
Reservationer	28
1. Övergripande kollektivtrafikfrågor, punkt 1 (s, v, mp)	28
2. Kollektivtrafiken och miljön, punkt 2 (v)	29
3. Rabatter och taxor, punkt 3 (v)	29
4. Tillgängligheten för funktionshindrade i kollektivtrafiken, punkt 4 (v)	30
5. Färdtjänst och riksfärdtjänst, punkt 5 (v)	31
6. Upphandling av flyg- och järnvägstrafik, punkt 6 (s, v, mp)	32
7. Medelsanvisning för tågtrafik, punkt 7 (mp)	33
8. Lokal spårtrafik, punkt 8 (mp)	33
9. Upphandling av Gotlandstrafiken, punkt 9 (v)	34
10. Upphandling av Gotlandstrafiken, punkt 9 (mp)	35
Särskilda yttranden	37
1. Övergripande kollektivtrafikfrågor, punkt 1 (s, mp)	37
2. Övergripande kollektivtrafikfrågor, punkt 1 (v)	37
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	38
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2006	38
<i>Bilaga 2</i>	
Offentlig utfrågning	42

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Övergripande kollektivtrafikfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T250 av Jasenko Omanovic och Eva Sonidsson (båda s),

2006/07:T300 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 16 och

2006/07:T302 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 4.

Reservation 1 (s, v, mp)

2. Kollektivtrafiken och miljön

Riksdagen avslår motion

2006/07:T302 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 6.

Reservation 2 (v)

3. Rabatter och taxor

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T286 av Lars Wegendal (s),

2006/07:T302 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 7,

2006/07:T342 av Ulf Nilsson m.fl. (fp) yrkande 3 och

2006/07:T433 av Sven-Erik Österberg m.fl. (s).

Reservation 3 (v)

4. Tillgängligheten för funktionshindrade i kollektivtrafiken

Riksdagen avslår motion

2006/07:T302 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 5.

Reservation 4 (v)

5. Färdtjänst och riksfärdtjänst

Riksdagen avslår motion

2006/07:So382 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 12–15 och 17.

Reservation 5 (v)

6. Upphandling av flyg- och järnvägstrafik

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T300 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 15,

2006/07:T353 av Roger Tiefensee (c),

2006/07:T421 av Pia Nilsson m.fl. (s),

2006/07:T436 av Sven-Erik Österberg m.fl. (s) och

2006/07:T442 av Karl Gustav Abramsson (s).

Reservation 6 (s, v, mp)

7. Medelsanvisning för tågtrafik

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 14 och

2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 30.

Reservation 7 (mp)

8. Lokal spårtrafik

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 11–13
och

2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkandena 27–29.

Reservation 8 (mp)

9. Upphandling av Gotlandstrafiken

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T283 av Christer Engelhardt (s),

2006/07:T330 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 1 och 2 samt

2006/07:T331 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 1 och
2.

Reservation 9 (v)

Reservation 10 (mp)

Stockholm den 13 februari 2007

På trafikutskottets vägnar

Anders Karlsson

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Karlsson (s), Jan-Evert Rådström (m), Ulla Löfgren (m), Margareta Cederfelt (m), Sven Bergström (c), Hans Stenberg (s), Christer Winbäck (fp), Claes-Göran Brandin (s), Sten Nordin (m), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Ingemar Vänerlöv (kd), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s), Désirée Liljevall (s) och Kerstin Engle (s).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas 16 motioner med 32 yrkanden från allmänna motionstiden hösten 2006.

Som underlag för utskottets beredning av ärendet anordnades en offentlig utfrågning den 25 januari 2007 om kollektivtrafiken och framtiden med företrädare för Boverket, Rikstrafiken, Facket för service och kommunikation (Seko), Lunds tekniska högskola, Svenska lokaltrafikföreningen (SLTF), Göteborgs spårvägar, Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI) och Länstrafiken i Västerbotten. Stenografiska uppteckningar från utfrågningen återfinns som bilaga 2 till detta betänkande.

Utskottet har vidare informerats i ärendet av Rikstrafiken om upphandlingen av Gotlandstrafiken.

Utskottets överväganden

Övergripande kollektivtrafikfrågor

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att utvecklingen av en effektiv kollektivtrafik väl anpassad till resenärernas önskemål är en viktig del i uppbyggnaden av ett framtidsanpassat transportsystem. Utskottet välkomnar därför de initiativ som regeringen aviserat för att bl.a. se över de transportpolitiska målen och de åtgärder som vidtagits för att förstärka samordningen inom kollektivtrafiken såväl mellan olika trafikslag som mellan skilda trafikföretag. Utskottet avstyrker mot denna bakgrund samtliga aktuella motionsförslag.

Jämför reservationerna 1 (s, v, mp) och 2 (v) samt särskilda yttrandena 1 (s, mp) och 2 (v).

Inledningsvis lämnas en kort bakgrundsbeskrivning som baseras främst på uppgifter från Statens institut för kommunikationsanalys (Sika Statistik 2006:24) och Kollektivtrafikkommitténs slutbetänkande (SOU 2003:67) Kollektivtrafik med människan i centrum.

Definitioner

Den officiella definitionen av kollektivtrafik som utformats av Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) är följande:

Kollektivtrafik är i förväg organiserade, regelbundet tillgängliga transporter som erbjuds allmänheten eller en särskild personkrets enligt givna regler.

Definitionen omfattar samtliga former av resor betalda av samhället oavsett trafikeringsform. Definitionen bygger på att förutsättningarna för resan är givna och kända i förväg. Den ska också erbjudas den resande regelbundet genom köp av biljett, avgift, via en föreskriven rättighet eller erbjuden förmån.

En distinktion är uppdelningen mellan allmän och särskild kollektivtrafik. Allmän kollektivtrafik erbjuds allmänheten exempelvis via tidtabeller och annan information. Trafiken kan vara linjelagd, ha anropsstyrda linjeavvikelser eller avgångar eller vara helt anropsstyrd. Särskild kollektivtrafik tillhandahålls en särskild personkrets, t.ex. färdtjänst, skolskjutsar, sjukresor och värnpliktsresor.

Lagstiftning

Ansvar för den lokala och regionala kollektivtrafiken regleras enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik. Ansvar för trafiken i varje län vilar enligt lagen på en offentlig länstrafikansvarig. Kommuner och landsting är normalt gemensamt ansvariga för länets lokala och regionala linjetrafik. De länstrafikansvarigas uppgifter ska skötas av en trafikhuvudman. Trafikhuvudmannen är ofta ett aktiebolag. Oberoende av den formella formen brukar det kallas länstrafikbolag.

De uppgifter som trafikhuvudmannen har enligt lagstiftningen kan sammanfattas i följande punkter:

- främja tillfredsställande trafikförsörjning,
- planera trafik,
- upphandla trafik,
- handikappanpassa trafik,
- verka för tillfredsställande taxiservice och beakta god taxiservice samt
- redogöra för miljöskyddande åtgärder.

Genom huvudmannareformen år 1978 fick länstrafikbolagen ensamrätt till all lokal och regional linjetrafik med buss i länen (beställningsmonopol). Det innebär att resenärernas biljettavgifter också tillföll huvudmännen medan trafiken och ersättningen till trafikföretagen reglerades genom särskilda avtal. Numera gäller som huvudprincip att all lokal och regional kollektivtrafik upphandlas i konkurrens.

Myndighetsansvar

Rikstrafiken har ett övergripande ansvar för kollektivtrafiken i Sverige och har som särskild uppgift att ur resenärens perspektiv arbeta för ett samverkande långväga kollektivt persontrafiksystem av buss-, båt-, flyg- och tågtransporter. Målet är att skapa ett tillgängligt transportsystem med hög kvalitet, säker trafik och god miljö samt bidra till en positiv regional utveckling. I Rikstrafikens arbetet ingår även att kartlägga brister i den långväga kollektivtrafiken inklusive samordning av tidtabeller, biljettsystem och information.

Rikstrafiken ska också för statens räkning upphandla långväga kollektivtrafik som inte bedrivs av trafikhuvudmännen (länstrafikbolagen) eller de kommersiella trafikutövarna men som är transportpolitiskt motiverad, dvs. trafik som är samhällsekonomiskt motiverad men företagsekonomiskt olönsam. Andra viktiga uppgifter är att arbeta för att öka tillgängligheten för personer med funktionshinder och att verka för att jämställdheten beaktas inom kollektivtrafiken.

När det gäller kollektivtrafik på väg har Vägverket ett ansvar för att främja utvecklingen så att trafiken blir mer attraktiv. Banverket har på motsvarande vis ett sektorsansvar för kollektivtrafik på järnväg.

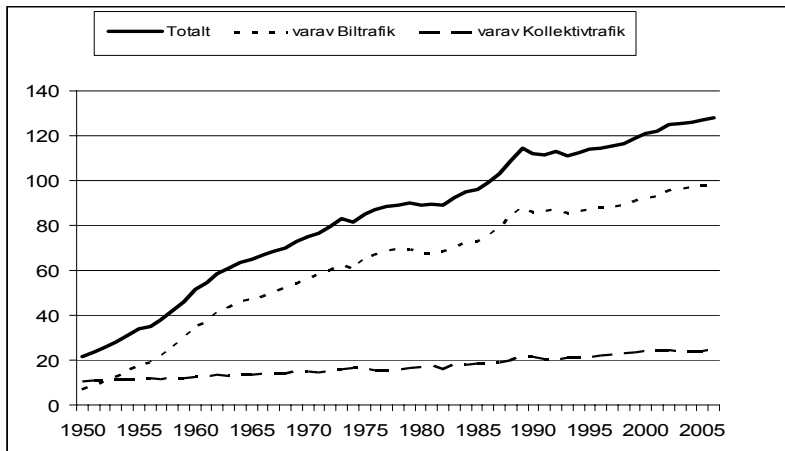
Resande

Antalet resor i den lokala och regionala kollektivtrafiken i Sverige år 2005 uppgick till totalt 1 126 miljoner resor. Det är en ökning med 0,5 % jämfört med de 1 121 miljoner resor som gjordes år 2004. Under perioden 1999–2005 har totala antalet resor ökat med 7 %. Antalet resor per invånare ökade under motsvarande period med 4 %.

Antalet resor med kollektivtrafik per färdmedel, dvs. med buss, tunnelbana, spårväg och tåg, har för alla färdmedel ökat under perioden 1999–2005. Ökningen för riket som helhet är 25 % för spårvagn, 18 % för tåg, 5 % för buss och 1 % för tunnelbana.

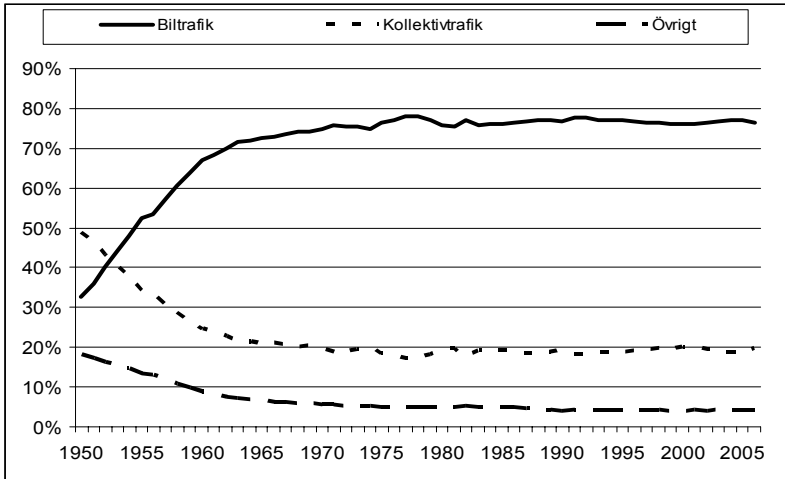
Trafikutskottet har låtit *riksdagens utredningstjänst (RUT)* ta fram underlag som visar kollektivtrafikens utveckling i jämförelse med bilens för perioden 1950–2005. Av diagrammen nedan framgår att år 1950 svarade kollektivtrafiken för cirka hälften av persontransportarbetet i Sverige, och i dag är andelen ca 20 %. Biltrafiken svarade år 1950 för drygt 30 av transportarbetet jämfört med ca 75 % år 2005. Tillväxten inom bilresandet i förhållande till övrigt resande skedde mellan år 1950 och slutet av 1960-talet, sedan dess är andelarna för de olika trafikslagen i stort sett oförändrade vilket innebär att tillväxten relativt sett varit lika stor. Sedan år 1970 med undantag av några små förändringar har andelarna legat fast.

Persontransportarbetets utveckling 1950–2005, miljarder personkilometer



Källa: Sika PM 2004:7 Transportarbetets utveckling. Redovisning av tids-serier samt metoder för beräkning av transportarbetet.

Andelar för olika trafikslag av det totala transportarbetet, %



Källa: Sika PM 2004:7 Transportarbetets utveckling. Redovisning av tids-serier samt metoder för beräkning av transportarbetet.

Utbud

Utbudet inom kollektivtrafiken är ett mått på den service som kommer trafikanterna till del. Det är ett sätt att redogöra för den kapacitet att transportera passagerare som erbjuds. Med utbudskilometer menas antalet kilometer med bussar eller vagnar (vid spårbunden trafik) som är tidtabel lagda eller som körs i eventuell förstärkningstrafik.

Antalet utbudskilometer för riket som helhet var 661 miljoner år 1999 jämfört med 674 miljoner år 2005 – en ökning med 2 %. För riket exklusive Stockholms län producerades 432 utbudskilometer år 1999 och 449 miljoner år 2005 – en ökning med 4 %. Antalet utbudskilometer minskade något från 2004 till 2005, såväl för riket inklusive Stockholms län som för riket exklusive Stockholms län.

Antalet utbudskilometer per färdmedel för riket som helhet visar att antalet utbudskilometer för buss har ökat under perioden 1999–2005 medan den har minskat för spårvagn. Antalet utbudskilometer för tåg och tunnelbana är i stort sett oförändrat för perioden.

Ekonomi

Andelen av kollektivtrafikens kostnader som täcks av intäkter, den s.k. självfinansieringsgraden, för riket som helhet och riket exklusive Stockholms län har under de senaste tio åren legat mellan 54 och 58 %.

Motionerna

I *motion 2006/07:T250 (s) av Jasenko Omanovic och Eva Sonidsson* anförts att de senaste åren har fler och fler av våra statliga bolag avreglerats. Dock ser vi vissa problem som försämrat förutsättningarna för konsumenterna. Avregleringarna på kommunikationsområdet, exempelvis järnväg och buss, är tydliga exempel där det för en konsument kan vara svårt att veta hur man tar sig mellan olika orter på grund av att olika bolag har upphandlat rätten till olika sträckor. Det sistnämnda kan försvåra för de personer som inte har tillgång till Internet eller, av olika skäl, inte klarar att söka efter den information som krävs för att man ska få klarhet i att man måste anlita två eller flera bolag för att ta sig från ort A till ort B.

När det gäller trafikområdet är det viktigt att tidtabeller, biljettsystem och taxor samordnas och utformas så att det blir enkelt för resenären att resa även om resan måste ske med olika entreprenörer. Det är också angeläget att förbättra samordningen mellan olika länstrafikbolag så att resorna inte blir onödigt krångliga och dyra bara för att man korsar en länsgräns.

I *motion 2006/07:T300 (s) yrkande 16 av Agneta Lundberg m.fl.* anförts bl.a. för att en god kommunikationsstandard ska kunna upprätthållas krävs en samordning mellan bil-, buss-, järnvägs- och flygtrafik. Detta tycks inte vara möjligt med dagens system, där varje företag fastställer egna turlistor, egna taxor och svarar för den egna informationen. Det är angeläget att de olika trafikföretagens informationssystem kopplas ihop och förbättras, så att konsumenterna lättare kan hitta de förbindelser som bäst motsvarar deras behov. Detta är särskilt angeläget i skogslänen, där avstånden är stora och ett enskilt trafikslag sällan har en tillräckligt hög servicegrad för att ensamt kunna fylla konsumenternas behov. Rikstrafiken bör därför ges ett tydligt uppdrag att verka för att samordna olika kollektivtrafikslag.

I *motion 2006/07:T302 (v) yrkande 4 av Peter Pedersen m.fl.* anförts bl.a. att genom att samordna olika former av kollektiva, samhällsbetalda transporter kan man effektivisera kollektivtrafiken och öka turtätheten. Samordning bör ske mellan linjetrafik, skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor. Det är inte omöjligt att skapa en fungerande kollektivtrafik i glesbygd. Det krävs dock en planering som tar hänsyn till och utgår från glesbygdens förutsättningar och behov. Inte minst i områden med litet underlag kan en bättre samordning leda till lägre kostnader och ett bättre trafikutbud. Därför bör det samhällsbetalda trafikutbudet samordnas för att förbättra kollektivtrafiken i gles- och landsbygd.

I samma motion (*yrkande 6*) framhålls att kollektivtrafiken är utan tvekan generellt sett bättre för miljön än privatbilen, men det återstår trots allt en hel del åtgärder för att kollektivtrafiken ska bli helt miljöanpassad. Det är viktigt att t.ex. bussar och lok ställs om till förnybar drift. En ökad beläggning inom kollektivtrafiken ökar effektiviteten i energianvändningen. Andra problem som måste åtgärdas är t.ex. buller och intrång i den fysiska

miljön som påtagligt skadar t.ex. natur- och kulturvärden. Regeringen bör därför utreda vilka ytterligare åtgärder som krävs för att helt miljöanpassa kollektivtrafiken enligt det i motionen anförda.

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis vill utskottet framhålla att en väl utvecklad transportpolitik är en förutsättning för tillväxt och en fortsatt utveckling av ett hållbart transportsystem. Transportpolitiken utgör en integrerad del av regeringens politik, och en process kommer att starta för att skapa en ny framåtblickande transportpolitik där utgångspunkterna kommer att vara förbättrade förutsättningar för tillväxt och företagande samt att trafikens negativa miljöpåverkan minimeras. Konkurrensutsättning och alternativ finansiering kommer att ingå i denna politik. Mot bl.a. bakgrund av den regionala miljöns allt ökade betydelse för företagen och medborgarna ska trafikslagen planeras så att de kan komplettera varandra och effektivt fungera över kommun-, läns- och nationsgränser. Regeringen kommer att utarbeta en nationell strategi för att stärka utvecklingskraften på landsbygden.

Kollektivtrafiken, som utgör en viktig del i denna utveckling, ska vara attraktiv och anpassad efter de olika förutsättningar som råder i olika delar av landet. Detta öppnar vägen för en breddad arbetsmarknad och en ökad tillgänglighet till högre utbildning. Den lokala och regionala kollektivtrafiken är vanligtvis ett gemensamt ansvar för kommuner och landsting. Statens ansvar för kollektivtrafiken är att utveckla den interregionala kollektivtrafiken genom samordning och upphandling av samhällsekonomiskt lönsam trafik som inte bedrivs på kommersiella grunder eller av trafikhusmännen. Rikstrafiken, som är ansvarig för upphandlingen av den olönsamma interregionala persontrafiken, bör ges långsiktiga och stabila spelregler och därmed ges bättre förutsättningar att utföra sitt uppdrag. Enligt utskottets mening kommer detta att medverka till att skapa en tillfredsställande interregional transportförsörjning för kvinnor och män i ett sammanhängande nätverk i landet. Kollektivtrafiken är en del av samhällsservicen, och det är viktigt att den blir tillgänglig för alla grupper av nyttjare.

Utskottet vill vidare erinra om att regeringen avser att se över de transportpolitiska målen. Utskottet utgår ifrån att en sådan översyn kommer att omfatta en genomgång av målen för transportpolitiken med syftet att utveckla en kollektivtrafik i landet i enlighet med vad utskottet nu anför.

När det gäller de *samordningsfrågor* som uppmärksammas av motionärerna om bl.a. system för information, bokning och biljetthantering m.m. kan utskottet notera att detta har nyligen behandlats av Kollektivtrafikkommittén som ett medel i arbetet med att skapa en mer attraktiv och effektiv kollektivtrafik. Utskottet delar denna bedömning, som även framförts i ett antal motioner, och förutsätter att detta arbete kan resultera i att landets resenärer tryggas smidiga och attraktiva kollektiva förbindelser oberoende av att en resa kan förutsätta utnyttjande av flera transportföretag. Utskottet

har tidigare uttalat att om detta arbete inte slutförs snarast så skulle utskottet inte vara främmande för att överväga en skärpt lagstiftning för att få till stånd den åsyftade samordningen.

Utskottet kan konstatera att Rikstrafiken under år 2006 rapporterat ett uppdrag om ett nationellt och transportslagsövergripande informationssystem för all kollektivtrafik. Utvecklingen går åt rätt håll då samverkan har förbättrats gällande biljetter och tidtabeller. Under de senaste tre åren har Rikstrafiken och Samtrafiken i samverkan med samtliga operatörer arbetat med att införa en kommunikationslösning (Samtrafikgränssnittet) mellan de olika systemen för biljettbokning. Under det andra kvartalet år 2005 blev detta arbete klart och i och med detta upphörde de tekniska hindren för samverkan mellan operatörernas system. Resultatet är att det är tekniskt möjligt att boka/köpa ett basutbud av tågbiljetter oavsett operatör oberoende av vilken operatör man kontaktar. Tågoperatörerna kan nu öppna sina sälj- och distributionskanaler för varandra, vilket bidrar till tillgängligheten för den interregionala kollektivtrafiken och underlättar sammanhållna resor. Utskottet kan också konstatera att i regleringsbrev för år 2007 för Rikstrafiken ska villkor ställas i samband med upphandling av ny trafik och förnyade avtal på att trafikbolag deltar i ett gemensamt rikstäckande biljettbokningssystem i det fall ett lämpligt sådant system finns.

Utskottet ser positivt på den regionala samordning av biljett- och bokningssystem som också skett på olika håll i landet. Utskottet har därvid erfårit att flera trafik huvudmän samverkar genom biljettsystem och värdekort (bl.a. Skåne, Blekinge, Kronoberg, Halland, Jönköping, Östergötland, Örebro och Sörmlands län). Vidare att det inom Trafik i Mälardalen (TiM) sker samverkan mellan Länstrafiken Sörmland, Länstrafiken Örebro, SL, Upplands lokaltrafik, SJ och Västmanlands lokaltrafik. Även inom Tåg i Bergslagen (TiB) sker samverkan mellan länstrafikbolagen Dalatrafik, Xtrafik, Länstrafiken Örebro och Västmanlands läns lokaltrafik samt intresseföreningen Bergslaget och statliga Rikstrafiken. I Norrland samverkar länstrafikbolagen Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Jämtlands län, vilket gör det möjligt att resa på en biljett mellan de större orterna i länen.

Som belystes vid utskottets offentliga utfrågning om kollektivtrafiken och framtiden den 25 januari 2007 finns vidare en rad viktiga frågor att överväga om hur den lokala och regionala kollektivtrafiken bör organiseras och styras för att få fler nöjda resenärer och en effektivare trafikförsörjning (se bilaga 2). Det gäller bl.a. att anpassa kollektivtrafiken bättre till kundernas resbehov, utvecklad konkurrens, tydligare roller för aktörerna inom kollektivtrafiken samt ersättningssystem som skapar incitament för utveckling och effektivitet. Av utfrågningen framgick vidare samhällsplaneringens betydelse för kollektivtrafiken och vikten av säkerhet och trygghet för såväl resenärer som anställda. Utskottet förutsätter att dessa frågor uppmärksammas inom ramen för det fortsatta utvecklingsarbetet och lyfter i

sammanhanget särskilt fram den strategiska betydelse som forsknings- och demonstrationsprojekt kan fylla för att utveckla landets kollektivtrafik för framtidens behov och förutsättningar.

Mot bakgrund av det anförda anser utskottet att nu behandlade motionsförslag om samordningen inom kollektivtrafiken till huvudsaklig del torde bli tillgodosedda. Något särskilt uttalande från riksdagens sida anses därför inte påkallat, varför motionsförslagen avstyrks.

När det gäller frågan om *kollektivtrafiken och miljön*, som tas upp i motion 2006/07:T302 (v) av Peter Pedersen m.fl. kan utskottet redovisa att Kollektivtrafikkommittén i sitt betänkande (SOU 2003:67) också behandlat denna viktiga fråga. Kommittén framhåller bl.a. att en ökad beläggningsgrad i kollektivtrafikens fordon, och en överflyttning av bilresenärer innebär minskad miljöpåverkan, framför allt avseende utsläpp av växthusgaser. Ökad beläggningsgrad innebär dessutom en bättre ekonomi i trafiken.

Utskottet kan instämma i detta och vill i sammanhanget erinra om, som tidigare framgått, att regeringen avser att se över de transportpolitiska målen. Utskottet ser positivt på detta liksom på det tillvägagångssätt regeringen avser att genomföra översynen, dvs. att inte lägga förslag till nya transportpolitiska mål utan att dessa förankrats grundligt i hela landet och hos transportsystemets aktörer. Utskottet utgår ifrån att i den process regeringen avser att initiera, där justerade och utvecklade transportpolitiska utgångspunkter tas fram, kommer miljöfrågan ha en given plats. Som utskottet ser det kommer detta arbete att involvera alla viktiga aktörer och resultera i en ny, framåtblickande, transportpolitik. Utgångspunkterna kommer att vara förbättrade förutsättningar för tillväxt och företagande samt att trafikens negativa miljöpåverkan minimeras.

Mot bakgrund av det nu anförda utgår utskottet ifrån att miljöfrågorna inom kollektivtrafiken kommer att bli uppmärksammade och väl omhändertagna i samband med den aviserade översynen av de transportpolitiska målen. Utskottet ser det därför som naturligt att syftet med motionsförslaget till huvudsaklig del kan komma att bli tillgodosett. Mot den bakgrunden avstyrks motionsförslaget.

Rabatter och taxor

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslagen om rabatter, priser m.m. med hänvisning till utskottets tidigare ställningstagande om att beslut om transportproduktion bör ske i decentraliserade former samtidigt som konkurrens mellan trafikutöväre och transportalternativ främjas. Detta innebär att staten inte bör fatta beslut eller meddela föreskrifter om priser och biljettyper.

Jämför reservation 3 (v).

Motionerna

I *motion 2006/07:T286 (s) Lars Wegedal* anføres bl.a. att i dagens samhälle stimulerar vi på alla sätt det livslånga lärandet. Vi ser det som nödvändigt och viktigt att medborgarna genomgår ett ständigt lärande så att man hela tiden matchar de behov som finns på arbetsmarknaden. Man kan också konstatera att inte alla människor bor i de storstadsområden där de flesta utbildningsinstitutionerna är belägna utan måste ta sig till sina utbildningsorter, företrädesvis med allmänna kommunikationer. När man i dag studerar, inte har studiemedel, är över 26 år och inte är medlem i någon studentnation finns det ingen möjlighet att åka med rabatterade resor med flyg eller tåg (s.k. studentrabatt). Detta upplevs naturligtvis som djupt orättvist. Vi har ju i Sverige den ordningen att det är transportföretagen själva som avgör eventuella rabatter, detta för att det är en del av konkurrensen mellan aktörerna. Av det skälet bör regeringen ta upp en diskussion med transportföretagen i syfte att alla studerande ska få samma erbjudande inom rabattsystemen.

I *motion 2006/07:T302 (v) yrkande 7 av Peter Pedersen m.fl.* anføres bl.a. att det har pågått försök med avgiftsfri kollektivtrafik i flera kommuner i landet med goda resultat, dvs. att fler valt att resa kollektivt. Vänsterpartiet menar att det krävs ett radikalt nytänkande, ja ett verkligt paradigmskifte i trafikpolitiken. Om vi verkligen menar allvar med att försöka minska privatbilismen och få fler att resa kollektivt så måste vi vidta kraftfulla åtgärder för att uppnå detta. Då duger det förstås inte att trafikhuvudmännen tvingas ha ett strikt företagsekonomiskt tänkande och ständigt höjer biljettpriset, drar in trafiklinjer och försämrar turtätheten i sina försök att minska kostnaderna och höja intäkterna. Resultat av ett sådant snävt tänkande blir i stället en negativ spiral, som i själva verket motverkar ett ökat kollektivresande. Vänsterpartiet vill i stället lyfta fram en helhetssyn och vill att de samhällsekonomiska konsekvenserna lyfts fram i ljuset. Riksdagen bör ge regeringen i uppdrag att utreda genomförandet avseende fullskaliga försök med avgiftsfri kollektivtrafik i storstad och ett glesbygdslän samt att forskarstöd kopplas till försöken.

I motion 2006/07:T342 (fp) yrkande 3 av Ulf Nilsson m.fl. anför bl.a. att det begynnande samarbetet mellan svenska och danska universitet och högskolor hämmas av de höga bropriserna. Under namnet Öresundsuniversitetet pågår projekt för att utöka utbyte och samarbete mellan studenter och forskare. De olika universiteten och högskolorna har inlett ett omfattande arbete för att underlätta studier bedrivna växelvis på den svenska och den danska sidan av Öresund. En allmän uppfattning bland lärarna och studenterna är att kostnaderna för tågresor för närvarande utgör det största hindret för studentutbyte och utbildningssamarbete. Målet borde vara att resekostnaderna är desamma oavsett om resan sker i Skåne, på Själland eller mellan Skåne, och Själland. Danmark har ett rabattsystem för sina studenters tågresor men inte Sverige. I väntan på allmänt sänkta broavgifter borde Sverige utarbeta studentrabatter för att underlätta för svenska studenter att studera på båda sidor Öresund.

I motion 2006/07:T433 (s) av Sven-Erik Österberg m.fl. anför bl.a. att östra Mellansverige är en sammanhållen region med stark tillväxt. Ett stort antal människor arbetspendlar varje dag mellan och över olika län i regionen. Priset på resorna varierar enormt beroende på vilka färdmedel man måste använda och vilka länsgränser man tvingas passera. I Mälardalen gäller SJ:s priser till skillnad från i Västra Götaland där regionens kommuner och landsting stödfinansierar verksamheten för att hålla priserna på rimliga nivåer. Därmed utvidgas den region inom vilken människor kan söka arbete utan att behöva flytta. Motionärerna anser att avgiftssystemet i Mälardalen skulle kunna lösas på liknande sätt, men det finns inget sätt att legalt reglera detta och inget beslutsforum. Det behövs ett statligt initiativ för att finna en lösning för dessa frågor. Motionärerna föreslår att regeringen tar initiativ till överläggningar med intressenterna i Mälardalen för att åstadkomma ett rättvisare avgiftssystem för pendlarna i Mälardalen.

Utskottets ställningstagande

I likhet med tidigare uttalanden, senast i betänkandet (bet. 2005/06:TU5) Moderna transporter, vill utskottet återigen påminna om de transportpolitiska principer som tidigare ett enigt utskottet ställt sig bakom. Enligt dessa ska beslut om transportproduktion ske i decentraliserade former samtidigt som konkurrens mellan olika trafikutövare och transportalternativ främjas. Detta innebär enligt utskottet att staten inte bör fatta beslut om priser och biljettyper. Besluten bör i stället tas i decentraliserade former och utgöra ett medel i konkurrensen mellan olika transportutövare och transportslag.

När det gäller förslaget om att införa avgiftsfri kollektivtrafik vill utskottet hänvisa till att viss försöksverksamhet har skett när det gäller prissättning av lokal busstrafik med s.k. nolldata. Utskottet anser att det inte bör ankomma på riksdagen att föreskriva om dessa forskningsförsök eventuellt bör utvecklas vidare. I sammanhanget kan nämnas att flera forskningsresultat

tat pekar på uppfattningen att resenärerna ofta tillmäter kollektivtrafikens standard som reshastighet och regularitet en större betydelse än sänkta taxor och införande av nolltaxa.

Slutligen när det gäller den fråga som uppmärksammas bland motionärerna om problem med resor som sträcker sig över en länsgräns vill utskottet hänvisa till de positiva erfarenheter som finns från flera håll i landet där trafikföretagen gemensamt har funnit lösningar för att utveckla en attraktiv kollektivtrafik oberoende av administrativa länsgränser. Utskottet bejakar denna utveckling.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet nu behandlade motionsförslag om rabatter och taxor.

Tillgängligheten för funktionshindrade i kollektivtrafiken

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att tillgängligheten för funktionshindrade i kollektivtrafiken är en angelägen fråga. Med bl.a. hänvisning till pågående utvecklingsarbete och att regeringen avser att göra en översyn av de transportpolitiska målen avstyrks berört motionsförslag.

Jämför reservation 4 (v).

Motionen

I motion 2006/07:T302 (v) yrkande 5 av Peter Pedersen m.fl. anføres bl.a. att i Sverige beräknas ca 1 miljon människor vara funktionshindrade i förflyttningssammanhang. 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 förflyttningsbehov. Färdtjänsten behöver också förbättras utifrån samma synsätt. Riksdagen har beslutat att transportsystemet ska vara tillgängligt för funktionshindrade till år 2010. I regeringens proposition (prop. 2005/06:160) Moderna transporter föreslås att Vägverket och Banverket, inom ramen för arbetet med att ta fram en nationell handlingsplan för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling, gemensamt bör leda en nationell kraftsamling för att göra kollektivtrafiken användbar för funktionshindrade. I propositionen konstateras nämligen att anpassningen av kollektivtrafiken till funktionshindrades behov går för långsamt i förhållande till det uppställda målet. Regeringen bör utreda hur man kan säkerställa att man når målet om att transportsystemet ska vara tillgängligt för funktionshindrade till år 2010.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser, i likhet med vad som framförs i motionen, att tillgängligheten för funktionshindrade i kollektivtrafiken är en angelägen och viktig fråga. Utskottet ser därför positivt på det uppdrag som Banverket och Vägverket fått att, i samverkan med berörda myndigheter och övriga aktörer, gemensamt ta fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling och där ett av fem prioriterade områden är en tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade. Banverket och Vägverket ska gemensamt leda en nationell kraftsamling för att göra kollektivtrafiken användbar för funktionshindrade. Arbetet ska inriktas mot ett prioriterat nätverk, där infrastruktur som stationer m.m. samt fordon, trafik och övrig service är av hög kvalitet och användbar för alla. Insatserna ska koncentreras på en avgränsad men sammanhängande del av trafiksystemet. Här ska funktionshindrade och andra människor med särskilda behov kunna resa säkert och tryggt i hela landet. Programmet ska även innehålla förslag på hur ett system för ledsagning av funktionshindrade personer mellan anslutande trafikslag på stationerna ska byggas upp och finansieras.

Utskottet vill i sammanhanget också erinra om, vilket framgått ovan, att regeringen avser att se över de transportpolitiska målen. Utskottet förutsätter att den viktiga frågan om ett tillgängligt transportsystem kommer att utgöra en självklar del i detta arbete. Utskottet utgår därför ifrån att frågan kommer att tas väl om hand i det fortsatta utvecklingsarbetet. Några särskilda uttalanden utöver vad utskottet nu anfört anses därför inte påkallade.

Motionsförslaget om tillgängligheten för funktionshindrade i kollektivtrafiken avstyrks därför mot den bakgrunden.

Färdtjänst och riksfärdtjänst

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslagen om färdtjänst och riksfärdtjänst med bl.a. hänvisning till den översyn som nyligen genomförts och de lagändringar som därefter trätt i kraft.

Jämför reservation 5 (v).

Motionen

I motion 2006/07:So382 (v) av Lars Ohly m.fl. tas frågor upp som bl.a. rör färdtjänst och riksfärdtjänst.

I yrkande 12 framhåller motionärerna att det borde finnas en tydlig koppling mellan egenavgiften för färdtjänst och avgiften för att åka med kollektivtrafiken. Att ta ut en egenavgift för resa med färdtjänst som inte motsvarar avgiften för resa med den ordinarie kollektivtrafiken ställer åter personer som är i behov av färdtjänst i en ojämlig situation. Detta diskrimi-

nerar människor med färdtjänstillstånd. Motionärerna föreslår en kostnadsutredning och att det i lagen om färdtjänst införs en skrivning liknande den som finns i lagen om riksfärdtjänst om att egenavgiften ska motsvara normala resekostnader med allmänna färdmedel.

Motionärerna vill även (*yrkande 13*) att Socialstyrelsen ges det övergripande ansvaret för tillsynen av färdtjänsten och riksfärdtjänsten och att länsstyrelserna får det direkta ansvaret, på samma sätt som annan kommunal tillsynsverksamhet är organiserad. Det behövs en tillsynsmyndighet som kan ge ut anvisningar, råd och rekommendationer och dit enskilda kan vända sig med sina klagomål i frågor som rör dessa discipliner. Tillsynsmyndigheten ska även ha till uppgift att göra en generell uppföljning av färdtjänsten och riksfärdtjänsten.

Motionärerna anser (*yrkande 14*) att beslutet om färdtjänst även ska gälla för ledsagare. Problemet med det nuvarande systemet är att i vissa situationer får den färdtjänstberättigade ta med en ledsagare om det behövs under resan, men inte om det behövs en ledsagare under själva vistelsen vid resmålet. För att förenkla processen bör beslutet om färdtjänst sålunda gälla även för ledsagare.

Motionärerna (*yrkande 15*) anser också att det är skäligt att den som söker tillstånd till färdtjänst ska kunna ha sällskap på resorna av en eller flera medresenärer. Tillståndet ska då även gälla för denna eller dessa och bör regleras i de två färdtjänstlagarna. Avgiften för medresenären ska inte heller överstiga den som gäller för allmänna kommunikationsmedel.

Motionärerna (*yrkande 17*), som anser att kravet på förvärvsarbete för att få bilstöd bör slopas, menar också att körkortskravet inte heller ska finnas kvar för de grupper som omfattas av det kravet. En personlig assistent borde kunna vara den som har körkort och kör bilen.

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis vill utskottet anföra att när det gäller färdtjänsten och riksfärdtjänsten har ett enigt trafikutskott vid flera tillfällen angivit att färdtjänsten är ett prioriterat område samt att en väl fungerande färdtjänst är en förutsättning för att det transportpolitiska målet om ett tillgängligt transportsystem ska kunna uppnås. Utskottet har tidigare med tillfredsställelse konstaterat att den särskilda utredare som på den förra regeringens uppdrag utrett frågan har lämnat förslag som behandlar de frågor utskottet uppmärksammat. Den förra regeringen har också till riksdagen överlämnat förslag till ändringar i lagarna om färdtjänst och riksfärdtjänst, som antagits av riksdagen.

Som utskottet ser det var dessa förändringar ett steg i rätt riktning. Genom den föreslagna bestämmelsen om att färdtjänst som anordnas ska vara av god kvalitet framhålls vikten av att de olika personalkategorierna

inom aktuell verksamhet har hög kompetens och att det kontinuerligt sker en kunskapsutveckling. Bestämmelsen förutsätts därmed komma att påverka kvaliteten inom färdtjänsten i en positiv riktning.

När det gäller motionsförslagen om att avgifterna för färdtjänst ska motsvara kostnaden för resor med kollektivtrafik är existerande regelverk utformat så att avgifterna ska vara skäliga och att de inte får överstiga tillståndsgivarens självkostnader. Detta bör enligt utskottets mening förhindra att det uppstår så stora prisskillnader mellan de två trafikformerna att det därigenom och trots skillnaderna dem emellan skulle kunna hävdas att oskälighet eller diskriminering uppkommer.

Utskottet anser att motionsförslag om ett förändrat regelverk med avseende på ledsagare, medresenär och individuella villkor för tillstånd till färdtjänst aktualiserar viktiga frågeställningar. Utskottet är dock inte berett att nu ta några initiativ i denna fråga. Inte heller är utskottet berett att ändra regelverket för tillsynen av färdtjänsten eller riksfärdtjänsten.

I sammanhanget vill utskottet erinra om det ovan nämnda uppdraget till Banverket och Vägverket om att gemensamt ta fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. I direktiven sägs bl.a. att resenärerna bör i förväg kunna förvissa sig om vilken standard och service som erbjuds. Där kollektivtrafiken ännu inte är anpassad bör särskild vikt läggas vid samordning mellan den konventionella kollektivtrafiken och särskild kollektivtrafik, såsom färdtjänst, riksfärdtjänst, service- och flexlinjer m.m.

När det gäller bilstödet har socialutskottet nyligen behandlat liknande motionsförslag i betänkandet (bet. 2006/07:SoU1 utgiftsområde 9 Hälsovård, sjukvård och social omsorg m.m.). Socialutskottet anför i betänkandet att bilstödet till funktionshindrade nyligen har setts över. Mot denna bakgrund och då även en försöksverksamhet på området är beslutad ansåg socialutskottet att riksdagen inte ska ta något initiativ.

Mot bakgrund av det anförda anser utskottet att några särskilda initiativ inte är påkallade. Motionsförslagen om färdtjänsten och riksfärdtjänsten avstyrks följaktligen.

Upphandling av flyg- och järnvägstrafik

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslagen om upphandling av flyg- och järnvägstrafik med hänvisning till tidigare ställningstagande om att det inte ankommer på riksdagen att lägga fast vilka nationella och internationella förbindelser staten bör upphandla. Enligt utskottets mening är det av stor betydelse att resenärerna tryggas en tillfredsställande standard och förbindelser med god regularitet och tidtabellshållning. Utskottet understryker mot denna bakgrund vikten av att trafikupphandlingar grundas på god kunskap och kompetens så att uppställda kriterier i anbuds- och budningarna säkras.

Jämför reservationerna 6 (s, v, mp) och 7 (mp).

Motionerna

I motion 2006/07:T300 (s) yrkande 15 av Agneta Lundberg m.fl. anfördes bl.a. att Sverige har i jämförelse med andra länder genomfört den mest omfattande avregleringen av flygmarknaden, sedan samtliga linjer för inrikesflyg öppnades för fri konkurrens 1992. Avregleringen har fungerat relativt väl på några få högtrafikerade linjer men har också lett till att priserna på vissa sträckor stigit kraftigt samtidigt som utbudet försämrats avsevärt. Man kan också konstatera att flygpriserna till mindre orter i Sverige är avsevärt högre än i exempelvis Finland, trots att förhållandena torde vara väldigt likartade. De höga flygpriserna och den låga turtätheten får starka negativa konsekvenser för näringslivets tillväxtförutsättningar och privatpersoners möjligheter till resande. De negativa effekterna ökar dessutom i takt med att snabba persontransporter blir en grundförutsättning för en växande del av näringslivet. Exempelvis hade många av de företags-etableringar, som på senare år skett i inlandet av IT-baserade och avståndsoberoende tjänsteföretag, varit omöjliga att genomföra utan en tillräcklig närhet och tillgång till flygtransporter. Erfarenhetsmässigt minskar således inte behovet av fysiska kommunikationer i takt med att telekommunikationerna förbättras. I stället ökar det strategiska värdet av att förbättra förutsättningarna på persontransportområdet generellt. Enligt motionärernas mening måste staten ta ansvar för att hitta ett system som innebär att trafiken kan upprätthållas på olönsamma linjer som är viktiga från regionalpolitisk synpunkt.

I motion 2006/07:T353 (c) av Roger Tiefensee anfördes bl.a. att förutsättningarna för att bedriva tågtrafik mellan Ox elösund och Eskilstuna och vidare mot Västerås är helt annorlunda i dag jämfört med då persontrafiken lades ned år 1986. Utbyggnaden av Mälardalens högskola och Skavsta flygplats är två exempel. Att på nytt öppna TGOJ-banan för persontrafik skulle vara

positivt ur flera synvinklar. Dels skulle arbets- och studiependling underlätas, dels skulle Sörmland kunna knytas samman på ett bättre sätt. Med persontrafik på TGOJ-banan skulle det exempelvis bli lättare för Eskilstunaborna att ta sig till Skavsta flygplats och göra det smidigt för Oxelösunds- och Nyköpingsborna att kunna ta sig till Eskilstuna för studier på Mälardalens högskola. Att på nytt starta persontrafik på TGOJ-banan skulle med andra ord innebära betydande utvecklingsmöjligheter för regionen. Mot den bakgrunden bör därför förutsättningarna för att starta persontrafik med tåg mellan Oxelösund och Västerås klargöras.

I *motionerna 2006/07:T359 (mp) yrkande 14 av Karin Svensson Smith m.fl. och 2006/07:MJ391 (mp) yrkande 30 av Peter Eriksson m.fl.* anføres bl.a. att upphandlingen av tågtrafik år 2006 beräknas uppgå till ca 485 miljoner kronor. Historien visar dock att Rikstrafiken tidigare har skurit ned på upphandlingen av tåg för att kunna öka upphandlingen av flyg. Under åren 2006 och 2007 förhandlas också Gotlandsbolagets avtal för färjetrafiken till Gotland, vilket är en mycket osäker upphandling som kan sluta med ökade kostnader för staten. I detta läge anser Miljöpartiet att det är av stor vikt att anslagen till upphandling av tågtrafik och buss inte äventyras av förändrade prioriteringar inom Rikstrafiken. Anslagsposten till upphandling av tågtrafik under åren 2007–2009 bör uppgå till minst 485 miljoner kronor. Denna anslagspost ska inte användas till annat ändamål än för upphandling av järnvägstrafik.

I *motion 2006/07:T421 (s) av Pia Nilsson m.fl.* anføres att som boende i Västmanland är man innerligt trött på det faktum att de upphandlade franska tågen som trafikerar Mälärbanan inte fungerar på det sätt som är rimligt att begära. Att tekniska småfel på utrustning kan uppstå har vi förståelse för. Att dörrar mellan olika kupéer inte alltid går att öppna är väl uthärdligt i det stora hela. Däremot är det oacceptabelt att ständigt ett antal av dessa tåg måste på översyn för att de helt enkelt inte rullar framåt och på så sätt föranleder stora störningar i trafiken med förseningar som följd. Dessa franska tåg valdes före andra fabrikat vars försäljningsavdelning också lämnat anbud på fordon på grund av en helhetsbedömning beträffande pris och kvalitet. Valet av fabrikat framstår som ett mycket tydligt felaktigt beslut av ansvariga för upphandlingen. Lärdomen av detta är att staten, som ägare i detta fall av SJ, måste ställa tydligare krav på ökad kunskap på den upphandlande enheten så att den produkt som valts utifrån uppställda kriterier med full säkerhet också fungerar när den sätts i trafik. Motionärerna framhåller mot denna bakgrund behovet av ökad kunskap hos trafikhuvudmännen vid upphandling av rälsburna fordon.

I *motion 2006/07:T436 (s) av Sven-Erik Österberg m.fl.* anføres bl.a. att järnvägstrafiken mellan Uppsala och Norrköping, via Heby, Sala, Västerås, Eskilstuna, Flen, Katrineholm, benämns Uven. Trafiken utförs av SJ på uppdrag av Mälardalstrafik AB, vilket bolag har uppdraget att upphandla denna trafik. Rikstrafiken har möjlighet att upphandla transportpolitiskt

motiverad interregional kollektiv persontrafik som inte upprätthålls i trafik-huvudmännens regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Rikstrafiken har låtit meddela att efter den 30 juni 2009 kommer inget nytt avtal att tecknas, och från detta datum kommer alltså finansiering från Rikstrafiken att upphöra. Enligt vår uppfattning uppfyller Uven i princip de kriterier som Rikstrafiken ställt upp, och beskedet från Rikstrafiken om upphörandet av finansieringen bekymrar oss. Detta påverkar i sin tur resandet negativt. Motionärerna menar att det är av största vikt att ett långsiktigt hållbart avtal mellan regionen och Rikstrafiken kommer till stånd.

I *motion 2006/07:T442 (s) av Karl Gustav Abramsson* anför bl.a. att sedan en längre tid tillbaka svarar staten genom Rikstrafiken för upphandlad flygtrafik på ett antal destinationer i Norrlands inland. Dessutom utgår driftstöd till flygplatsernas skötsel. Den näringspolitiska betydelsen av väl fungerande kommunikationer är klart dokumenterad. De besked som regeringen nu måste ge beträffande det fortsatta stödet till flyget i inre Norrland bör vara distinkta och innebära långsiktiga och tydliga ställningstaganden för att nu etablerade flyglinjer och destinationer ska kunna påräkna fortsatt statligt stöd. Det ska också vara av den omfattningen att vare sig kommunerna, som hyser de aktuella flygplatserna, eller resenärerna ska drabbas av oskäligen kostnader. Både från regionalpolitisk och från rättvisesynpunkt anser motionären att detta är ett självklart åtagande för staten. Frånvaron av upphandlad trafik och statligt driftstöd till flygplatserna kommer att innebära nedlagd trafik till skada för utvecklingen i Norrlands inland och för regionen som helhet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet behandlade ett antal frågor om upphandling av flyg- och järnvägstrafik våren 2006 i betänkandet (bet. 2005/06:TU5) Moderna transporter. Utskottet anförde då bl.a. att det enligt utskottets mening inte borde ankomma på riksdagen att lägga fast på vilka nationella eller internationella förbindelser staten bör upphandla trafik. I stället borde detta ankomma på Rikstrafiken och regeringen att, i enlighet med det transportpolitiska målet och inom givna ekonomiska ramar, närmare bedöma vilken trafik som staten bör upphandla.

Frågan om kvaliteten på den rullande materiel som tas upp i motion 2006/07:T421 (s) av Pia Nilsson m.fl. är enligt utskottets mening av central betydelse för bl.a. möjligheten att trygga en tillfredsställande standard och förbindelser med god regularitet och tidtabellshållning. Utskottet understryker mot denna bakgrund vikten av att trafikupphandlingar grundas på god kunskap och kompetens så att uppställda kriterier i anbudsinbjudningen säkras när det gäller bl.a. kvaliteten på rullande materiel.

I övrigt har utskottet ingenting att tillägga utan vidhåller sina tidigare ställningstaganden och avstyrker motionsförslagen om upphandling av flyg- och järnvägstrafik.

När det gäller Rikstrafiken och *medelsansvisning för tågtrafik* som tas upp i motionerna 2006/07:T359 (mp) och 2006/07:MJ391 (mp) vill utskottet framhålla att det inte är en uppgift för riksdagen att förorda hur Rikstrafikens medelsansvisning ska fördelas på olika trafikslag. Utskottet avstyrker därför mot den bakgrunden även dessa motionsförslag.

I sammanhanget vill utskottet erinra om att under våren 2007 planerar utskottet att behandla olika flyg- och järnvägsfrågor.

Lokal spårtrafik

Utskottets förslag i korthet

Utskottet förutsätter att inom ramen för det fortsatta transportpolitiska utvecklingsarbetet kommer möjligheten att utveckla den lokala spårtrafiken att tas till vara i syfte att få trafiksystemen kostnads- och miljöeffektiva. Utskottet uppmärksammar att den över tiden utdragna planeringsprocessen för byggande av bl.a. spåranläggningar är ett besvärande hinder för en fortsatt utveckling av den lokala spårtrafiken. Utskottet välkomnar därför det översynsarbete som nyligen skett av plan- och bygglagen och miljöbalken i syfte att öka samordningen och förenkla prövningsförfarandet samt konstaterar att från transportpolitisk synpunkt är det angeläget att pågående beredningsarbete i Regeringskansliet leder till en effektivare planeringsprocess som underlättar planering och byggande av anläggningar för bl.a. lokal spårtrafik. Något särskilt uttalande utöver vad utskottet anför anses inte påkallat. Motionsförslagen om lokal spårtrafik avstyrks.

Jämför reservation 8 (mp).

Motionerna

I motionerna 2006/07:T359 (mp) yrkandena 11 och 12 av Karin Svensson Smith m.fl. och 2006/07:MJ391 (mp) yrkandena 27 och 28 av Peter Eriksson m.fl. framhålls bl.a. att från klimatsynpunkt ger utbyggnaden av kollektivtrafiken hög utdelning, och intresset bör koncentreras till kostnadseffektiva linjesystem som har den högsta miljöeffekten per satsad krona. Mest effektiv och klimatvänlig är den spårburna trafiken. På många håll i världen byggs det nu spårvägar i större städer som aldrig förr. Dessvärre är Sverige långt efter i utvecklingen. En viktig anledning till detta är att kommunerna inte har råd att bygga ut spårvägar, och på den statliga sidan saknas en myndighet som ansvarar för lokala spårvägar. Kommunerna kan inte få något ekonomiskt eller praktiskt stöd från staten i denna fråga. Miljöpartiet anser att Banverket bör ges ett sådant ansvar. Det ökade ansvaret bör åtföljas av ett ökat anslag för statligt stöd till infrastrukturinvesteringar och spårvägsfordon.

I samma motioner (*yrkandena 13 och 29*) framhålls också att byggandet av kommunal spårväg är i dag förenat med en tidsödande process som i princip gör investeringarna omöjliga. Enligt Banverket måste man söka tillstånd till en järnvägsplan, om man ska ändra eller bygga ett nytt spår som är längre än 100 meter. Denna järnvägsplan är utformad ungefär som en vägplan för att ge skydd för grannintressen och miljön när ny infrastruktur ska byggas i känsliga miljöer. Detta försenar spårvägsbyggen med flera år och fördyrar införandet av spårvägar. Inom planlagt område borde det dock räcka med detaljplaneförfarandet för en ny spårväg, eftersom det redan ingår i miljöprövningen. Miljöpartiet anser därför att tvånget med en järnvägsplan för inomkommunala spårvägar bör avskaffas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis anföra att sedan år 2001 har Banverket tilldelats sektorsansvaret även för tunnelbanor och spårvägar. Det innebär att verket har att se till att de transportpolitiska målen uppfylls också för dessa trafikslag. Som ett utflöde av detta kan nämnas att Banverket tillsammans med Vinnova och Vägverket driver ett gemensamt forskningsprogram om kollektivtrafik som bl.a. innefattar spårvagnsfrågor.

När det gäller ekonomiskt stöd för spårvagnstrafik kan nämnas att enligt den s.k. Göteborgsöverenskommelsen bidrar staten ekonomiskt såväl till kompletteringen av spårvägsnätet kring centrala Göteborg som för anskaffningen av rullande materiel. Även den senaste större satsningen på spårvagnstrafik genom snabbspårjärnvägen Tvärbanan i Stockholm har finansierats i särskild ordning inom ramen för den s.k. Dennisöverenskommelsen.

Vidare kan nämnas att intresset för spårvägssystem har ökat internationellt under det senaste decenniet. Det gäller särskilt Frankrike där omfattande investeringar har skett och sker i spårvägssystem för att få fler resenärer och för att skapa attraktiva stadsmiljöer. Trafikutskottet har tidigare studerat omfattande utbyggnader av modern spårvagnstrafik bl.a. i Strasbourg och Nice, och utskottet avser att ytterligare följa den internationella utvecklingen framöver.

I sammanhanget kan också nämnas att inom Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI) pågår ett forskningsprojekt på uppdrag av Banverket och Vinnova, kallat Duospårväg – Innovativ kollektivtrafik. I forskningsprojekt undersöks om duospårväg är ett alternativ för svenska städer och regioner. Projektet innefattar ett nytt spårfordon, en duospårvagn, som kan köra på både spårvagnsnätet och järnvägsnätet. En rapport har presenterats på Transportforum i januari 2007.

Som utskottet ser det har frågor rörande spårbunden trafik uppmärksamats på olika sätt, vilket är positivt. Utskottet förutsätter att inom ramen för det fortsatta transportpolitiska utvecklingsarbetet kommer möjligheten att utveckla den lokala spårtrafiken att tas till vara i syfte att få trafiksysteme-

men kostnads- och miljöeffektiva så att fastställda transportpolitiska mål kan uppnås. Utskottet är därvid väl medvetet om den tunga och över tiden utdragna planeringsprocess som följer av lagstiftningen för byggandet av bl.a. järnvägar. Utskottet kan instämma i motionärernas uppfattning att den över tiden utdragna planeringsprocessen för byggande av bl.a. spåranläggningar kan vara ett besvärande hinder för en fortsatt utveckling av den lokala spårtrafiken. Utskottet välkomnar därför det översynsarbete som nyligen skett av plan- och bygglagen (PBL) och miljöbalken i syfte att öka samordningen och förenkla prövningsförfarandet samt konstaterar att från transportpolitisk synpunkt är det angeläget att det nu pågående beredningsarbetet i Regeringskansliet leder till en effektivare planeringsprocess som underlättar planering och byggande av anläggningar för bl.a. lokal spårtrafik.

Utskottet vill i sammanhanget också uppmärksamma vad som framkom i denna fråga vid utskottets offentliga utfrågning den 25 januari 2007. Där framhölls behovet av en bättre samordning mellan PBL och reglerna för att bygga väg och järnväg.

Något uttalande utöver vad utskottet ovan anfört anses inte påkallat. Motionsförslagen om lokal spårtrafik avstyrks följaktligen.

Upphandling av Gotlandstrafiken

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att staten har ett ansvar för att trygga tillfredsställande transportlösningar mellan Gotland och fastlandet. Enligt utskottets mening har inget framkommit som föranleder initiativ från riksdagens sida att nu ändra gällande ordning för Rikstrafikens trafikupphandling för Gotlandstrafiken. Motionsförslagen om Gotlandstrafiken avstyrks följaktligen.

Jämför reservationerna 9 (v) och 10 (mp).

Motionerna

I *motion 2006/07:T283 (s) av Christer Engelhardt* anförts bl.a. att Gotland är beroende av en fungerande färjetrafik för att åstadkomma en positiv regional utveckling. En god tillgänglighet i turtäthet, biljettpriser och kvalitet är faktorer som mer än något annat har betydelse för Gotlands utveckling och tillväxt. De satsningar som görs för nya arbetstillfällen förutsätter att det finns en fungerande trafik. Den positiva utveckling som Gotland i dag står inför får inte äventyras av sämre och dyrare färjetrafik. Det har inför och under årets valrörelse diskuterats en vägprismodell, vilken samtliga riksdagspartier har lämnat en positiv inställning till. Ett samlat Gotland har via kommun och län även agerat i frågan. Den gotländska färjetrafiken är

för viktig för oss gotlänningar för att bli ett konkurrensutsatt spel på marknaden. Motionären anser att staten måste kunna garantera minst dagens kvalitet när det gäller tidtabeller, komfort och anständiga biljettpreiser.

I *motion 2006/07:T330 (v) yrkande 1 av Peter Pedersen m.fl.* återges trafikskottets uttalanden om Gotlandstrafiken våren 2006 i betänkandet (bet. 2005/06:TU5) Moderna transporter om bl.a. att staten har ansvar för att det finns likvärdiga transportmöjligheter i hela landet samt att detta även gäller Gotland. I detta avseende får Gotland inte ges sämre villkor än övriga landet. Stödet till Gotlandstrafiken är i grunden en satsning som förbättrar konkurrenskraften så att även Gotland kan bidra till den svenska tillväxten. Denna trafik måste därför ges långsiktiga och stabila förutsättningar, enligt trafikskottet. Vänsterpartiet delar denna uppfattning, men menar också att det måste få praktiska konsekvenser avseende ansvarsfrågan. Det statliga ansvaret bör därför ligga på Vägverket, som redan i dag har hand om annan färjetrafik som ses som en förlängning av andra vägar. Regeringen bör därför skyndsamt återkomma till riksdagen med ett förslag om att staten ska ta över ansvaret för Gotlandstrafiken genom att den flyttas över till Vägverket.

I samma motion (*yrkande 2*) anförs bl.a. att det finns en rad öar i Sverige som har fasta förbindelser eller vägfärjor och där staten i dag finansierar underhåll och drift för överfart till dessa öar. Vänsterpartiets grundprincip är att det inte ska vara av någon avgörande betydelse att Gotland befinner sig längre bort från fastlandet än andra svenska öar. Vänsterpartiet gav därför i april 2006 riksdagens utredningstjänst ett uppdrag att räkna på vad ett förslag till vägpris skulle betyda samhällsekonomiskt och statsfinansiellt. Resultatet från riksdagens utredningstjänst visar att statens nettokostnader skulle bli ca 220 miljoner kronor om man inför ett system som påminner om ett förslag från organisationsgruppen Vägpris.nu. Vänsterpartiet vill att regeringen utreder och till riksdagen lämnar förslag till en konkret utformning och finansiering utifrån principen om ett vägpris till Gotland.

I *motion 2006/07:T331 (mp) yrkande 1 av Karin Svensson Smith m.fl.* anförs bl.a. att Rikstrafiken har gått ut med anbudsfrågningar inför nya avtalsperioder för färjetrafiken. En förutsättning för att en upphandlingsprocess ska fungera som tänkt är att det finns flera kompetenta alternativ att välja mellan. Så har trots stora ansträngningar inte varit fallet. Även detta är ett argument för att staten överväger alternativet att köra med egna färjor. Ett principiellt viktigt steg på vägen mot detta är att ansvaret för Gotlandstrafiken flyttas från Rikstrafiken till Vägverket.

I samma motion (*yrkande 2*) anförs också att försvarsnedläggningen på Gotland har försämrat arbetsmarknaden på ön. Därför är det extra angeläget att besöksnäringen och andra näringar samt högskolan på Gotland kan lita på att tidtabellen för Gotlandstrafiken är långsiktigt förutsägbar. De positiva effekterna av de åtgärder som företogs för att kompensera regementsnedläggningen riskerar att förtas av en försämrad och fördyrad färje-

trafik. Plötsliga förändringar av tidtabellen är samma sak som om vägarna till och från Stockholm stängs av under en viss tid. Tillförlitliga och långsiktigt säkra kommunikationer till rimliga priser är också en väsentlig förutsättning för att ny verksamhet ska kunna etableras på Gotland. En långsiktigt hållbar färjetrafik mellan Gotland och fastlandet måste därför garanteras.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis understryka att staten har ansvar för att det finns tillfredsställande transportmöjligheter i hela landet samt att detta gäller även Gotland. Färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet ersätter de vägar och broar som samhället ställer till förfogande för nyttjarna i övriga landet. Det motiverar att speciella insatser görs av staten för att motverka de transport- och konkurrensnackdelar som Gotland har. Stödet till Gotlandstrafiken är i grunden en satsning som förbättrar konkurrenskraften så att även Gotland kan bidra till den svenska tillväxten. Denna trafik måste därför ges långsiktigt förutsägbara spelregler till rimliga priser.

Vidare vill utskottet anföra att frågan om hur det statliga ansvaret för denna trafik bäst uttrycks, exempelvis genom att ansvaret överförs till Vägverket eller genom att färjeleden likställs med allmän väg, diskuteras i några motioner. Några förändringar av rådande ordning, där trafiken upphandlas av Rikstrafiken är enligt utskottets mening inte motiverad i dagsläget. Enligt vad utskottet erfarit prövar Rikstrafiken, inom sitt uppdrag att utföra en ny långsiktig trafikupphandling, en rad organisatoriska och strukturella förutsättningar för trafiken i syfte att trygga en tillfredsställande, effektiv och miljövänlig trafiklösning.

Utskottet vill i sammanhanget också nämna att i samband med en föredragning inför utskottet har generaldirektören för Rikstrafiken bl.a. informerat om upphandlingen av Gotlandstrafiken för avtalsperioden 2009–2015 alternativt 2019. Fristen för anbudsinbjudningen gick ut den 25 januari 2007.

Enligt utskottets mening har inget framkommit som föranleder initiativ från riksdagens sida att nu ändra gällande ordning för Rikstrafikens trafikupphandling för Gotlandstrafiken. Utskottet har i sammanhanget konstaterat att regeringen nyligen beslutat om en ändring av sjöfartsstödförordningen. Förordningsändringen innebär att sjöfartsstöd får lämnas till rederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på last- och passagerarfartyg som används i inrikestrafik om trafiken är upphandlad av staten. Ändringen träder i kraft den 1 januari 2009. Detta ser utskottet som en viktig förändring för den fortsatta upphandlingsprocessen och för att skapa mer likvärdiga konkurrensförutsättningar.

Mot bakgrund av det anförda avstyrks motionsförslag om upphandling av Gotlandstrafiken m.m.

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. Övergripande kollektivtrafikfrågor, punkt 1 (s, v, mp)

av Anders Karlsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s), Désirée Liljevall (s) och Kerstin Engle (s).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2006/07:T250 av Jasenko Omanovic och Eva Sonidsson (båda s),

2006/07:T300 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 16 och

2006/07:T302 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 4.

Ställningstagande

Inledningsvis vill vi anföra att i samband med de avregleringar som skett på kommunikationsområdet har vissa problem uppstått som försämrat förutsättningarna för konsumenterna. Inom bl.a. buss- och järnvägstrafiken finns tydliga exempel på svårigheterna för konsumenterna att veta hur man tar sig mellan olika orter på grund av att olika bolag har upphandlat rätten till olika sträckor. Det är angeläget att de olika trafikföretagens informationssystem kopplas ihop och förbättras.

Vi anser att genom att samordna olika former av kollektiva, samhällsbetalda transporter kan man effektivisera kollektivtrafiken och öka turtätheten. Samordning bör ske mellan samtliga trafikslag och inkludera linjetrafik, skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor, så att en fungerande kollektivtrafik i glesbygd kan skapas. Detta är särskilt angeläget i skogslänen, där avstånden är stora och ett enskilt trafikslag sällan har en tillräcklig hög servicegrad för att ensamt kunna fylla konsumenternas behov.

Det krävs dock en planering som tar hänsyn till och utgår från glesbygdens förutsättningar och behov, där också en bättre samordning kan leda till lägre kostnader och ett bättre trafikutbud. Därför bör det samhällsbetalda trafikutbudet samordnas för att förbättra kollektivtrafiken i gles- och

landsbygd. Vi anser att anropsstyrd kollektivtrafik med fördel kan användas i ökad omfattning för att öka flexibiliteten i områden med ett litet resandeunderlag.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

2. Kollektivtrafiken och miljön, punkt 2 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2006/07:T302 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 6.

Ställningstagande

Vänsterpartiet vill i sammanhanget framhålla att kollektivtrafiken utan tvekan generellt sett är bättre för miljön än privatbilen, men det återstår trots allt att vidta en hel del åtgärder för att kollektivtrafiken ska bli helt miljöanpassad. Det är viktigt att t.ex. bussar och lok ställs om till förnybar drift. En ökad beläggning inom kollektivtrafiken ökar effektiviteten i energianvändningen. Andra problem som måste åtgärdas är t.ex. buller och intrång i den fysiska miljön som t.ex. påtagligt skadar natur- och kulturvärden. Regeringen bör därför utreda vilka ytterligare åtgärder som krävs för att helt miljöanpassa kollektivtrafiken.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

3. Rabatter och taxor, punkt 3 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2006/07:T302 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 7 och

avslår motionerna

2006/07:T286 av Lars Wegendal (s),

2006/07:T342 av Ulf Nilsson m.fl. (fp) yrkande 3 och

2006/07:T433 av Sven-Erik Österberg m.fl. (s).

Ställningstagande

Vänsterpartiet vill framhålla att det har pågått försök med avgiftsfri kollektivtrafik i flera kommuner i landet med goda resultat, dvs. att fler valt att resa kollektivt. Vänsterpartiet menar att det krävs ett radikalt nytänkande, dvs. ett verkligt paradigmskifte, i trafikpolitiken. Om vi verkligen menar allvar med att försöka minska privatbilismen och få fler att resa kollektivt måste vi vidta kraftfulla åtgärder för att uppnå detta. Då duger det inte att trafikhuvudmännen tvingas ha ett strikt företagsekonomiskt tänkande och ständigt höja biljettpriset, dra in trafiklinjer och försämra turtätheten i sina försök att minska kostnaderna och höja intäkterna. Resultatet av ett sådant snävt tänkande blir i stället en negativ spiral, som i själva verket motverkar ett ökat kollektivresande. Vänsterpartiet vill i stället lyfta fram en helhetssyn och att de samhällsekonomiska konsekvenserna lyfts fram i ljuset. Riksdagen bör begära att regeringen låter utreda att utreda genomförandet avseende fullskaliga försök med avgiftsfri kollektivtrafik i en storstad och ett glesbygdslän samt att forskarstöd kopplas till försöken.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4. Tillgängligheten för funktionshindrade i kollektivtrafiken, punkt 4 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2006/07:T302 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 5.

Ställningstagande

Vänsterpartiet vill framhålla att i Sverige beräknas ca 1 miljon människor vara funktionshindrade i förflyttningssammanhang. 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 förflyttningsbehov. Riksdagen har beslutat att transportsystemet ska vara tillgängligt för funktionshindrade till år 2010. I regeringens proposition (prop. 2005/06:160) Moderna transporter föreslås att Vägverket och Banverket, inom ramen för arbetet med att ta fram en nationell handlingsplan för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling, gemensamt bör leda en nationell kraftsamling för att göra kollektivtrafiken användbar för funktionshindrade. I propositionen konstateras nämligen att anpassningen av kollektivtrafiken till funktionshindrades behov går för långsamt i

förhållande till det uppställda målet. Regeringen bör utreda hur man kan säkerställa att man når målet att transportsystemet ska vara tillgängligt för funktionshindrade till år 2010.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5. Färdtjänst och riksfärdtjänst, punkt 5 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2006/07:So382 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 12–15 och 17.

Ställningstagande

Vänsterpartiet anser att det borde finnas en tydlig koppling mellan egenavgiften för färdtjänst och avgiften för att åka med kollektivtrafiken. Att ta ut en egenavgift för resa med färdtjänst som inte motsvarar avgiften för resa med den ordinarie kollektivtrafiken ställer personer som är i behov av färdtjänst i en ojämlig situation. Detta diskriminerar människor med färdtjänsttillstånd. Vi föreslår en kostnadsutredning och att det i lagen om färdtjänst införs en skrivning liknande den som finns i lagen om riksfärdtjänst om att egenavgiften ska motsvara normala resekostnader med allmänna färdmedel.

Vänsterpartiet anser vidare att Socialstyrelsen ges det övergripande ansvaret för tillsynen av färdtjänsten och riksfärdtjänsten samt att länsstyrelserna bör få det direkta ansvaret, på samma sätt som annan kommunal tillsynsverksamhet är organiserad. Det behövs en tillsynsmyndighet som kan ge ut anvisningar, råd och rekommendationer och dit enskilda kan vända sig med sina klagomål i dessa frågor. Tillsynsmyndigheten ska även ha till uppgift att göra en generell uppföljning av färdtjänsten och riksfärdtjänsten.

Vänsterpartiet anser också att beslutet om färdtjänst även ska gälla för ledsagare. Problemet med det nuvarande systemet är att i vissa situationer får den färdtjänstberättigade ta med en ledsagare om det behövs under resan, men inte om det behövs en ledsagare under själva vistelsen vid resmålet. Vi menar också att det är skäligt att den som söker tillstånd till färdtjänst ska kunna ha sällskap på resorna av en eller flera medresenärer. Tillståndet ska då även gälla för denna eller dessa och bör regleras i de två färdtjänstlagarna. Avgiften för medresenären ska inte heller överstiga den som gäller för allmänna kommunikationsmedel. Slutligen anser vi att kravet på förvärsarbete för att få bilstöd bör slopas; inte heller anser vi

att körkortskravet ska finnas kvar för de grupper som omfattas av det kravet. En personlig assistent borde kunna vara den som har körkort och kör bilen.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

6. Upphandling av flyg- och järnvägstrafik, punkt 6 (s, v, mp)

av Anders Karlsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s), Désirée Liljevall (s) och Kerstin Engle (s).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om upphandling av flyg- och järnvägstrafik. Därmed bifaller riksdagen motion

2006/07:T421 av Pia Nilsson m.fl. (s) och

avslår motionerna

2006/07:T300 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 15,

2006/07:T353 av Roger Tiefensee (c),

2006/07:T436 av Sven-Erik Österberg m.fl. (s) och

2006/07:T442 av Karl Gustav Abramsson (s).

Ställningstagande

Vi vill framhålla att i Västmanland har invånarna tröttnat på det faktum att de upphandlade franska tåg som trafikerar Mäljarbanan inte fungerar på det sätt som är rimligt att begära. Vi kan ha förståelse för att tekniska småfel på utrustning kan uppstå; att dörrar mellan olika kupéer inte alltid går att öppna kan vara uthärdligt i det stora hela. Däremot är det oacceptabelt att ständigt ett antal av dessa tåg måste på översyn för att de helt enkelt inte rullar framåt och på så sätt föranleder stora störningar i trafiken med förseningar som följd. Dessa franska tåg valdes före andra fabrikat, som också lämnat anbud på fordon, på grund av en helhetsbedömning beträffande pris och kvalitet. Valet av fabrikat framstår som ett mycket tydligt felaktigt beslut av ansvariga för upphandlingen. Lärdomen av detta är att staten som är ägare av SJ AB måste ställa tydligare krav på ökad kunskap på den upphandlande enheten så att den produkt som valts utifrån uppställda kriterier med full säkerhet också fungerar när den sätts i trafik. Vi vill därför framhålla behovet av ökad kunskap hos trafikhuvudmännen vid upphandling av rälsburna fordon.

7. Medelsanvisning för tågtrafik, punkt 7 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 14 och
2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 30.

Ställningstagande

Miljöpartiet kan konstatera att upphandlingen av tågtrafik år 2006 beräknas uppgå till ca 485 miljoner kronor. Historien visar dock att Rikstrafiken tidigare har skurit ned på upphandlingen av tåg för att kunna öka upphandlingen av flyg. Under åren 2006 och 2007 förhandlas också Gotlandsbolagets avtal för färjetrafiken till Gotland, vilket är en mycket osäker upphandling som kan sluta med ökade kostnader för staten. I detta läge anser Miljöpartiet de gröna att det är av stor vikt att anslagen till upphandling av tågtrafik och buss inte äventyras av förändrade prioriteringar inom Rikstrafiken. Anslagsposten till upphandling av tågtrafik under åren 2007–2009 bör uppgå till minst 485 miljoner kronor. Denna anslagspost ska inte användas till annat ändamål än för upphandling av järnvägstrafik.

I ljuset av de klimatförändringar FN:s klimatpanel beskriver måste det transportpolitiska målets övergripande målsättning om en hållbar transportförsörjning väga tyngst vid prioritering när konflikt uppstår mellan olika uppgifter transporterna ska fylla. Därför bör det inte vara möjligt att minska utrymmet för samhällsekonomiskt motiverade satsningar på transportslag med liten klimatpåverkan när transportslag med stor klimatpåverkan anses behöva ökade anslag.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

8. Lokal spårtrafik, punkt 8 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om lokal spårtrafik. Därmed bifaller riksdagen motionerna
2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 11–13 och
2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkandena 27–29.

Ställningstagande

Miljöpartiet vill framhålla att från klimatsynpunkt ger utbyggnad av kollektivtrafik hög utdelning och att intresset bör koncentreras till kostnadseffektiva system som har högst klimateffekt per satsad krona. På många håll i världen byggs det nu spårvägar i större städer som aldrig förr. Dessvärre är Sverige långt efter i den utvecklingen. En viktig anledning till detta är att kommunerna inte har råd att bygga ut spårvägar, och på den statliga sidan saknas en myndighet som tar ansvar för lokala spårvägar. Kommunerna får inte något ekonomiskt eller praktiskt stöd från staten i denna fråga. Vi anser att Banverket bör ges ett sådant utpekat ansvar för spårvägar i större städer. Det ökade ansvaret bör åtföljas av ett ökat anslag för statligt stöd till infrastrukturinvesteringar och spårvägsfordon.

Miljöpartiet vill också framhålla att byggandet av kommunal spårväg i dag är förenat med en alltför tidsödande process. Enligt Banverket måste man söka tillstånd till en järnvägsplan, om man ska ändra eller bygga ett nytt ett spår som är längre än 100 meter. Denna järnvägsplan är ungefär som en vägplan, utformad för att ge skydd för grannintressen och miljön när ny infrastruktur ska byggas i känsliga miljöer. Detta försenar spårvägsbyggen med flera år och fördyrar införandet av spårvägar. Inom planlagt område borde det dock räcka med detaljplaneförfarandet för en ny spårväg, eftersom det redan ingår i miljöprövningen. Miljöpartiet anser därför att tvänget med en järnvägsplan för inomkommunala spårvägar bör avskaffas.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

9. Upphandling av Gotlandstrafiken, punkt 9 (v)

av Peter Pedersen (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 om upphandling av Gotlandstrafiken. Därmed bifaller riksdagen motion

2006/07:T330 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 1 och 2 samt bifaller delvis motionerna

2006/07:T283 av Christer Engelhardt (s) och

2006/07:T331 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Vänsterpartiet vill inledningsvis lyfta fram vad utskottet anfört om Gotlandstrafiken våren 2006. I betänkandet (bet. 2005/06:TU5) Moderna transporter anförde utskottet bl.a. att staten har ansvar för att det finns likvärdiga transportmöjligheter i hela landet samt att detta även gäller Got-

land. I detta avseende får Gotland inte ges sämre villkor än övriga landet. Stödet till Gotlandstrafiken är i grunden en satsning som förbättrar konkurrenskraften så att även Gotland kan bidra till den svenska tillväxten. Denna trafik måste därför ges långsiktiga och stabila förutsättningar, enligt utskottet. Vänsterpartiet delar denna uppfattning, men menar också att det måste få praktiska konsekvenser avseende ansvarsfrågan. Det statliga ansvaret bör därför ligga på Vägverket, som redan i dag har hand om annan färjetrafik som ses som en förlängning av andra vägar. Regeringen bör därför skyndsamt återkomma till riksdagen med ett förslag om att staten ska ta över ansvaret för Gotlandstrafiken genom att den flyttas över till Vägverket.

Vänsterpartiet vill vidare framhålla att det finns en rad öar i Sverige som har fasta förbindelser eller vägfärjor där staten i dag finansierar underhåll och drift för överfart till dessa öar. Vänsterpartiets grundprincip är att det inte ska vara av någon avgörande betydelse att Gotland befinner sig längre bort från fastlandet än andra svenska öar. Vänsterpartiet gav därför i april 2006 riksdagens utredningstjänst i uppdrag att räkna på vad ett förslag till vägpris skulle betyda samhällsekonomiskt och statsfinansiellt. Resultatet från riksdagens utredningstjänst visar att statens nettokostnader skulle bli ca 220 miljoner kronor om man inför ett system som påminner om ett förslag från organisationsgruppen Vägpris.nu. Vänsterpartiet vill att regeringen utreder och till riksdagen lämnar förslag till en konkret utformning och finansiering utifrån principen om ett vägpris till Gotland.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

10. Upphandling av Gotlandstrafiken, punkt 9 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

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 om upphandling av Gotlandstrafiken. Därmed bifaller riksdagen motion

2006/07:T331 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 1 och 2 samt bifaller delvis motionerna

2006/07:T283 av Christer Engelhardt (s) och

2006/07:T330 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Det finns flera skäl till att ansvaret för Gotlandstrafiken behöver flyttas från Rikstrafiken till Vägverket. Främsta skälet är att avtalet kring Gotlandstrafiken skiljer sig avsevärt från Rikstrafikens övriga avtal. Den största skillnaden är att den omfattar såväl person- som godstrafik. Person- och

godstrafiken är helt integrerade i ett gemensamt transportsystem. Båtförbindelserna utgör dessutom det enda möjliga kommunikationsmedlet för gods-transporterna. Vägförbindelser finns inte tillgängliga som alternativ. I många avseenden motsvarar färjeförbindelserna mellan fastlandet och Gotland de förbindelser som vägnätet erbjuder i övriga Sverige. Färjetrafiken bör därför betraktas som en del av infrastrukturen som förbinder Gotland med övriga Sverige. Det ter sig således mer naturligt att se färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet som en del av landets vägnät.

Miljöpartiet kan konstatera att Rikstrafiken har gått ut med anbudsfrågningar inför nya avtalsperioder för färjetrafiken. Vi menar att en förutsättning för att en upphandlingsprocess ska fungera som tänkt är att det finns flera kompetenta alternativ att välja mellan. Trots stora ansträngningar har så inte blivit fallet. Detta är ett argument för att staten överväger alternativet att trafikera med egna färjor. Ett principiellt viktigt steg på vägen mot detta är att ansvaret för Gotlandstrafiken flyttas från Rikstrafiken till Vägverket. Detta skulle kunna garantera en långsiktigt hållbar färjetrafik mellan Gotland och fastlandet och skapa förutsättningar för att näringarna samt Högskolan på Gotland kan utvecklas och ge gotlänningarna en tillförlitlig förbindelse med fastlandet.

Miljöpartiet vill vidare framhålla att försvarsnedläggningen på Gotland har försämrat arbetsmarknaden på ön. Därför är det extra angeläget att besöksnäringen och andra näringar samt Högskolan på Gotland kan lita på att tidtabellen för Gotlandstrafiken är långsiktigt förutsägbar. De positiva effekterna av de åtgärder som vidtogs för att kompensera regementsnedläggningen riskerar att förtas av en försämrad och fördyrad färjetrafik. Plötsliga förändringar av tidtabellen är samma sak som om vägarna till och från Stockholm stängs av under en viss tid. Långsiktigt tillförlitliga kommunikationer till rimliga priser är också en väsentlig förutsättning för att ny verksamhet ska kunna etableras på Gotland. Priset på flygresor förväntas öka och är oavsett detta inget alternativ för de godstransporter lantbruket och andra transportberoende näringar på Gotland är beroende av.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Särskilda yttranden

1. Övergripande kollektivtrafikfrågor, punkt 1 (s, mp)

Anders Karlsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s), Désirée Liljevall (s) och Kerstin Engle (s) anför:

Vi anser att transportsystemen ska framtidsanpassas och bidra till att samhällsutvecklingen blir långsiktigt hållbar såväl ekonomiskt, miljömässigt som socialt. För att garantera en sådan utveckling anser vi – till skillnad från regeringen – att konkurrensutsättning och alternativ finansiering inte alltid bör ses som de verktyg som bäst gynnar en sådan utveckling. Vi anser att konkurrens framför allt ska betraktas som ett medel för att uppnå en effektiv resursanvändning, vilket har betydelse i strävandena att uppnå en hållbar utveckling.

2. Övergripande kollektivtrafikfrågor, punkt 1 (v)

Peter Pedersen (v) anför:

Vänsterpartiet anser att transportsystemen ska framtidsanpassas och bidra till att samhällsutvecklingen blir långsiktigt hållbar såväl ekonomiskt, miljömässigt som socialt. Till skillnad från regeringen anser vi inte att konkurrensutsättning och alternativ finansiering är de verktyg som bäst gynnar en sådan utveckling.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2006

2006/07:So382 av Lars Ohly m.fl. (v):

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda kostnad och genomförande av att i lagen om färdtjänst införa en skrivning liknande den som finns i lagen om riksfärdtjänst om att egenavgiften ska ”motsvara normala rese-kostnader med allmänna färdmedel”.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Socialstyrelsen ges det övergripande ansvaret för tillsynen av färdtjänsten och riksfärdtjänsten och att länsstyrelserna får det direkta ansvaret, på samma sätt som annan kommunal tillsynsverksamhet är organiserad.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att beslutet om färdtjänst även ska gälla för ledsagare.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en färdtjänstberättigad ska få ta med medresenärer och att detta regleras i de två färdtjänstlagarna.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ta bort körkortskravet för de grupper som omfattas av det kravet; en personlig assistent borde kunna vara den som har körkort och kör bilen.

2006/07:T250 av Jasenko Omanovic och Eva Sonidsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om system för att bättre samordna resor.

2006/07:T283 av Christer Engelhardt (s):

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

2006/07:T286 av Lars Wegedal (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om rabatterade resor för alla vuxenstuderande.

2006/07:T300 av Agneta Lundberg m.fl. (s):

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att staten måste ta ansvar för att hitta ett system
som innebär att trafiken kan upprätthållas på olönsamma linjer som
är viktiga från regionalpolitisk synpunkt.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om samordning av de olika trafikslagen.

2006/07:T302 av Peter Pedersen m.fl. (v):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att öka samordningen av det samhällsbetalda trafik-
utbudet för att förbättra kollektivtrafiken i gles- och landsbygd.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att låta regeringen utreda hur man kan säkerställa att
man når målet om att transportsystemet ska vara tillgängligt för
funktionshindrade till år 2010.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att låta regeringen utreda vilka ytterligare åtgärder
som krävs för att helt miljöanpassa kollektivtrafiken.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att låta regeringen utreda genomförandet avseende
fullskaliga försök med avgiftsfri kollektivtrafik i storstad och ett
glesbygdslän samt att forskarstöd kopplas till försöken.

2006/07:T330 av Peter Pedersen m.fl. (v):

1. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med ett
förslag om att överföra ansvaret för Gotlandstrafiken till staten
genom att lägga trafik- och kostnadsansvaret i Vägverket.
2. Riksdagen begär att regeringen återkommer med ett konkret förslag
till ett vägprissystem för Gotlandstrafiken.

2006/07:T331 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att ansvaret för Gotlandstrafiken överförs från Rikstra-
fiken till Vägverket.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att garantera en långsiktigt hållbar färjetrafik mellan
Gotland och fastlandet.

2006/07:T342 av Ulf Nilsson m.fl. (fp):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om lägre priser på studenternas tågresor.

2006/07:T353 av Roger Tiefensee (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att klargöra förutsättningarna för att starta persontrafik med tåg mellan Oxelösund och Västerås.

2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge i uppdrag åt Banverket att ansvara för statens del i utbyggnaden av lokal spårtrafik i städer.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge i uppdrag åt Banverket att ansvara för statens stöd till spårvägsfordon i lokal trafik.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förenkla besluts- och prövningsprocedurerna för infrastrukturinvesteringar i spårväg.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att den andel av Rikstrafikens anslag som går till upphandling av tågtrafik endast ska få användas för detta ändamål.

2006/07:T421 av Pia Nilsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av ökad kunskap hos trafikhuvudmän vid upphandling av rälsburna fordon.

2006/07:T433 av Sven-Erik Österberg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om avgiftssystemet i kollektivtrafiken.

2006/07:T436 av Sven-Erik Österberg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av ett långsiktigt hållbart avtal mellan regionen och Rikstrafiken.

2006/07:T442 av Karl Gustav Abramsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av fortsatt upphandlad flygtrafik och driftsstöd till flygplatser i Norrlands inland.

2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp):

27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge i uppdrag åt Banverket att ansvara för statens del i utbyggnaden av lokal spårtrafik i städer.

28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att ge i uppdrag åt Banverket att ansvara för statens
stöd till spårvägsfordon i lokal trafik.
29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att förenkla besluts- och prövningsprocedurerna för
infrastrukturinvesteringar i spårväg.
30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att den andel av Rikstrafikens anslag som går till
upphandling av tågtrafik endast ska få användas för detta ändmål.

BILAGA 2

Offentlig utfrågning

Kollektivtrafiken och framtiden

Datum: Torsdagen den 25 januari 2007

Tid: 09.00–12.00

Lokal: Förstakammarsalen, ingång Riksplan

Syfte: Kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att nå de transportpolitiska målen. Antalet resenärer i den lokala och regionala kollektivtrafiken har dock under senare år stagnerat eller ökat mindre än övrigt resande i samhället. En utveckling kan också skönjas på flera håll i landet med ökade taxor och försämrat trafikutbud.

Trafikutskottet ordnar mot denna bakgrund en utfrågning för att klarlägga hur framtiden ser ut för den lokala och regionala kollektivtrafiken och vad som kan göras för att främja kollektivtrafiken. Fokus på utfrågningen riktas mot hur den lokala och regionala kollektivtrafiken bör organiseras och styras för att få fler nöjda resenärer och en effektivare trafikförsörjning. Frågor tas också upp om bl.a. samhällsplaneringens betydelse för kollektivtrafiken och hur säkerheten och tryggheten kan förbättras för resenärer och anställda.

Program

09.00 Inledning

Anders Karlsson, ordförande i trafikutskottet

Kollektivtrafik block I

09.05 Varför behöver vi kollektivtrafik?

Bengt Holmberg, professor, Lunds tekniska högskola

09.15 Hur får vi fler att åka kollektivt?

Staffan Widlert, gd, Rikstrafiken

09.25 Upphandling som ett utvecklingsverktyg för kollektivtrafiken

Mona Boström, vd, SLTF

09.35 Kan utvecklad samhällsplanering förbättra kollektivtrafikens konkurrenskraft?

Ines Uusmann, gd, Boverket

09.45 Frågestund (40 min.)

10.25 Kaffepaus (20 min.)

Kollektivtrafik block II

10.45 Nya former för ersättning i kollektivtrafiken

Roger Pyddoke, VTI

10.55 Skapa tydligare och mer funktionella roller för effektivare och kundanpassade lösningar

Lars-Börje Björfjäll, Göteborgs spårvägar

11.05 Kvaliteten i kollektivtrafiken – säkerhet och trygghet för resenärer och anställda

Maria Högländer, Länstrafiken Västerbotten och Robert Westberg, Seko

11.15 Frågestund (40 min.)

11.55 Avslutning

Jan-Evert Rådström, vice ordförande i trafikutskottet

Lista på inbjudna deltagare och organisationer

- Banverket
- Boverket
- Branschföreningen Tågoperatörerna
- Järnvägsforum
- Kommunal
- Konsumentverket
- Kvinnor i transportpolitiken
- Norrtåg
- Näringsdepartementet
- Resenärsforum
- Rikstrafiken
- Seko
- SJ AB
- Statens institut för kommunikationsanalys (Sika)
- Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)
- Svenska bussbranschens riksförbund (BR)
- Svenska lokaltrafikföreningen (SLTF)
- Sveriges Kommuner och Landsting (SKL)
- Veolia Transport AB
- Vinnova
- Vägverket

Stenografiska nedteckningar

Ordföranden: Välkomna hit! Jag hoppas att vi i dag ska kunna få en kunskapsinhämtning. Utskottets syfte med utfrågningarna är ju att vi ska inhämta den kunskap som besitts i samhället i övrigt, inte minst hos dem som jobbar med dessa frågor dagligen. Vår utgångspunkt är att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att nå de transportpolitiska målen. Antalet resenärer i den lokala och regionala kollektivtrafiken har dock under senare år stagnerat eller ökat mindre än antalet övriga resande i samhället. En utveckling mot ökade taxor och ett försämrat trafikutbud kan också skönjas på flera håll i landet.

Vad är då definitionen av kollektivtrafik? Begreppets bredd beror bland annat på vilka trafikslag, färdmedel, upphandlings- och finansieringsbidrag och finansformer som omfattas. Den officiella definitionen av kollektivtrafik som utformats av Statens institut för kommunikationsanalys lyder: ”Kollektivtrafik är i förväg organiserade, regelbundet tillgängliga transporter som erbjuds allmänheten eller en särskild personkrets enligt givna regler.” Det är definitionen på kollektivtrafik. Vi ordnar den här utfrågningen för att kartlägga hur framtiden ser ut för den lokala och regionala kollektivtrafiken och vad som kan göras för att främja den. Fokus på utfrågningen riktas mot hur den regionala och lokala kollektivtrafiken bör organiseras och styras för att man ska få fler nöjda resenärer och en effektivare trafikförsörjning. Frågor tas också upp om bland annat samhällsplaneringens betydelse för kollektivtrafiken och hur säkerheten och tryggheten kan förbättras för resenärer och anställda.

Vi har även ett antal hållpunkter för utfrågningen. Innan jag går in på dem vill jag speciellt hälsa våra föredragande välkomna: Bengt Holmberg, professor vid Lunds tekniska högskola, Staffan Widlert, generaldirektör för Rikstrafiken, Mona Boström, verkställande direktör för Svenska lokaltrafikföreningen (SLTF), Ines Uusmann, generaldirektör för Boverket, Roger Pyddoke, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Lars-Börje Björfjäll, Göteborgs spårvägar, Maria Högländer, Länstrafiken Västerboten och Robert Westberg, Facket för service och kommunikation (Seko). Varmt välkomna hit! Även alla ni som sett intresset för och vikten av denna utfrågning är hjärtligt välkomna!

Jag vill nu bara säga några saker inför utfrågningen. Protokollet från denna utfrågning kommer att biläggas utskottets betänkande 2006/07:TU4 Kollektivtrafik och trafikupphandling. Debatten om detta betänkande kommer att äga rum i kammaren den 28 februari. I dag är det i första hand tänkt att ledamöterna ska ställa frågor till föreläsarna. Ledamöterna kan dock ställa frågor även till andra som är här i dag. Då lämnar jag först över ordet till Bengt Holmberg, professor vid Lunds tekniska högskola. Varsågod!

Bengt Holmberg, Lunds tekniska högskola: Tack så mycket för att jag fick komma hit! Rubriken för mitt föredrag är Varför behöver vi kollektivtrafik? Jag har en liten overheadbild där jag visar att kollektivtrafiken är ett medel för att uppnå flera samhällsmål. Man kan säga att i princip alla transportpolitiska mål gynnas av en ökad andel kollektivtrafik. På den övre delen av cirkeln har jag ett antal gröna cirklar som representerar det kanske viktigaste transportpolitiska målet, nämligen att vi ska skapa tillgänglighet. Vi ska kunna komma till arbetet och skolan, vi ska kunna handla och få service, vi ska kunna ta oss till vård och omsorg, och vi ska kunna ta del av kultur och fritidsaktiviteter.

Allt detta är ju väldigt viktigt för oss människor i vardagslivet. Där har alltså kollektivtrafiken en stor roll. Jag var huvudsekreterare i utredningen Kollektivtrafiken med människan i centrum, och där räknade vi med hjälp av Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) ut att ungefär en tredjedel av befolkningen över tio år inte kan ta sig fram med bil på egen hand. Antingen har man inte körkort eller så har man inte bil i hushållet. Ungefär en tredjedel av befolkningen är alltså beroende av kollektivtrafik för lite längre resor. Det är dessutom så att man i många hushåll bara har en bil. Det är alltså bara en åt gången som kan köra bilen, och det innebär att det finns ytterligare ett antal människor som är delvis beroende av kollektivtrafiken. Vi räknade fram att det är ungefär 50 % som är mer eller mindre beroende av kollektivtrafik för att ta sig fram. Det betyder alltså att trafiken har en stark social roll, och det gäller inte minst på landsbygden där alternativen är väldigt få.

Tillgängligheten är också viktig i det regionala perspektivet. Det pratas väldigt mycket om förstörade arbetsmarknader som kan ha stor betydelse för tillväxten i landet. Där har kollektivtrafiken en viktig roll, inte minst tåget. Det visar sig väldigt tydligt att i regioner där man har regiontåg, till exempel Skåne, Västra Götaland, Mälardalen och så vidare, har tåget inneburit kraftigt vidgade arbetsmarknadsregioner. I Skåne är det väldigt tydligt. Från att man år 1977 hade 14 arbetsmarknadsregioner har man i dag ungefär 4. Det har tåget i väldigt hög utsträckning bidragit till. Då är det alltså väldigt olyckligt att vi i de regioner där vi har en stor potential för regionaltåg i dag har en kapacitetsbrist som gör att vi inte kan öka trafiken. Detta är fallet i Skåne, i Västra Götaland och i Mälardalen. Längs Norrlandskusten har man också problem med kapacitet i tågsystemet. Det är en viktig sak att tänka på om tåget ska kunna få den roll som det skulle kunna få.

I den nedre delen av min figur har jag räknat upp ett antal andra mål. När det gäller energi, miljö och säkerhet är kollektivtrafiken i allmänhet både miljövänligare och säkrare samtidigt som den drar mindre energi. Det finns några trafikhuvudmän som har räknat på samhällsnyttan av att folk åker kollektivt i stället för att åka bil. I Skåne och Västra Götaland har man räknat fram att den nyttan, genom att man minskar miljöökningarna

och antalet olyckor, är minst lika stor som det skattetillskott som huvudmännen får. Det finns även ytterligare ett antal mål, men säkerhet, miljö och energi räcker så att säga till för att motivera det skattetillskott man får.

Hälsan är också en aspekt. När vi jobbade i kommittén bad vi Sika att ta reda på hur mycket man går och hur mycket man promenerar om man är en typisk bilpendlare respektive en typisk busspendlare. Det visade sig då att en typisk bilpendlare går ungefär 500 meter om dagen. En typisk busspendlare, eller kollektivpendlare, går i snitt 2 kilometer om dagen. Detta är en typ av rörlighet som är så stor att den får hälsoeffekter. Det finns många studier som pekar på att om man rör sig upp emot 2 kilometer om dagen, så får man en tydligt bättre hälsa. Så det är också en intressant frågeställning. Här står det jämställdhet. Vi vet att kvinnor fortfarande i mycket högre grad än män är beroende av kollektivtrafiken. De åker mer buss, och därför menar jag att en bra kollektivtrafik gynnar kvinnors möjligheter att få bättre jobb och en bättre vardag. Rättvisa hänger ihop med det jag tog upp först: Det finns många människor som inte har tillgång till bil, och det är rimligt att de också ska kunna ha en vettig tillgång till alla de aktiviteter som står till buds i samhället.

Sedan har jag tagit upp stadsbild. Det hänger ihop med att kollektivtrafiken är mycket mer yteffektiv än vad biltrafiken är. Den tar alltså mycket mindre plats. Jag ska ta ett roligt exempel som mina kära vänner från Göteborg har totat ihop och som är väldigt tydligt på den punkten. Ni kanske kan ana att det är en väldigt lång bilkö in emot Göteborgs centrum. Där kan man också ana en buss som skulle kunna klara av samma antal resenärer som alla dessa bilar. Det är alltså en väldigt stor skillnad på hur pass yteffektiva olika färdmedel är. Jag ska också ta ett annat exempel. Skånepartiet har räknat ut hur mycket man vinner på att folk åker kollektivt i stället för med bil. Där kan ni se att trafiksäkerhetsvinsten är lite drygt 500 miljoner kronor om året och att miljövinsten är ungefär 280 miljoner om året. Skånetrafiken fick då, när vi räknade på det, ungefär 600 miljoner i skattetillskott. De här två aspekterna motiverar alltså gott och väl skattetillskottet.

Jag ska avsluta med två bilder som visar den regionala utvecklingen. År 1965 såg det ut så här i Skåne. Från de röda orterna kunde man nå Malmö, från de blå Helsingborg och från de gröna Kristianstad. Det var innan Pågatågtrafiken kom i gång riktigt ordentligt. År 2000 såg det ut så här. Ni ser att de här delarna av Skåne, alltså sydväst, nordväst och även sydost upp emot Kristianstad, börjar växa ihop. Skåne börjar alltså bli en arbetsmarknadsregion, och detta är i väldigt hög grad en effekt av att man har ett regionalt tågssystem som binder ihop delarna. Med bil blir det helt enkelt för långa restider. Kollektivtrafiken har alltså en stor potential när det gäller att vidga arbetsmarknadsregionerna, och som jag nämnde är problemet i dag att det inte finns tillräcklig kapacitet på spåren.

Ordföranden: Tack för det! Då lämnar vi ordet till Staffan Widlert, generaldirektör för Rikstrafiken. Varsågod!

Staffan Widlert, Rikstrafiken: Hur får vi fler att åka kollektivt? Det här är i grund och botten ett tvådelat problem. Utvecklingen ser väldigt olika ut i olika delar av landet. I växande större städer, i storstadsregionerna, har vi i dag en ökande befolkning, ökande trafik och ökande köproblem framför allt i vägsystemet men även i spårsystemet. Vägtrafikens andel av problemen, det vill säga köerna på vägarna, går inte att bygga bort. Åtskilliga studier pekar på att man inte kan bygga bort köproblem i stora städer bara med väginvesteringar. Kollektivtrafik är den enda möjligheten. Vi kommer att se ett ökat kollektivresande i våra storstadsregioner, i våra växande regioner. Vi kan påverka hur fort det går, vad som händer, men ökningen kommer att finnas där. Vi kommer att ha en positiv utveckling.

Bilden ser väldigt annorlunda ut i andra delar av landet där befolkningen glesas ut. Vi har en välståndsökning i landet, vilket naturligtvis är positivt, och den leder till ett ökat bilnehav. Vi har i dag en yrkesaktiv generation som har varit van vid att ha bil. Man kommer att ha med sig bilen in i pensionen. Allt större grupper kommer att åka bil. Det kommer att leda till att den utveckling vi redan har fortsätter. Vi har allt sämre underlag, och kollektivtrafikförsörjningen blir allt dyrare. Trafiken riskerar att bli allt sämre i de delar av landet där befolkningen minskar. Man måste fundera på om målet verkligen ska vara att fler ska åka kollektivt. Är det så enkelt, och är det självklart? Så länge det har funnits statistik på det här området har vi kunnat se att människor reser allt längre. Vi reser ungefär lika ofta och gör lika många resor per dag, men resorna är allt längre.

Detta hänger samman med det vi brukar kalla för regionförstoring och som vi brukar uppfatta som något mycket positivt. Människor kan ta sig allt längre till platser de vill ta sig till. De kan få jobb som är bättre betalda, besöka affärer som erbjuder billigare varor och så vidare. Regionerna växer, och det finns en stark drivkraft för att detta ska fortsätta. Men om vi tar klimatfrågan på allvar inser vi nog alla att energi kommer att bli dyrare. Resor kommer att bli dyrare. Det finns antagligen ingen väg förbi det. Så kommer vår framtid att se ut. Det är ganska klokt att låta resenärerna betala vad det faktiskt kostar. Om energin blir dyrare får man betala det.

Om man genom trängselavgifter börjar ta mer betalt av bilister i Stockholm är det faktiskt motiverat att minska subventionerna till kollektivtrafiken. Det är inte en så dum idé att man får betala vad det kostar. Varför är det då inte det? Vad händer när energi blir dyrare? Blir det dyrare att resa kommer vi att välja bostad och arbete på närmare avstånd. Vi kommer att välja affärer som ligger lite närmare. Kanske kommer den regionförstoring vi har sett att bromsas upp, och den kanske till och med så småningom upphör. Några kommer att avstå från att ha bil när det blir dyrare att använda bilen. Kollektivtrafikförsörjningen underlättas, och kollektivresandet får en större andel av resandet, även om det inte är självklart att det blir fler kollektivtrafikkilometer eller mer trafikarbete med kollektivtrafiken om resorna blir kortare.

Sambandet mellan kostnader och hur vi bosätter oss kan man tydligt se i olika länder. I de länder där det har varit dyrt att resa är resorna kortare, medan i de länder där det har varit billigt, som i USA, har man kraftig utglesning. Bli det dyrare att resa kommer vi över tiden att bosätta oss närmare de resmål vi vill besöka. Denna utveckling är egentligen inte så dum. Den är ett sätt att hantera ökade energipriser utan att välfärdsförlusten blir för stor. Å andra sidan kan man se att det är ganska svårt att planera fram minskad energianvändning. I de länder där man har försökt planera samlokalisering kan man se att det har varit ganska svårt. Det finns studier från Thatchers England, där man hade en mycket marknadsorienterad utveckling med lite planering, som man kan jämföra med den parallella utvecklingen i Holland, där man hade mycket stark samhällsplanering. Utvecklingen av reslängderna var precis densamma. Det är svårt att planera bort det här problemet.

Vad är då viktigt för resenärerna, om man vill öka kollektivtrafikresandet? Studier pekar på att det är hårda, traditionella saker som betyder mest: Hur lång tid tar resan? Hur långt är det till hållplatsen? Hurdan är turtätheten, antalet byten, pålitligheten och komforten? Vilket är priset? Dessa faktorer avgör i grunden hur mycket kollektivresande vi får och hur attraktiv kollektivresan är. Budskapet är att det är svårt att hitta billiga och enkla magiska trick. Det är ganska hårda saker som avgör kollektivtrafikens attraktivitet. Rikstrafikens uppgift i detta är att skapa möjlighet att göra interregionala resor på de platser i landet där tillgängligheten annars riskerar att bli för dålig. Eftersom vi har en utveckling mot utglesning, med allt glesare befolkning i stora delar av landet, och ökat bilinnehav, blir denna uppgift allt viktigare. Det blir allt svårare för dem som inte har bil och bor i glest befolkade delar av landet att klara sin trafikförsörjning. Vår uppgift lär växa av detta. För vår del handlar uppgiften om att skapa tillgänglighet; inte primärt om att öka kollektivresandet utan att se till att människor kan klara sitt resande.

Mona Boström, SLTF: Upphandling som utvecklingsverktyg är rubriken på det som jag har fått möjlighet att prata om. Som framgår av bilden här är mitt svar: Visst går det att använda upphandling som ett utvecklingsverktyg, men man måste ändra sättet att tänka på. Man måste vara överens om vad man vill åstadkomma. I annat fall hjälper upphandlingsverktyget inte till att komma åt det här hållet.

Det Bengt Holmberg och Staffan Widlert har tagit upp väcker viktiga frågor. Det känns som den devis vi i SLTF har och som säger att kollektivtrafiken är en kelgris. Det är ganska lätt att hålla med om att kollektivtrafiken är oerhört viktig och bra, men frågan är om man prioriterar på rätt sätt. Vi åstadkommer god samhällsnytta med kollektivtrafiken, men Staffan Widlert väcker väsentliga frågeställningar: Man måste vara beredd att diskutera prioriteringar och ta upp de svåra frågorna. Det går inte att gulla med kollektivtrafiken utan att vara beredd att vidta ganska radikala åtgärder.

Upphandling kan vara ett verktyg för att komma vidare och förbättra och utveckla kollektivtrafiken. Jag håller helt med Staffan Widlert. Det handlar inte i första hand om att vi ska ha fler kollektivtrafikresor, utan det handlar om att kollektivtrafiken ska användas där den är det bästa alternativet och på ett förnuftigt sätt i hela vårt land. Förutsättningarna är så olika om man jämför storstadsregioner och glesbygd. Vi som branschföreträdare talar ofta om hela Sverige och använder genomsnittssiffror i olika sammanhang. Man måste vara medveten om att de bara speglar ett genomsnitt. Man måste se till de olika förutsättningarna i olika delar av landet för att förstå vilka åtgärder man måste vidta för att utveckla kollektivtrafiken. När man pratar om upphandling måste man först göra klart för sig: Gillar man upphandling? Upphandling bygger på konkurrens, och i vissa fall får jag intrycket att en del inte gillar konkurrens. Vi i vår branschorganisation har uppfattningen att konkurrens är bra, men så som den har använts i vår bransch har den varit väldigt fokuserad på priset, och det är inte tillräckligt bra. Det måste vara mer av kvalitetskonkurrens inom branschen för att vi ska åstadkomma en utveckling.

Den andra frågan som väcker diskussioner gäller lagen om offentlig upphandling, som vi alla lever under och ska följa. Här är det likadant: Lagen är alldeles utmärkt, men i praktiken har man fokuserat alldeles för mycket på att göra rätt utifrån lagstiftningen utan att tillräckligt fundera på vad man kan åstadkomma för utveckling inom den här sektorn. Upphandlingsverktyget blir väldigt ofta detaljreglering. Man utvecklar upphandlingsinstrument och tar fram högvis med underlag som beskriver precis vad man ska göra. Man reglerar den upphandlade verksamheten i detalj i stället för att beskriva vad man vill åstadkomma för något och ge utrymme för att olika parter i sammanhanget får använda sin kompetens och sitt tänkande för att åstadkomma bästa resultat.

Om man gör ett upphandlingsunderlag och försöker beskriva precis det som görs i dag och sedan vill att någon annan ska göra det billigare, så innebär det bara att man konserverar ett gammalt sätt att arbeta. Så är det nästan alltid när man jobbar med upphandling. Man konserverar det som har varit i stället för att lägga energi på att utveckla den kraft som finns hos alla intressenter när det gäller att hitta nya sätt att jobba. Och det är ju det utveckling handlar om. För att detta ska fungera i vår bransch, så att upphandlingsverktyget verkligen ska kunna leda till utveckling, måste många parter se sin del i arbetet.

Rubriken på den här bilden är ”Rollerna spelar roll”. Då skulle man kunna tro att det enda som är avgörande för att upphandlingsverktyget ska leda till utveckling är att de som upphandlar och de som är entreprenörer hittar rätt i sina roller. Men så enkelt är det inte. Det finns faktiskt ett stort antal intressenter inom branschen som måste ha rätt roll, ta rätt ansvar och se sin del detta system. Det handlar om stat, region, kommun, om politiker och tjänstemän som måste hitta sina förhållningssätt. Det handlar om relationen mellan samhället och marknaden.

När man funderar över upphandling tror man kanske att det enbart blir en marknad, men så är det inte. Den här branschen kommer att vara stödd av offentliga medel i ganska stor omfattning under överskådlig tid, åtminstone så långt som jag kan se. Då är det inte enbart en marknad. Beställarna har naturligtvis en oerhört viktig funktion. I mitt uppdrag är det de lokala bolagen och länsstrafikbolagen som är beställare. Men precis som Staffan Widlert sade spelar Rikstrafiken en oerhörd roll också som beställare. De här delarna måste på något sätt haka i varandra för att man ska kunna åstadkomma en ordentlig utveckling. Tänk er att man ser ett antal kugghjul framför sig i en teknisk apparat. Om kugghjulen hakar i varandra så att man får en stor utväxling i ena ändan om man börjar rulla i den andra, så är det okej. Då fungerar hela systemet. Men det räcker inte att ett par av kugghjulen fungerar tillsammans om det hakar upp sig någon annanstans. Då får vi i alla fall ingen positiv effekt. Detta låter kanske lite teoretiskt, men det är i praktiken precis så här det är.

Jag företräder SLTF, Svenska lokaltrafikföreningen, och bygger naturligtvis min uppfattning på den ståndpunkt man har i vår förening. Men jag har också jobbat inom den offentliga sektorn i många år, i både primärkommunal och landstingskommunal verksamhet. Jag tycker att både forskning och min egen empiri ger stöd för att man måste lägga energi på att få systemen att fungera, så att det ska hänga ihop hela vägen. Då kan konkurrensen, upphandlingen, vara ett starkt verktyg för att åstadkomma utveckling. Lars-Börje Björfjäll, som kommer att prata lite senare, kommer att ge en del siffror som stöd för det jag försöker prata om på ett lite mer allmänt plan. Det viktiga, som jag ser det, är att man är beredd att tänka om lite grann.

Den här branschen är inte annorlunda än någon annan bransch. Kollektivtrafiken är oerhört viktig, och det finns ett stort antal människor och ett stort antal intressen på olika nivåer som utifrån sina olika utgångspunkter har sin funktion. När man jobbar med upphandling kan man inte fortsätta – såsom man har gjort i alltför stor omfattning – att detaljreglera, att inte ha förtroende för varandra, att inte se att vi jobbar efter samma målsättning och att inte tydliggöra rollerna. Järnvägsområdet är ett område där det är viktigt för alla parter att fundera över om man inte behöver tydliggöra och vässa lite mer för att det ska bli riktigt effektivt, men det gäller inom alla områden. Ska man komma någonvar måste man släppa prestigen och våga lite; annars kommer man ingenstans. Ibland handlar det om att få göra lite fel och pröva sig fram. Men man måste våga; i annat fall blir det ingenting.

Den sista punkten på min bild säger att vi behöver samverka. Alla intressenter inom detta område – från högsta nivå, alltså regering och riksdag, till entreprenörsnivå – behöver samverka. Det här låter lite konstigt när man pratar om upphandling och konkurrens. Det är väldigt många som tror att konkurrens utesluter samverkan. Detta, kan jag säga av erfarenhet, är helt fel. Man kan använda konkurrens samtidigt som man hittar arenor

för samverkan. Det är nödvändigt för att det här instrumentet ska bli ett ordentligt utvecklingsverktyg. Mitt råd är alltså: Släpp prestigen och våga lite mer!

Ines Uusmann, Boverket: Den fråga som jag skulle besvara var: Kan utvecklad samhällsplanering förbättra kollektivtrafikens konkurrenskraft? Det enkla svaret är naturligtvis ja – och så skulle jag kunna gå och sätta mig igen. Jag tänkte dock försöka bredda det lite grann och svara även på frågan hur i så fall.

Vi hör väldigt ofta: Jag skulle hemska gärna vilja åka kollektivt, men just av det här speciella skälet kan jag inte. Det kan vara familj, mycket jobb eller någonting som gör att man som person aldrig kan klara detta med kollektivtrafiken. Min övertygelse är att man genom en god samhällsplanering faktiskt kan eliminera en del av de här argumenten – kanske inte alla men dock några. Vi kan inte tänka bort trafiken i en stad, lika lite som vi kan tänka bort handel och hus i en stad. Det är en helhet. Det blir helt enkelt ingen stad om vi inte har trafik. Därför är det helhetssyn som gäller. Detta anknyter också till vår vision i Boverket som handlar om det goda boendet i vidare bemärkelse. Vi hade också denna helhetssyn när vi för ett par år sedan gjorde en ordentlig inspirationsskrift, bland annat till alla kommuner i landet, som just hette Stadsplanera – i stället för bebyggelseplanera eller trafikplanera. Att tänka i de här banorna – att stadsplanera i stället för att trafikplanera – är det som är grunden.

En ständigt ökande bilism i våra städer på bekostnad av kollektivtrafiken är naturligtvis inte någon naturlag eller något pris vi måste betala för välfärdsstaten. Jag har här två bilder, den ena från Japan och den andra från USA. Det är ju inga underutvecklade länder eller så. Vi ser att man i Japan har en väldigt väl utvecklad kollektivtrafik och i USA dess motsats. Det där vet alla, men detta är naturligtvis ingen slump. Det har inte bara blivit så, utan någonstans har någon tagit ett antal beslut som lett till dessa båda olika lägen. Jag menar att det nu är dags att dra lärdom av historien, att komma ihåg att det handlar om medvetna beslut och att icke-beslut också är någonting som leder framåt.

De som är tillräckligt gamla kommer ihåg hur det var på 70-talet. Då hade vi bilavdrag och ett bostadsbyggande som var kraftigt subventionerat. Vad blev det då av detta? Jo, vi fick väldigt goda förutsättningar för det som jag kanske lite raljant brukar kalla dåtidens villamattor. Vi kan se dem norr om Stockholm – vi ska inte nämna några kommuner – men inte bara där utan över hela landet. Om dessa stora villamattor brukar man säga att de är omöjliga ur kollektivtrafiksynpunkt. De är för glesa. Det kan aldrig bli lönsamhet i kollektivtrafiken i den typen av bostadsområden. Vi har fortfarande oförsämrat gott om plats i vårt avlånga land, men även om vi har det måste vi akta oss för den amerikanska modellen. Det finns ju en risk med detta. Från 1960 och fram till nu har befolkningen ökat med ungefär 50 % i Sverige, men tätortsarealen har mer än sexdubblats under samma tid. Det här, får man komma ihåg, är faktiskt inte riktigt hållbart.

Har man en bra samhällsplanering kan man skapa tätare stadsstrukturer och tätortsstrukturer – de flesta av oss bor ju i städer eller tätorter – och så ett pärlband mellan dessa orter. Detta ger underlag för en bra kollektivtrafik utan att det blir en sämre byggd miljö av det.

Det handlar också om en annan sak: Samhällsplaneringen måste underlätta för möjligheterna att få gena kollektivtrafiklinjer, det vill säga att kollektivtrafiken ska komma fram på eget utrymme och inte hindras av biltrafiken. Jag visar nu en lite äldre bild. Den är kanske åtta nio år. Det var i Lund man startade någonting som man kallade Lundalänken. Ett steg på vägen mot den här snabba, spårbundna trafiken var att börja med buss, och då fick bussen företräde. Sedan har man i samhällsplaneringen i denna stad fortsatt att utveckla de möjligheterna. För att sammanfatta den delen är det ju så: Tätare stad ger tätare turlista, helt enkelt. Kombinerar man detta med en lokalisering av arbetsplatser till kollektivtrafikens knutpunkter och ett bra cykelnät blir det en effekt. Vi har ett mycket gott exempel på detta i Köpenhamns innerstad, där man har jobbat konsekvent i 25 års tid med det här.

Därmed kan man också säga att god planering är det som ger förutsättningar för individens fria val. Bengt Holmberg talade om att alla inte har tillgång till bil, och även om man har en bil i hushållet har ju inte hela hushållet tillgång till denna bil samtidigt. Det är alltså rätt många som är beroende av kollektivtrafiken, och god kollektivtrafik ger också möjlighet att göra ett individuellt val. Som Bengt Holmberg även var inne på är ju kollektivtrafikanter också gångtrafikanter. Därför handlar det naturligtvis också om att göra gångtrafiken så säker och bra som möjligt, att det finns bra möjligheter att komma till hållplatsen eller stationen. Gång- och cykelvägar måste vara säkra, trevliga och inbjudande – för att inte tala om tunnlar, som kan vara väldigt otäcka om de inte byggs och belyses på rätt sätt. Detta är rätt självklart, kan man tycka, men det funkar inte alltid i verkligheten. Man kan fundera på varför.

Vi ska diskutera verktyg och vad riksdagen kan göra i detta. Det behövs en samordning av planering – samhällsplanering i stället för trafikplanering och bebyggelseplanering. Detta behöver utvecklas. Vi har ju plan- och bygglagen (PBL), som är en av grundbultarna för vårt arbete på Boverket. Men plan- och bygglagen hanteras av kommunerna, och reglerna för att bygga väg och järnväg hanteras av en annan, sidoordnad lagstiftning, bland annat väglag och banlag. Det här kan ibland innebära att det blir dubblerad planering och dubblerad prövning. PBL-utredningen, som avslutades för inte så längesedan, tog upp det här problemet och sade att man behövde titta ordentligt på samordningen mellan trafiklagstiftningen och PBL. Det hann man inte riktigt med i utredningen. Men även om PBL-utredningen föreslår förstärkningar i översiktsplaneringen är det många saker man behöver fortsätta att se över. Det är viktigt att man inte glömmer bort det.

Nu talar vi mycket om elände. Så här skulle man kunna göra. Men det finns naturligtvis också bra exempel på hur man har jobbat och fortsätter att jobba. Vi är ett antal myndigheter som jobbar tillsammans – Vägverket, Banverket, Boverket, Sveriges Kommuner och Landsting och några stora svenska kommuner – om stadsutvecklingsprojekt just för att ha denna samplanering. Det handlar också om tidsmässig samplanering, att göra det möjligt att synkronisera de kommunala och statliga investeringarna i infrastrukturanläggningar så att de kan samverka och kollektivtrafiken kan fungera ordentligt.

I Norrköping, som är en av projektstäderna, har man jobbat mycket med detta. Här ser vi att spårvägen från centrum till det område som numera heter Ringdansen inte är något trafikprojekt utan ett stadsbyggnadsprojekt. Om man förverkligar detta betyder det väldigt mycket för att klara utvecklingen i en tidigare ganska problemtyngd stadsdel. Här finns också stora möjligheter till fortsatta regionala kopplingar. Det är meningen att denna spårväg ska vara klar till år 2009. Den borde egentligen ha varit klar för flera år sedan, men det har funnits många oklarheter kring hur detta ska lösas rent regelmässigt. Banverket har kunnat klara ut att spårvägen är berättigad till statsbidrag, men kommunen har ändå inte kunnat få klara besked om hur man ska bära sig åt för att inte bli olaglig och klara ut de givna investeringsramarna. Det är lite trist när man säger: Ska vi få inspiration eller veta hur vi ska göra måste vi gå utanför Sverige, till andra europeiska länder. Vi har inte klarat ut detta i Sverige.

I många svenska städer finns det nu en planering som utgår från en annorlunda stadskultur där kollektivtrafiken, naturligtvis kombinerad med gång- och cykeltrafik, har en given roll. Det handlar inte bara om att ta sig mellan två punkter, utan det handlar också om stadslivet. I och med att man åker kollektivt träffar man också människor. Det blir en rörlig del i stadslivet som är väldigt viktig för en positiv stadsutveckling.

Jag ska visa ett sista exempel. Det handlar om en stad i nordvästra Skåne som heter Helsingborg. Det är en tung infrastrukturstad, och där har man väldigt länge jobbat med trafikplaneringen som en del i översiktsplaneringen. Man har alltså översiktsplan, trafikstrategi och trafikplan, och så börjar man i en struktur och går ned i varje detalj och har samma idé hela tiden. Ny bebyggelse ska koncentreras till befintliga och nya stationer vid Pågatågen, och den spårbundna trafiken ska utvecklas och stödjas av bra cykel- och gångstråk. Denna fingerstruktur jobbar man konsekvent med. Man lägger alltså Pågatågsstationerna som bas i stadsutvecklingen. Detta har inneburit resultat. I och med att man jobbat på det här sättet med kollektivtrafiken har tågresandet ökat med 135 % på åtta år. Det finns alltså hopp, skulle jag vilja säga. Bilen kommer naturligtvis alltid att finnas. Men hur miljövänlig den än kan bli med utsläpp och alltihop tar den plats, precis som Bengt Holmberg visade här tidigare. Utrymmesproblemen i våra städer kan vi inte lösa med rena bilar.

För att kollektivtrafiken ska få det lyft vi alla tycker behövs gäller det att vi planerar på rätt sätt, gör det rationellt och inte tror att detta ska kunna lösas från en dag till en annan. Det tar lite längre tid att få systemen att förändras. Två önskvärda reformer, som jag ser det, är att förbättra samordningen mellan PBL och planeringen av vägar och järnvägar samt att skapa bättre möjligheter till samordning av statens och kommunernas investeringar. Då skulle vi på systemnivå komma en bit på väg.

Ordföranden: Tack för det, Ines Uusmann! Nu börjar frågestunden. Vi har resonerat här i presidiet och föreslår att partierna får ordet i storleksordning. Ordet går därmed först till Christina Axelsson från Socialdemokraterna.

Christina Axelsson (s): Ju fler vi blir i landet, desto mer resor kommer vi att göra. Det är inte så lätt att flytta till sin jobbort eftersom det ofta är flera i samma familj som arbetar. Då är det viktigt att man åker smart, alltså kollektivt, inte minst för att vi ska minska vår påverkan på miljön. Men för att det ska vara attraktivt måste man sätta resenären i centrum både vid samhällsplanering, när man upphandlar trafik och när man utformar fordon. Jag brukar säga att kollektivtrafiken ska gå rätt och tätt och det ska vara snyggt och tryggt. Jag vill ställa en fråga om upphandling: Kan man kräva trygghet och säkerhet när man upphandlar trafik?

Mona Boström, SLTF: Ja, man kan egentligen kräva vad som helst i samband med upphandling. Det som jag menar är allra viktigast är att inte säga vad man ska göra utan vad man ska uppnå – vad man vill ha för resultat. Det kan man ange i upphandlingsunderlagen. Trygghet och säkerhet kan man naturligtvis peka på som effekt, men man måste också vara medveten om att man inte kan tro att samhällets problem med att det är mindre tryggt i dag än tidigare kan lösas inom kollektivtrafiken. Det kan man inte lägga till ansvar på vare sig trafikhuvudmän, upphandlare eller operatörer. Men inom vissa ramar kan man naturligtvis tala om vad det är man vill ha för effekter, absolut!

Staffan Widlert, Rikstrafiken: I de upphandlingar som vi på Rikstrafiken gör är vi på väg mot att ställa mer krav som närmar sig det här lite grann. I den nattågsupphandling som snart går ut ställer vi mycket längre gående krav på omhändertagande vid störningar, och det är ju en aspekt på trygghet – vad händer om man blir stående ute i skogen? Vi ställer mycket längre gående krav på städning av fordonen och hur de ska se ut, vilket ju blir särskilt viktigt i ett sådant slags trafik där man sitter så länge. Visst kan man också gå ännu längre, som vi nyss hörde, och ställa krav på andra aspekter på säkerhet. Men det är ju inte den upphandlande enheten som råder över problemen som har att göra med våld i trafiken och att man inte känner sig trygg i grund och botten. Där kommer vi en bit med de här fysiska åtgärderna, men i slutändan är det faktiskt andra åtgärder i samhället som krävs.

Ulla Löfgren (m): Tack för trevliga föredragningar! De har varit perfekt korta och bra. Bengt Holmberg tog upp en sak som jag tycker är väldigt viktig, nämligen nyttan för samhället av att åka kollektivt. Det betalar sig – till och med lite grann med råge, om jag förstod siffrorna rätt. Det är ju bra; det är så det ser ut i dag. Men om man skulle ha målet att öka kollektivtrafikåkandet, och det gäller ju först och främst i befintlig planering, kan jag tänka mig att det skulle vara väldigt dyrt. Har ni tittat på hur mycket man kan öka kollektivtrafikåkandet innan det slutar att betala sig?

Bengt Holmberg, Lunds tekniska högskola: Jag har några kommentarer. Jag visade några bilder från Skånetrafiken, och direktörerna som också är här kan väl komplettera det jag säger. Skåne är ett typiskt exempel på att man har lyckats öka resandet kraftigt – en tvåsiffrig %uell ökning under flera år – inte minst på tåg. Det beror delvis på att det här är lite av en god spiral. Om man får fler att åka kollektivt för att man har en bra trafik upptäcker alltfler att det är trevligt att åka med kollektivtrafiken, och på så vis får man in mer pengar. Om man satsar på de delar av trafiken där man är bra och duktig, till exempel att göra trafiken attraktiv och bekväm, kan man alltså få fler att åka. I och med att de åker kommer det in mer pengar, och så går det att förbättra ännu mer. Det olyckliga är när man kommer in i en negativ spiral: Det blir dåligt och därför åker färre. Då blir det ännu sämre och ännu färre åker, och så går det bara nedåt. Jag tror att om man satsar på de delar där man verkligen är bra kan man också få in pengar till att utveckla trafiken.

Staffan Widlert, Rikstrafiken: En stor del av kollektivtrafiken är väldigt bra och är värd pengarna. Så är det med den mesta trafik vi kör i dag. Vi handlar ju upp trafik där det är väldigt glest, och man kan se att det finns exempel bland den trafik som vi handlar upp på att miljöeffekten av kollektivtrafiken är negativ. Det är för få som reser. Kollektivtrafiken lockar över så få bilister att miljöeffekten är negativ och långt större än nyttan för resenärerna. Man har alltså ett helt spektrum. Det finns en gräns, och allting är inte bra. Det är väl egentligen det som är budskapet. Man kan aldrig låta bli att tänka efter. Det finns inga enkla mantran. Man löser inte allt med kollektivtrafik. Ibland är den bra och ibland är den dålig, precis som det mesta här i livet.

Sven Bergström (c): Rubriken för Staffan Widlerts anförande var ”Hur får vi fler att åka kollektivt?” Vi tycker väl alla att vi ska försöka få fler att göra det. Samtidigt är det ju inget allmänt samhällsmål att öka resandet i största allmänhet, möjligen med undantag för cykel- och gångtrafik som ju kanske stärker både kropp och själ och samhällsekonomi. En intressant iakttagelse i samband med Stockholmsförsöket var att ett antal resor försvann. Det gick inte att härleda vart de tog vägen. Det minskade antalet bilåkare kom inte in i kollektivtrafiken till fullo, utan någonstans försvann ett antal resor. Man kan ju fundera på vart de tog vägen. Var det ett antal onödiga resor som försvann?

Min fråga gäller dock egentligen statistik från SLTF som jag såg häromdagen. I Luleå har man lyckats få kunderna väldigt nöjda och därmed också fler att åka kollektivt. Kundnöjdheten i Luleå stack ut oerhört starkt. Vad har man använt för trick där som har fått kunderna att bli särskilt nöjda? Har SLTF någon särskild studie på det, och varför sprider man inte den i större utsträckning i så fall? Det var oerhört påtagligt att Luleå var så mycket duktigare än andra områden på att få folk att åka kollektivt, och de var väldigt nöjda med det. Och då får de väl rimligen över fler trafikanter till kollektivtrafiken.

Mona Boström, SLTF: Jag vänder mig om för att se om någon från Luleå är här. Nej, det finns nog ingen här. Först och främst ska man veta när man jämför alla siffror och när man jämför trafik att förutsättningarna är väldigt olika, precis som jag sade tidigare. Det är inte samma sak att driva kollektivtrafik i Göteborg, Stockholm, Luleå eller Sundsvall. Man har olika förutsättningar. Men vad man säger i Luleå är att man har jobbat väldigt aktivt med information och kommunikation. Man har beskrivit vad det är man gör och varför man gör det och sett till att kunderna har rätt förväntningar. Får kunderna det de förväntar sig blir de nöjda. Förväntar de sig någonting som de inte får blir de missnöjda. Den här undersökningen är en attitydundersökning som speglar nöjdheten utifrån förväntningarna. Att vara lyhörd, att kommunicera och tala om vad man gör och vad kunderna kan förvänta sig och att sedan hålla det leder som sagt till större nöjdhet.

Det är kanske den förenklade förklaringen till varför man har större nöjdhet i Luleå. Men det finns också många andra förklaringar till att det ser olika ut i landet. Många såg den här undersökningen, vilket var bra, där man bland annat konstaterade att SL inte har särskilt nöjda kunder. Man kan fundera på om de inte jobbar tillräckligt mycket, om de inte är tillräckligt lyhörda eller om de inte jobbar med information och kommunikation. Kanske är det så, men man måste också vara medveten om att SL (Storstockholms lokaltrafik) inte råder över vissa saker själva. Ett exempel är trängseln på spåren. De klarar inte att åstadkomma en vettig kapacitet själva. Man kan lära sig av de här erfarenheterna, men man måste också komma ihåg att det ser väldigt olika ut på olika platser.

Roger Pyddoke, VTI: Jag tänkte bara berätta att jag kommer att beröra trafiken i Luleå i mitt anförande, men jag återkommer till det då.

Bengt Holmberg, Lunds tekniska högskola: Jag skulle bara vilja nämna att Luleå ju har gjort en väldigt stor omläggning av hela sitt trafiksystem och därmed lyckats lägga upp trafiken så att den bättre passar trafikanternas önskemål. Ett annat exempel finns i Jönköping. Där lades systemet om för ett antal år sedan till ett system som mer liknar ett spårvagnssystem. De hade mottot: Tänk spårvagn – kör buss! De har linjer med väldigt hög turtäthet, väldigt bra informationssystem, fina bussar och bra hållplatser – och de lyckades också öka sitt resande. Om man satsar och får en bra

kvalitet och en bra bekvämlighet verkar det alltså som att man lyckas. Naturligtvis måste man också saluföra det och lyssna på trafikanterna. Det finns alltså en del bra exempel.

Christer Winbäck (fp): Jag skulle vilja anknyta lite grann till det som Staffan Widlert pratade om. Du nämnde att det inte var ett mål att öka kollektivtrafiken, om jag förstod dig rätt. Samtidigt sade föregående föreläsare Bengt Holmberg att just den ökade trafiken i Skåne gav en ökad arbetspendling. Jag vet från andra rapporter att en ökad arbetspendling ger en större arbetsmarknad som i sin tur ger en större tillväxt. På ett sätt är det väl alltså ändå ett mål att öka antalet nödvändiga resor, som då självklart i största möjliga mån ska ske med kollektivtrafik. Frågan är då: Hur får vi, som du försökte beskriva, fler att åka med kollektivtrafiken? Du pekade på ett antal olika exempel som kanske betydde olika för olika resenärer. Men vad gör vi konkret för att få fler nöjda resenärer som stannar kvar som kollektivtrafikresenärer samtidigt som vi också attraherar nya grupper som i dag inte använder kollektivtrafiken? Det är en väldigt viktig fråga.

I sammanhanget vill jag också påpeka att vi ju har en stor grupp personer som är funktionshindrade och som också har ett behov av kollektivtrafik. Vi sade från riksdagens sida för många år sedan att kollektivtrafiken ska vara handikappanpassad. I dag finns det mycket kritik mot att det går för långsamt att genomföra detta. På många ställen saknas det en bra handikappanpassad kollektivtrafik. Det är mina frågor till Staffan Widlert.

Staffan Widlert, Rikstrafiken: Det är alldeles klart att kollektivtrafik har ett antal bra effekter, precis som du säger. Där vi har bra kollektivtrafik kan människor åka till de arbetsplatser som de vill. De kan få bättre betalt och bättre arbetsvillkor. De har möjlighet att vara två kvalificerade i hushållet och så vidare. Jag tycker nog att man ska se kollektivtrafiken som ett medel för att nå det här. Målen är just förvärvsarbetet, den goda valmöjligheten, miljöeffekterna och så vidare. Tanken kan annars bli lite förvirrad, om man alltför enkelt säger att målet är att kollektivresandet ska öka. Så kan det bli om vi står inför en framtid där resor rimligtvis kommer att bli dyrare och där vi i hela världen i stället för ökad utglesning kommer att se att det hela i alla fall bromsar upp och antagligen också går åt andra hållet. Vi måste förmodligen resa mindre. Man skulle lika gärna kunna säga att målet är minskat kollektivresande, fast ännu mer minskat bilresande. Kort sagt gäller det att hålla reda på vad det primära målet är. Sedan kan kollektivtrafik vara ett medel. Men vi står inför en komplicerad framtid.

När det gäller handikappanpassning har vi haft en roll på Rikstrafiken att samordna detta och ha ett slags transportslagsövergripande bild. Vi kan bara bekräfta vad vi har noterat år efter år: Utvecklingen går för sakta. Lite grann kan man ibland undra, nästan lite hädiskt, om de mål som har varit uppsatta har varit allvarligt menade. Man har ju vetat mycket länge ungefär vad det skulle kosta att nå de här målen om full anpassning till år 2010. Men man har inte anslagit de pengar som krävs till detta. Trots kun-

skapen har man valt att inte göra det. Lite grann tror jag att man på många håll självkritiskt får fundera på hur mycket man är beredd att betala för att nå detta mål. Allt är ju inte pengar, men mycket här handlar om att det är dyrt.

Annelie Enochson (kd): Jag har först en fråga till Staffan Widlert och Mona Boström. Under de senaste åren har Rikstrafiken och Samtrafiken i samverkan med samtliga operatörer infört ett system för samverkan mellan de olika biljettsystemen som man kallar för samtrafikgränssnittet. Under år 2005 löste man problemet med det tekniska hindret för detta. Du talade bland annat, Mona Boström, om samverkan för att använda drivkrafterna i konkurrensen. Jag undrar hur det gick med utvecklingen. Blev det så positivt som man önskade? Och finns det några hinder kvar?

Jag tänkte ställa en fråga i samma veva till Ines Uusmann, så att du också får en fråga. Du visade fem stycken ganska snabba frågor. En av dem gällde att samordna den nationella politiken med utvecklingen i våra städer. Min fråga till dig gäller det kommunala självstyret. Du nämnde PBL, som är en kommunal lagstiftning. Ban- och väglagarna är på högre nivå. Jag skulle vilja att du utvecklade det här lite grann. Hur skulle man kunna få denna samverkan att fungera?

Ines Uusmann, Boverket: Samordningen mellan de olika lagstiftningarna är ett konkret problem. Detta är så pass komplicerat att PBL-utredningen inte klarade av att tackla det. Utredningen föreslog att man skulle se över samordningen i en särskild utredning. För att komplicera det hela ytterligare kan vi säga att vi också skulle behöva föra in en del miljöbalksfrågor i en sådan utredning. Utvecklingen av till exempel kollektivtrafiken när det gäller den spårbundna trafiken har medfört bullereffekter på stadsbyggnaden. Det kan innebära både fördyringar och en omöjlighet att bygga ut vissa kollektivtrafiklinjer. Allt det här behöver man se över. Det tar naturligtvis tid att göra det. Men i början kan man göra såsom man har gjort i det goda samtalet och i det vägverksprojekt som vi jobbar tillsammans med; man kan sätta sig tillsammans och inte prata förbi varandra så mycket som man har gjort hittills. Trafikplanerare och stadsplanerare har olika utbildningar. De talar olika språk, om man uttrycker sig lite slarvigt.

Kommunerna har nyckelrollen här. Vi måste inse att de inte får gå ut ur rummet innan påven är vald. Detta tror jag är nyckeln till att vi ska klara ut det här. Sedan får man gå hem och säga att nu har vi ett beting att lösa här. Det gäller oavsett om man kommer från Banverkets regionkontor eller Vägverkets regionkontor. Man får se till att man har tillräckligt lång framförhållning så att man hinner klara ut de eventuella problemen. Det är första steget. På sikt är det bättre samordnad lagstiftning – alltså bättre samordnad PBL med trafiklagarna – som gäller. Egentligen är det för bedrövligt att banlagen, som jag själv var med och lade fram en proposition om, inte kunde vara samordnad. Den är ju så ny och färsk; den kom

på slutet av 90-talet. Det är synd att den inte kunde vara samordnad med PBL. Men detta är ett beting, och ni som är politiker har att se till att det blir på det sättet.

Staffan Widlert, Rikstrafiken: Det är riktigt att vi har jobbat tillsammans med Samtrafiken och branschen för att lösa de tekniska problem som finns om man åker först med SJ och sedan med Connex nattåg, till exempel. Hur köper man en gemensam biljett? Hur får man information? I dag fungerar gränssnittet bra såtillvida att man på Samtrafikens hemsida kan få information om hela resan – både tåg, buss och flyg. Man kan också få information om hurdan det är att åka bil i samma relation. Man får alltså bra reseinformation. När man väl vill köpa resan så kan man klicka på en länk och hamna hos den operatör där man köper biljetten. Det är inte jättesmidigt, men det fungerar. Man kan också köpa resplusbiljetterna där man köper biljetter för att fortsätta hela resan med till exempel lokal och regional kollektivtrafik. Det här fungerar alltså någorlunda bra, tycker jag att man kan säga. Det är inte alldeles perfekt, men det går påtagligt åt rätt håll.

Man kan fundera på om det fungerar tillräckligt bra. I går ringde en representant för ”upprörd allmänhet” till mig och sade: Jag vill åka från Kalmar till Gällivare. Hur gör jag? Hur kan jag få veta hur jag kan resa däremellan? Han hade aldrig hört talas om hemsidan och blev glad när han fick reda på att den fanns. Det finns uppenbarligen ett informationsproblem. Personen som ringde tog också upp frågan om resegarantier och sade: När jag nu åker med olika bolag och det ena bolaget inte håller vad det lovar så tar det ansvar för sin egen resa, men jag kanske missar min anslutning. Detta är ett växande problem. Vi ser till exempel inom flyget att fler och fler av resenärerna bokar sina resor själva på operatörernas hemsidor. Färre och färre går genom de samordnade biljettsystem där man köper hela resor. Det är alldeles uppenbart att konsumentskyddet i den här världen håller på att försvagas snarare än förstärkas som en följd av detta.

Till sist vill jag säga att om vi tänker oss att vi i Sverige ska gå mot en utveckling med ökad konkurrens i den långväga järnvägstrafiken – det är väl inte alldeles klart om det blir så men kanske inte osannolikt – så måste man ta sig en allvarlig funderare på att SJ i dag äger det helt dominerande biljettbokningssystemet. Hela den positiva utveckling som jag har beskrivit är upp till SJ:s goda vilja. SJ har visat god vilja. Men om vi får en skärpt konkurrens och om utländska operatörer kommer in så skulle i varje fall inte jag vilja slå vad om att den goda viljan varar för evigt. Då måste man lösa frågan om ett oberoende biljettbokningssystem, som man gjorde till exempel i England när man utsatte trafiken för konkurrens. Det här är stora frågor, mycket pengar och komplicerade system. Det är ingen bagatell i sammanhanget, utan en av de viktiga frågor som ni har att fundera på om ni överväger andra lösningar.

Mona Boström, SLTF: Låt mig bara komplettera med att säga att det sedan ett antal år tillbaka pågår ett arbete för att utveckla det som vi kallar för ett reskort. Det ska innebära att man skulle kunna använda det för att resa över alla gränser överallt – till och med kanske till Danmark. Det har ju funnits ett samarbete med Danmark. Vi tror att vi på flera ställen i landet tar första steget mot att få detta reskort någon gång under de närmaste åren. Men detta är rätt komplicerat, och vi har en stor nackdel i Sverige eftersom vi är så många som bestämmer om det här. I Danmark har man bestämt sig, och då är det ett beslut som gäller i hela Danmark och som säger att nu ska det vara ett reskort och en typ av biljett som man använder överallt. Det krävs alltså rätt mycket resurser för att komma fram i det här, men vi måste – precis som Staffan Widlert säger.

Peter Pedersen (v): Jag tror att alla är överens om att det inte är fler resor vi har behov av i samhället. Det vi diskuterar är att av det totala antalet resor måste det ändå i de flesta fall vara mer fördelaktigt att välja att resa kollektivt jämfört med att resa privat med bil. Det är väl i stort sett så diskussionen går. Jag är mycket fascinerad av att det så sällan pratas priser på kollektivtrafik när vi diskuterar hur vi ska göra den mer attraktiv. I alla andra sammanhang diskuterar vi hur viktigt det är att ha en prismässig konkurrensfördel. För någon dag sedan hörde jag på tv-nyheterna att uppenbarligen har de kollektiva resorna inte gynnats de senaste åren, snarare tvärtom. Det har relativt sett blivit dyrare att resa kollektivt jämfört med att ta den egna bilen. Min fråga blir då: Gynnar eller missgynnar det ett ökat kollektivt resande?

Om vi inför en trängselskatt i Stockholm på 10–20 kronor får det en drastisk inverkan på hur folk väljer att resa. Kan man då inte tänka sig att ett system med drastiskt sänkta avgifter, taxor, på det kollektiva resandet – gärna i kombination med trängselskatten – skulle kunna få mycket påtagliga konsekvenser, nämligen att fler väljer att resa kollektivt? Jag skulle också önska att vi hade en lite större geografisk vidsynthet i diskussionen. Precis som någon sade i början är det viktigt att konstatera att det är stora skillnader mellan att resa kollektivt i Stockholm och i Norrlands inland. Men det är trots allt positivt om vi kan ha ett utbud som möjliggör och underlättar det kollektiva resandet även i glesbygd. Annars får vi ett samhälle där alla bor i höga hus på Söder, eller möjligtvis i Gamla stan, och pendlar mellan tunnelbanestationerna. Det skapar helt andra och icke önskvärda problem i samhället. Min fråga är: Om det är samhällsnyttigt och de ganska stora pengar som stat, kommuner och landsting lägger in i kollektivtrafiken betalar sig – med råge tyckte jag att någon sade – varför då inte pytsa in lite mer för att få ännu fler att resa kollektivt?

Jag hävdar att i många län, inte minst ute i glesbygden, subventionerar vi nu tomma stolar. Man kan inte ha någon större teaterföreställning eller trevliga sällskap på bussarna, utan det är ganska ensamt att åka där. Hur

ser vi till att fler kan, vill och får möjlighet att resa kollektivt även i de mindre tätbefolkade delarna av landet? Mina frågor riktar sig till vem som helst av dem som hittills har varit uppe.

Ordföranden: När det gäller pengar är det väl regeringen som får svara, och de är inte här. Men jag tänkte att Bengt Holmberg, Lunds tekniska högskola, kan få börja.

Bengt Holmberg, Lunds tekniska högskola: När det gäller priset är det rätt komplext. Det finns många grupper i samhället som är beroende av hur högt priset i kollektivtrafiken är, inte minst ungdomarna. När man frågar ungdomar vad de helst vill ha förbättrat skriker de högt: Lägre pris! Men vi vet att om vi ska locka bilister handlar det inte i första hand om priset. Det är klart att det inverkar, men i första hand måste kollektivtrafiken vara bra eftersom de jämför med hur det är att köra sin egen bil som går snabbt och är bekväm och komfortabel. Att sänka priset så att det går ut över kvaliteten, alltså att man får mindre pengar till att upprätthålla kvaliteten, tror jag vore olyckligt för kollektivtrafiken. Men släpper ni till mer pengar så att man kan upprätthålla kvaliteten och samtidigt sänka priset är det självklart bra. Jag vill dock varna för att man sänker priset och därmed tvingas sänka kvaliteten. Det vore inte bra för kollektivtrafiken. Det är först och främst som Staffan Widlert sade att det måste vara bekvämt, snabbt och enkelt, eller som i Christina Axelssons ramsa: Tryggt och snyggt. Det är det absolut viktigaste. Men för vissa kategorier är priset som sagt mycket viktigt, inte minst för ungdomarna.

Ines Uusmann, Boverket: Det är viktigt att vi skiljer på glesbygd och tätort. Glesbygdsmänniskor, de som har valt att bo i glesbygd, är ganska få. Jag fick följande uppgift i förra veckan: Det län som är mest urbaniserat i Sverige är Norrbotten. Där bor 95 % av invånarna i tätorter. Kollektivtrafiken som vi vanligtvis pratar om, inte rikstrafiken som Rikstrafiken upphandlar och så vidare, utgörs av bussar och ibland, men väldigt sällan, spårvagnar. Det är busstrafiken det handlar om. Den behövs också i Västerbotten, Norrbotten och den typen av län. Jag tar upp detta för att klargöra vad vi talar om. Stockholms län består även av skärgård och den typen av lite glesa områden. Det är mindre tätortsorienterat i Stockholms län än i Norrbotten. Det är viktigt att komma ihåg det när man diskuterar kollektivtrafik.

Karin Svensson Smith (mp): Jag har två frågor. Miljörörelsen och Miljöpartiet har mycket länge argumenterat för att vi borde öka takten i klimatanpassningen, och nu är vi rätt många fler än de som tillhör våra rörelser som tycker så. Den proposition som ligger till grund för anslagen till vägar och järnvägar heter Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem. Där har vi från statens sida ett paket på 381,5 miljarder under tolv år som vi använder för att nå målet att skapa hållbarhet i transportsystemet. Ska detta jämföras med hur mycket pengar vi använder för att se till att det finns trafik på spår eller i buss, kollektivtrafik, så är proportionerna

97–3. Min fråga till Bengt Holmberg är: Har du några synpunkter på den anslagsfördelning som staten gör till att bygga och underhålla vägar och järnvägar i förhållande till att tillse att det finns kollektivtrafik som ett medel för att nå hållbarhet i transportsystemet? Det är det övergripande målet.

Sedan har jag en fråga till Mona Boström och Staffan Widlert. I alliansens budgetproposition som lämnades i höstas finns ett förslag om att utrymmet för väginvesteringar och Förbifart Stockholm ska ökas med ungefär 25 miljarder kronor. Detta har nämnts som ett exempel på vad skattepengarna ska användas till inom transportsystemet. Låt säga att vi bestämmer oss för att klimatanpassning är ett överordnat mål. Vad skulle man då kunna göra med 25 miljarder? Vad kan SLTF och Rikstrafiken åstadkomma om de får dela på dessa 25 miljarder, och vad har det för relation till hållbarhetsmålet? Inom parentes måste jag säga att jag håller med Staffan Widlert. Det klokaste sättet att hantera hållbarhet är att se till att de som påverkar klimatet negativt får betala för det. Då åstadkommer man hållbarhet på det sättet. Men nu lämnar vi det därhän och ser till de pengar som vi har till vårt förfogande inom ramen för staten: Vad skulle ni kunna göra om ni fick ta hand om de pengar som är avsedda för Förbifart Stockholm?

Bengt Holmberg, Lunds tekniska högskola: Tyvärr ställer du mig lite inför valet mellan pest och kolera, Karin. För ett antal år sedan hade jag kanske sagt att det var bättre att satsa mer pengar på att kunna köra några tåg på den järnväg vi har än på att bygga ny järnväg. Men när vi i dag ser oss omkring i landet har vi kapacitetsproblem i nästan alla de regioner där det finns ett stort behov av att köra tåg. Både i Skåne, Mälardalen, Västra Götaland och längs Norrbottenskusten är problemet att det råder brist på kapacitet att köra tåg. Nu måste man försöka att få fram den kapaciteten så att man kan köra ...

Karin Svensson Smith (mp): Ursäkta, Bengt, du förstod inte min fråga. Jag pratar om infrastruktur för väg och järnväg. Räknas underhåll och investeringar ihop får vägtrafiken mer.

Bengt Holmberg, Lunds tekniska högskola: Jag fortsätter resonemanget utifrån mitt tågperspektiv. Jag tror att detta med regionförstoring är mycket en fråga om att skapa snabba tågförbindelser. Det är där vi får de stora vinsterna i restid. Där har vi i dag ett problem eftersom kapaciteten är för liten och behöver byggas ut, och det är bråttom.

Mona Boström, SLTF: Det är ingen lätt fråga du ställer, Karin. Fick jag välja skulle vi ordna ett stort kalas och hjälpas åt att fundera. Det var min första tanke. Ska jag vara lite mer seriös tror jag att vi måste börja med att använda det som finns och få ett bättre underhåll på de investeringar i både vägar och järnvägar som finns i dag. Många av de problem som finns beror på att underhållet inte är tillräckligt. Jag skulle börja med att se till att det som är nyttigt och bra och som verkligen fyller en funktion

håller en god standard. Sedan skulle jag – och nu säger jag ”jag”, för hur prioriteringarna ska se ut är ingen fråga som vi inom SLTF har kommit överens om – fortsätta med att prioritera det som är ett jättestort problem på järnvägssidan, nämligen kapaciteten på spårsidan i Stockholm. Det har hela Sverige glädje av. Det är också bekymmer i Göteborg där man har problem på stationen eftersom det är för fullt.

Jag skulle förmodligen gå vidare med att titta på utveckling av vägar som komplement, det vill säga investeringar i vägar. Många tror att väginvesteringar inte är bra för kollektivtrafik eftersom man bara tänker spårbunden trafik när man tänker kollektivtrafik. Men det är ett bra komplement. Får vi väl fungerande vägar och trafiken går snabbare där går det också snabbare för kollektivtrafiken att komma fram. Då når vi det som Bengt Holmberg pratade om, nämligen att vi kan ha ett utbud av kollektivtrafik som går snabbt och effektivt, både på väg och på järnväg. Bättre än så kan jag tyvärr inte svara Karin Svensson Smith.

Staffan Widlert, Rikstrafiken: Skulle vi ta hand om dessa 12,5 miljarder, och målet var att klara klimatutmaningen – att det är den insikten som har lett till förändringen – vet jag i alla fall vad vi inte skulle göra. Vi skulle inte göra mera av samma sak som Rikstrafiken gör i dag eftersom vi driver en hel del verksamhet som tillhör de mer klimatskadliga. Vi driver en Gotlandstrafik som, har vi kunnat läsa i medierna, har en klimateffekt som är flera gånger större än motsvarande flygresa och långt mycket större än bilresor med samma avstånd. Det beror på att vi, samhället, har prioriterat tillgänglighet till priset av klimateffekter. Över huvud taget är nästan all trafik som vi bedriver miljökadlig. Miljön skulle må bättre utan den, men tillgängligheten skulle bli betydligt sämre. Det är ingen lösning på klimateffekterna att göra det som vi gör i dag.

Om vi fick pengarna skulle vi reflektera över att man nog löser vägtrafikens problem, kanske på ett sätt i första hand, i vägsektorn. Ska man lösa klimatfrågorna måste drivmedel kosta mer. Man måste få incitament som styr mot mindre, energieffektiva bilar. Detta kommer samtidigt att leda till att fler åker kollektivt, det blir en effekt av det. Precis som Bengt Holmberg var inne på har vi i dag kapacitetsproblem i järnvägsnätet. När jag satt på en annan stol på Sika för några år sedan och funderade var bilden inte alls lika tydlig. I dag är det tydligare att vi har kapacitetsproblem. Jag tror att vi skulle vara tvungna att använda en hel del av dessa pengar för att lösa dem, både i Stockholm och i andra, faktiskt rätt stora, delar av landet.

Ordföranden: Det fick bli de avslutande orden för denna del av utfrågningen.

Kaffepaus

Ordföranden: Vi fortsätter med utfrågningen. Jag lämnar ordet till Roger Pyddoke från VTI.

Roger Pyddoke, VTI: Jag ska prata om kontraktsformer. Det handlar om ett arbete som jag har gjort tillsammans med Jan-Erik Nilsson och Torbjörn Eriksson. Det är ett arbete som fortfarande pågår, så det är prelimi-

nära resultat jag kommer att presentera. Jag kommer att prata om tre frågor: om kollektivtrafiken har ändamålsenliga kontrakt, om de leder mot målen och om man kan formulera bättre kontrakt. Vi har gjort en sammanställning av ungefär fem trafikhuvudmäns mål och kan se att det är flera som prioriterar att kollektivtrafikresandet ska öka. Nästan alla betonar vikten av att åstadkomma tillgänglighet för dem som inte kan resa på annat sätt. En av huvudmännen betonar att man vill att intäkterna ska öka och en betonar effektivitet. Det är väldigt påtagligt att många operatörer upplever att kostnaderna inte får öka. Rimligen betyder kostnader och utgifter för dem som måste finansiera kollektivtrafiken mer än vad som framgår i den officiella målretoriken.

Ett viktigt forskningsresultat för hur man kan utforma kollektivtrafik är att vinstmaximerande operatörer som själva bedriver kollektivtrafik tillhandahåller färre linjer, färre avgångar och trafik till högre priser än vad som är samhällsekonomiskt effektivt. Det finns alltså mycket som tyder på att marknaden inte skulle lyckas med att leverera kollektivtrafik i den omfattning som man vill ha om man lämnade uppgiften helt och hållet till marknaden. Det måste man tänka på när man utformar avtal. De former av avtal som finns i Sverige spänner från nettoavtal till bruttoavtal. Nettoavtal innebär att operatören behåller biljettintäkterna och har en viss frihet att utforma trafiken, dock inte fullständig – operatören har ofta begränsningar för hur priserna och utbudet ska utformas. Motpolen är bruttoavtal där man specificerar väldigt mycket av hur trafiken ska se ut och operatören får en fast ersättning för att köra den trafiken. Det finns också mellanformer som innebär att operatören får en del av intäkterna eller får andra former av incitament för att åstadkomma bra resandekvalitet. Ungefär hälften av huvudmännen uppger att de använder bruttoavtal, övriga säger att de har någon form av incitament eller, i några få fall, nettoavtal.

Ett väldigt intressant exempel finns i Telemark i södra Norge. Där har man räknat fram en samhällsekonomiskt effektiv subvention, som innebär att operatören får behålla biljettintäkterna och dessutom får ersättning per vagnkilometer och per biljettintäktskrona. Men trafikhuvudmän i Norge vill heller inte ha några obehagliga kostnadsöverskningar, så man har satt ett tak på 37 miljoner norska kronor för utbetalningarna under ett år. Det här avtalet är intressant, för det har lett till att både trafikutbudet och resandet har ökat ganska bra. Som ni ser har antalet vagnkilometer ökat med 10 % och resandet med 17 %.

Det jag ska komma in på nu är den undersökning vi har gjort, där vi har samlat in data om 18 mellanstora städer i Sverige. Det gäller alltså stadstrafik. Fem av städerna vet vi har tillämpat antingen nettoavtal eller någon form av incitament som ligger ganska nära nettoavtal. Det kan vara flera av dessa städer som har nettoavtal, men vi har inte undersökt de andra städernas avtal lika noga. Vi har ändå gjort några försöksmässiga beräkningar av effekterna av nettoavtalen. Tittar man på hur de operatörer som har nettoavtal skiljer sig från övriga, kan man konstatera att operatö-

rer med nettoavtal i genomsnitt har högre priser än övriga. Av de städer som vi har valt ut ligger Östersund trea i en rangordning från högst till lägst priser. Sundsvall ligger sju, Gävle åtta och Luleå nia. Helsingborg som i alla fall tidvis har haft nettoavtal ligger på sextonde plats. Man kan också se att nettoavtalsoperatörerna har i genomsnitt 10 % färre resor än de övriga städerna. De har också lägre kostnader, med undantag av Luleå, som har högst kostnader. Där kommer kommentaren om Luleå, som jag nämnde tidigare. Det är trivsamt i Luleå, men det är dyrt. Men de andra nettoavtalsstäderna har lägre kostnader. Tre av nettoavtalsstäderna har lägst bidrag per resa från huvudmannen. Om man vill använda lite skattepengar till kollektivtrafikresor verkar det här vara en fungerande lösning. Samtidigt ligger nettoavtalsstäderna väldigt bra till när det gäller hur nöjda resenärerna är. Luleå ligger etta, Östersund tvåa, Gävle nia och Sundsvall elva i kollektivtrafikbarometern för år 2006.

Då kommer vi till slutsatserna. Nettoavtalen verkar kunna leda till att det blir högre priser, lägre kostnader och färre resenärer. I den mån huvudmännen har som mål att öka resandet leder nettoavtalen inte till målet. Men de leder till att det är lättare för huvudmannen att hålla nere skattefinansieringsandelen samtidigt som de leder till nöjda resenärer. Men vi ska också tänka på att man inte fullt ut har provat potentialen att använda nettoavtalen för att skapa drivkrafter för att nå sina mål, eftersom man har haft ganska omfattande restriktioner för vad operatörerna ska kunna göra. Den norska modellen verkar kunna ge mer av den måluppfyllelse som huvudmännen säger sig vilja nå.

Lars-Börje Björfjäll, Göteborgs spårvägar: Varje människa är unik sägs det, och jag är särskilt unik ska ni veta. Jag har nämligen gjort en vandring från att för drygt två år sedan ha varit trafikhuvudman i Halland, där jag arbetade som vd i 15 år, till att nu vara på operatörssidan. Möjligtvis kan jag därför ha två perspektiv på de här frågorna. Jag kommer primärt att ägna mig åt kollektivtrafikens organisation, framför allt med avseende på busstrafik. Det blir inledningsvis ett retroperspektiv sedan avregleringen på 1980-talet fram till nuläget. Vi kommer att passera via en bomb, och jag undrar varför den inte briserar. Möjligtvis kommer den att göra det någon gång. Det blir också några tankar om framtiden, och jag vill understryka att jag lämnar dem u.p.a. Jag tror att man tål att ha lite funderingar kring framtiden.

Vi fick en huvudmannareform i början på 1980-talet, i de flesta fall 1981 och i andra fall, i Västsverige, 1983. Därefter skedde en ganska stor avreglering när det gällde lokal, regional och inomregional linjetrafik. Detta fanns det många positiva effekter med. Bland annat fick samhället lägre kostnader för trafikutbudet. Det utnyttjades delvis till mer trafik för resenärerna, och det blev framför allt ett samordnat utbud i länen, vilket var en mycket stor poäng. Det fanns i övrigt mycket kritik mot att man målade bussar i gemensamma färger, men jag tror att det var bra för kollektivtrafikens synlighet. Fler resenärer fick man också – även om Roger

Pydokke påstod att man inte fick det – åtminstone i vissa områden där man samtidigt gjorde satsningar. Generellt kanske det inte är så, men i vissa områden har man fått fler resenärer. Jag tror att detta är en bransch som har stora förändringsbehov. Sedan reformen kom i början på 80-talet har det inte hänt så mycket. Det har hänt en del; det har skett en del förändringar. Men jag tror att vi har kommit till ett läge, till vägs ände, där vi behöver göra ytterligare saker för att stärka framför allt resenären.

Vad har då hänt? Inledningsvis fick vi upphandlingar som hade en stark produktionsteknisk karaktär. Jag gjorde själv sådana. Vi använde tidtabeller och ställde krav när det gällde fordon, miljö, stolstyrer och allt vad det kunde vara. Vi använde primärt bruttoavtal. Det var fokus på tjänsten i stället för på resenären. Sidoeffekterna är väldigt synliga i dag. Bland annat har det blivit en stark koncentration i operatörsledet. På bolagssidan har man inte möjlighet att hålla sig med trafikplanerarkompetens, kompetens i marknadsbearbetning, utvecklingsfrågor etc., eftersom detta inte efterfrågas. Den andra koncentrationen i operatörsledet gäller företagsuppköp, ändrad ägarstruktur och ett enormt fokus på avtal.

Här ser vi några siffror från år 2005 för de sex största företagen i Sverige. Connex heter, som någon sade tidigare, Veolia numera. De sex största företagen har 63 % av alla anställda i kollektivtrafiken. Det finns 800 företag och 400 av dem är mycket små. De har bara fyra anställda. Det finns också några giganter. Källan är en marknadsrapport. En annan källa är en årsredovisning, och här finns det som jag syftar på när det gäller bomben. Vi pratar mycket om de övergripande frågorna, men vi ska vara medvetna om att så här ser det ut i den här branschen. De bolag som ni ser på bilden hade minst 2 miljarder i förlust åren 2001–2005. Det var någon här som frågade mig hur länge man orkar hålla på med det här. Varför går man in och betalar till detta? Är det så kul? Jag tycker förvisso att det är jätteroligt, men jag skulle aldrig betala de här pengarna för att se till att hålla trafiken i gång. Men vi ska veta att så här är det.

Vad har hänt mer? Vi har haft en fortsatt utveckling med detaljer i upphandlingar, en oerhörd specialisering på växande trafikhuvudmannanorganisationer, mängder av stuprör när det gäller miljö, kvalitet etc. Det har varit ett oerhört fokus på det som icke gäller kund utan det som är en aktivitet i verksamheten. Vitena bör slå rekord. Som operatör får man i dag betala vite för nästan allt som är felaktigt. Det är mycket avtalskontroll. Det finns inga möjligheter till sidointäkter för operatörerna genom reklam eller genom att använda fordon på ett annat sätt.

När det gäller våra varumärken finns det en vilja att radera ut dem. Man ska helst inte synas i det här sammanhanget. Och det finns en viss integrering i operatörsledet vad gäller management. Det kan jag tycka är lite besvärande. Det blir lite knepigt med personalen i trafikföretagen. Vem är det som egentligen är min chef? Är det huvudmannen eller är det operatörens ledning? Vi kan se mängder av frågor kring utbildning, certifi-

ering etc. Jag skulle vilja säga att det liknar mer och mer ett bemanningsuppdrag på operatörssidan. Jag tror inte, som sagt var, för min del att det gagnar kollektivtrafikens utveckling.

Här har nämnts nettoavtal eller intäktsincitament. Det har lite olika namn. Man använder ibland kvalitetsincitament. De är mest av kosmetisk karaktär. Det finns väldigt få verktyg när det gäller de drivande faktorerna kring incitamenten. Det blir mer vad som kan åstadkommas på huvudmannasidan om resandet ökar. Det handlar inte så väldigt mycket om huruvida operatören kan arbeta med trafikplanering eller marknadsbearbetning. Sedan är det minskad lönsamhet och till och med olönsamhet, som jag nämnde. Det finns en del som beror på de avtalskonstruktioner som vi har, index och så vidare. Men vi ska också vara medvetna om att operatörssidan har givit väldigt låga anbud och till och med anbud som inte täcker kostnaderna när man går in. Konkurrensen måste man tolka som ganska mördande på den här sidan. Jag frågar mig om detta är till gagn för dem som vi är till för, det vill säga den resande allmänheten.

Ni ser att det hoppade till där på huvudmannen. Han var längst ut i kanten på den här kartan. Den är fritt efter Bo Enqvist på Karlstads universitet. Han har tecknat kollektivtrafikens organisation på det här viset, som en spelplan där kollektivtrafikens samhällsnytta eller de politiska preferenserna finns som representeras i trafikpolitiska mål etc. Sedan finns då de företags- eller marknadsmässiga förutsättningarna. I det röda området, operatören och resenären, måste vi vara medvetna om att precis som i alla andra affärer är det där som det gäller. Det är där det gäller att lyckas. Om man inte lyckas där får vi inte heller några kunder till kollektivtrafiken. Till skillnad från många andra branscher – om ni tittar upp till höger – är kunden eller resenären också medborgare i en stad eller region och påverkar det politiska systemet i dialog. Det är detta som gör att det kan bli lite svårt att hålla koll på parterna. Vem är vem, och vem gör vad? Det jag kan konstatera i mitt resonemang är att huvudmannen från att ha varit i hörnet och sysslat med det trafikpolitiska och samhällsnyttan alltmer rör sig åt trafikoperatörshållet.

Jag tycker att man skulle kunna reformera, om inte trafikhuvudmannalagen – det är väl här mitt ansvar tar slut – men vad man skulle kunna göra handlar om att utifrån ett politiskt motiverat utbud upphandla ett sådant, mer koncentrera sig på funktionella krav när det gäller upphandlingar. Det kan exempelvis handla om samordning, biljetteknik etc., alltså sådana funktioner som är till gagn för resenären. Detta kommer också att vara till gagn för operatörerna alldenstund de är beroende av de resande. Så det är nog i grunden inga problem med biljettsystem, informationssystem etc. De funktionella kraven handlar också om nationella, regionala och kommunala trafikpolitiska mål, handikappanpassning etc. Givetvis ska man ha med de kraven. Det handlar om att möjliggöra för operatör att ha trafikeringsrätter för annat utbud. Man måste dock samordna. Jag hörde på radion häromdagen. Det har varit mycket om det här nu, i P 1 inte minst. Folk kan tycka

att det är konstigt att man inte får åka med en buss som passerar en hållplats där man skulle kunna använda den. Jag tycker att man borde kunna lösa sådant med detta. Huvudmannen borde då ha en roll som upphandlare och samordnare vad avser den politiska planhalvan. Det handlar om att göra det möjligt med flera upphandlare. Luleå är väl ett sådant exempel. Det nämndes inte, men de har inte den direkta kopplingen till huvudmannen utan mer till Luleå kommun. Jag tror att det skulle gagna om det fanns fler upphandlare. Det kan vara kommuner, landsting, regioner, till och med förvaltningar på de olika ställena som får handla upp.

Sedan kommer det nya möjligheter till detaljstyrning. Jag inser att det är väldigt svårt att lagstifta om sådant. Men den kan vara väldigt besvärande, exempelvis kring ålder på fordon, stolstyer och allt vad det är. Jag tycker att man borde kunna klara det på andra sätt. Operatörssidan skulle till väsentlig del ersättas med resandeincitament. Det är ju det som är meningen med verksamheten. Det borde vara i fokus också. Operatörssidan borde få mycket större möjlighet till delaktighet och påverkan när det gäller verksamhetsstyrning, trafikplanering, marknadskommunikation, medier och prissättning. Det måste vara en gemensam affär, en gemensam angelägenhet mellan oss som utför trafik och den som beställer trafik. Med att tillskapa affärsmässiga avtal menar jag att ett avtal ska kännas bra för båda parter. Man ska kunna umgås kring det i ett utvecklingsperspektiv för att hitta nya former för trafiken. Återigen: koncentration till andra planhalvan. Jag har ett citat där: ”Precis som lagledaren när matchen är i gång måste trafikhuvudmannen/beställaren överlåta till spelare och lagdelar att spela matchen på planen.” Det kan man inte göra på skrivbordet.

Den sista bilden visar jag för att vi pratade mycket om resenären. Jag tror inte att resenären har klart för sig precis hur strukturen i kollektivtrafiken ser ut. Den är ju ganska komplex. Det märker man när man ska förklara för resande när det gäller ansvaret: Det är inte vi som ansvarar för det, utan det ligger där. Det är oerhört komplext, från ett fundament som handlar om trafikpolitiska mål i olika nivåer, lagstiftning, till kommunal och regional, trafikhuvudmän, trafikoperatör och resenärer. När det gäller just resenärerna har de beskrivningen av resan i fokus när det gäller att välja kollektivtrafik. Då kommer det till vardagen helt enkelt.

Maria Högländer, Länstrafiken Västerbotten: Lars-Börje Björfjäll sade att han var unik. Det kan jag säga att jag också är. Förutom att jag är en av två kvinnliga vd:ar i länstrafikbolagen har jag gjort en annorlunda resa än Lars-Börje Björfjäll. Jag kommer nämligen från trafikföretag, ett av de större där jag har befunnit mig och är nu huvudman sedan några år tillbaka. Jag ska tala lite grann ur ett riksperspektiv kring trafiksäkerheten och tryggheten. Att åka kollektivt måste för resenären upplevas som tryggt och säkert. Det är den absolut viktigaste grundhörnstenen när man ska välja kollektivt.

Siffrorna talar för sig själva. Det är väldigt säkert att åka, åtta gånger säkrare än bil och 44 gånger säkrare än att cykla. Det har gjorts beräkningar på vissa håll i landet kring vad det kostar om man inte skulle ha kollektivtrafik. Västtrafik, tror jag, gjorde en utredning år 2004 med sina 153 miljoner resor, om de skulle ha utförts till fots, med bil eller cykel. Då skulle 500 personer fler ha skadats eller omkommit, och det skulle ha kostat samhället ungefär 1,4 miljarder. Det innebär dock inte att det inte ibland inträffar svåra olyckor. Under perioden 1997–2005 är det ungefär 30 personer som har omkommit ombord i kollektivtrafiken. Det är framför allt när det sker en svår olycka som de i Indal, Ängelsberg eller Arboga, som ni alla känner till, som flera personer har omkommit. Annars är bussen med sin storlek och tyngd ett väldigt säkert fordon. Det är om möjligt något farligare att vistas utanför bussen. Det är framför allt vid av- och påstigning vid hållplatser som man riskerar att skadas eller förolyckas.

Men ingenting är ju så bra så att det inte kan bli bättre. Den här frågan måste man jobba med från olika håll och kanter, centralt, men även varje huvudman måste jobba oerhört hårt med trafiksäkerheten ute i varje län. Alkolås har det varit mycket massmedialt omkring under senare år. I dag är det ungefär 15 % av bussarna i huvudmannatrafik som har alkolås installerade. Det ökar i snabb takt just nu. Många län, Dalarna bland annat, har sedan många år alkolås i alla bussar. Många län har färdiga beslut om installation men genomföra det allteftersom upphandling sker av busstrafiken. SLTF gör bedömningen att ungefär 90 % av huvudmannabussarna kommer att ha alkolås år 2010.

Bälten är en annan fråga som är viktig. Ungefär 30 % av bussarna i dag har bälten. I de bussar som nylevereras från den 1 januari 2004 är det krav på bälten i trafik som inte är stadstrafik. Allteftersom upphandlingar sker av nya fordon kommer de utrustade med bälten. Det går att eftermontera bälten i vissa typer av bussar, och så görs också. Från den 1 januari finns det en lagstiftning som handlar om att man måste använda bälten där sådana finns installerade. Det finns också en informationsplikt för förare eller annan ombordpersonal att upplysa resenärerna om det. Vägverket ställde nyligen en fråga i en trafiksäkerhetsundersökning om hur många som använde bälte i buss där det fanns. Det visade sig att det var ungefär 48 % som använde bälte, vilket ju är ganska lågt. Det visar att det inte räcker att installera bälten, utan man måste också jobba mycket med både attitydfrågan och informationsfrågan och få det lika naturligt som i en personbil.

Två projekt kan jag nämna helt kort när det gäller jobbet med hastigheter och tidtabeller, som också har varit mycket i fokus. Det kom nyligen nationella rekommendationer från SLTF och Svenska bussbranschens riksförbund (BR) som handlar om att man har byggt ett stöd för förare att kunna anpassa sin hastighet när det blåser mycket. Ett projekt har körts efter Norrlandskusten under ett och ett halvt år med mycket gott resultat.

Isa, Intelligent stöd för anpassning av hastighet, finns bland annat i Lund och vissa delar i SL-trafiken. Det är något som branschen förordar som ett stöd för föraren. Projektet har också en stor acceptans i förarkåren.

Om vi går vidare till tryggheten runtomkring att åka kollektivt så har kollektivtrafiken likt samhället i övrigt drabbats av det ökande våldet. Det är bara att konstatera. Vi saknar i dag statistik kring hot och våld i kollektivtrafiken på nationell nivå, men det största enskilda hotet är vid själva viseringsögonblicket, alltså när föraren ber om att resenären ska visa biljett eller betala. Det är då det kan uppstå bråk och våld. I Kollektivtrafikbarometern säger 80 % att man upplever det tryggt att resa kollektivt, men där väger man också in andra saker i sin trygghetsaspekt. Bland annat upplever man tryggheten ombord som större än när man ska ta sig till och från bussen.

Det pågår nu aktiviteter runtom i landet för att öka tryggheten. Det handlar om övervakningskameror som installeras i många fordon. Man ökar ombordpersonalen under vissa kvälls- och nätter. Man utbildar förare i konflikthantering. Samtidigt som detta arbete pågår sker också ett aktivt arbete tillsammans, med huvudmän, trafikföretag, arbetsmiljöverk och SLTF för att minimera kontanthantering i fordon. Vi utökar kraftigt antalet fasta försäljningsställen, biljettautomater. Vi byter biljettmaskiner i bussar så att man kan lösa sin biljett med sitt kontokort. Man kan köpa sin biljett snart via sms, Internet och så vidare. Vi lägger ned oerhört mycket pengar på teknik just nu för att lösa de här problemen. Det är ofta pengar som tas ute i regionerna ur det dagliga driftanslaget för trafik. Det ligger alltså ett stort ansvar på både chaufförer och resenärer att ta till sig den nya tekniken, men vi kan inte lösa alla problem med ny teknik.

Robert Westberg, Seko: Jag kommer från Seko och ansvarar för spårtrafiken. Jag tänkte prata om trygghet. Tack för att jag blivit inbjuden! Vi har pratat väldigt mycket om upphandlingar och om resenärer och deras perspektiv, men vi har inte berört anställda så mycket här i dag. Det tänkte jag göra.

Vi har från fackförbunden, både Kommunal och Seko, tagit ställningen att inte bry oss om vilka som får uppdragen i anbuden att köra trafik. Det får vara vilket företag det vill bara det följer de avtal och regler vi har på den svenska marknaden så att man inte försämrar för de anställda. Vi vill också uppnå en anställningstrygghet vid upphandlingarna, gärna att man skriver in det. När man har fått uppdraget att köra trafiken ska man också tvingas att teckna ett avtal med gällande fackförbund så att den frågan blir klar. Man kan ju inte ställa avtalskrav i förväg genom att det kan vara utländska aktörer som ska köra trafiken eller räknar med att vinna. De kan inte ha avtalet i förväg, men däremot när de har fått uppdraget ska de vara klara över att de ska ha ett avtal och följa de reglerna. Det är vad vi kallar social trygghet, och det bör vara klart vid övergång av verksamhet vid de här tillfällena.

När vi pratar om trygghet och de bitar som SLTF och länshuvudmän redovisar i dag har vi ställt fackliga krav. Det gäller kontanthantering, övervakningskameror, och vi vill också ha mer personal i trafiken. Här har vi haft ett samarbete. Jag tycker att vi verkligen kan vara glada över att det har fungerat bra mellan SLTF, Kommunal, Seko och även Bussbranschens riksorganisation som har varit involverad i att komma framåt, så att vi inte bara stannar i våra kravyrkanden och försöker slåss mot varandra utan försöker hitta lösningarna tillsammans så att vi kan förändra kollektivtrafikens bild. Det tycker jag att vi har gjort. Vi är på god väg. Man kan alltid tycka att det skulle gå snabbare, men det är bättre att nå resultat, brukar jag säga, än att man bara stångas. Så låt det ta lite tid, och alla är överens.

Det som saknas nu är väl att se till så att vi får mer personal som jobbar och syns i kollektivtrafiken. Det finns stödgrupper som jobbar när det är kvällar och helger och är ute och reser när kamraterna kan få trubbel. Jag tror att det är viktigt att det syns att det finns anställd personal i kollektivtrafikmiljön för att man ska få en lugnare effekt. Om man tänker på tunnelbanans miljö som ett exempel kan det vara ganska otrevligt sena kvällar, helger och så vidare att åka tunnelbana, men om det finns anställd personal känns det mycket bättre. Det har en tryggande effekt. Det är inte alltid som det är vakter och uniformerade på det sättet som gör tryggheten. Det kan också bli motsatt effekt, har man ju hört. Däremot tror jag vanlig anställd personal är en bättre lösning.

Ordföranden: Då går vi över till frågestunden.

Kerstin Engle (s): Lars-Börje Björfjäll, du visade statistik på de sex stora bolagen. Det har blivit en väldig koncentration och svårt för små operatörer att komma in. Jag undrar om det är möjligt att till exempel göra upphandlingsområdena mindre för att öka konkurrensen mellan bussföretagen och på det viset få en bättre kvalitet. Det är ju det vi ändå strävar efter, att resenärerna ska få en god kvalitet. Men lagen om offentlig upphandling tycks ibland ställa till problem – kanske ibland också skapa möjligheter. Kan man förändra det så att man får möjlighet för flera operatörer att komma in?

Vi har hört här hur mycket pengar man kan spara på att använda kollektivtrafik. Bengt Holmberg visade att man hade satt pris på miljön, pris på trafiksäkerhet. Maria Högländer nämnde också en siffra. Jag undrar om ni tar hänsyn till det när ni gör upphandlingar. Det finns ju pengar att spara på andra delar av en regions verksamhet, till exempel sjukvårdskostnader, om man får en högre trafiksäkerhet. Det borde finnas möjligheter att ta hänsyn till det. Det finns egentligen mycket mer pengar att satsa på kollektivtrafiken.

Lars-Börje Björfjäll, Göteborgs spårvägar: Visst är det möjligt att göra mindre upphandlingsområden, särskilt på landsbygden. I större städer kan det möjligtvis vara lite knepigt, men det finns exempel på det. I Jönköping har man gjort det, så det är fullt möjligt.

Staffan Widlert, Rikstrafiken: Jag har en kommentar till pengarna. Det finns olika sorters pengar. När man pratar om vad man kan spara med kollektivtrafiken är det samhällsekonomiska värden man pratar om. Då pratar man om att man värderar ett människoliv, och det är naturligtvis ett högst reellt värde. Men det är inte pengar som man kan plocka upp ur plånboken. Det är mer humanvärde, att vi faktiskt värderar att vi sparar människoliven. Rent finansiellt kostar det pengar att göra satsningarna. Det är inte så att det är rent finansiellt lönsamt, om man säger så.

Mona Boström, SLTF: Jag har en jättekort kommentar. Naturligtvis skulle man kunna räkna på vad man vinner, till exempel i minskade sjukvårdskostnader och så vidare och i samband med prioriteringen flytta de resurserna. Men problemet är, som vi har beskrivit tidigare, att hela den här verksamheten och hela ansvaret är så uppstyckat. Så det är egentligen aldrig någon som ser hela sammanhanget.

Sten Nordin (m): Jag har två frågor. I den första vill jag ta upp en tråd, något som Lars-Börje Björfjäll var inne på, nämligen att öppna upp även för den långväga busstrafiken att bidra inom länen till transporter. Jag tänkte be Staffan Widlert och Rikstrafiken att kommentera hur man kan se på detta och vilka möjligheter som kan finnas att öppna även detta.

Min andra fråga är jag inte riktigt lika säker på vem som ska eller vill svara på, men det handlar om stationsmiljöerna. Vi talar helt naturligt mycket om trygghet och trivsel på själva transportmedlet. Men jag tror att en väl så stor barriär kan vara stationsmiljöerna när det gäller både trygghet och trivsel. Vad kan man göra där? Vem borde mer ha ansvaret där? Då tänker jag också på, åtminstone där så är möjligt i tätorter, att öppna upp, att det kanske även finns handel omkring stationsmiljöerna och annat som gör att det är ett folkliv där.

Lars-Börje Björfjäll, Göteborgs spårvägar: Jag tolkar det mer som att det var Stefans fråga. För min del är detta inte några problem nämligen. Det är klart att man skulle kunna göra det.

Staffan Widlert, Rikstrafiken: Att öppna upp för konkurrens inom länen med långväga kollektivtrafik är inte någon fråga som vi på Rikstrafiken tittar på. Däremot när jag satt på Sika utredde vi avreglering av långväga kollektivtrafik, det som ledde fram till den avreglering med vissa restriktioner som vi har i dag. Då kom vi fram till att det var fullt möjligt att även öppna upp mer inåt länen utan att det skulle få några dramatiska konsekvenser. Däremot är det så väldigt länge sedan vi gjorde det här, så jag måste erkänna att jag inte minns mer än så.

Bengt Holmberg, Lunds tekniska högskola: Det pågår ganska mycket kring stationerna. Det är egentligen också ett organisatoriskt problem att det i dag är så många som ska in och rota i stationerna. Vi har Jernhusen, operatörerna, huvudmännen, Banverket. Jag tror att väldigt mycket hänger samman med att det gäller att hitta någon som ser det som sitt ansvar och verkligen tar det ansvaret. Jag vet att det pågår med stationskommittéer

och sådant, men jag tror att det vore bra om man tryckte på lite från ert håll så att det verkligen händer någonting och någon tar det ansvaret. Visst är det rätt. Det blir fler resor där man måste byta. Om vi vill att tågen ska vara bra måste man ta sig till tågen också. Det är väldigt få som bor och jobbar på stationen, som jag brukar säga. Det är transporten till och från stationen som man ofta upplever är jobbig och svår. Tåget är jät-tefint att åka på. Det går snabbt och är miljövänligt. Men, som sagt, det gäller att ta sig dit. Jag tror också att det är rätt att man måste hitta aktiviteter så att det blir folk på stationerna så att de inte blir tillhåll och man känner sig otrygg. Jag tror att det hänger väldigt mycket på att ni måste se till att det blir fart så att någon känner ett ansvar för att det blir en bra miljö på stationerna.

Mona Boström, SLTF: Jag uppfattade, Sten Nordin, att du med hänvisning till Lars-Börje Björfjäll pratade om långväga busstrafik också. Den vanliga linjetrafiken lever ju på rent kommersiella grunder. Så där är det ingen fråga utifrån det sammanhang som handlar om den offentligstödda kollektivtrafiken. När det gäller stationerna vill jag bara understödja det Bengt Holmberg säger. Det är för många kockar i den här soppan kring stationerna. Det måste göras något åt det.

Per Lodenius (c): Jag tänker bland annat på det som Roger Pyddoke pratade om här, nettoavtal. Du nämnde också någonting som man hade gjort i Norge, Telemark, där man hade en kombination av nettoavtal och till viss del bruttoavtal, om jag förstod det rätt. Jag skulle gärna vilja höra lite mer om den modellen och samtidigt om man kan lägga det på lite mer långtrafik, så att säga. Jag vill då jämföra med Stockholms län där vi har Stockholms stad. Här inne kan jag förstå att det är ganska lätt att göra ett nettoavtal, men om man tänker på andra resor som SL (Storstockholms lokaltrafik) står för, till Norrtälje, Värmdö eller Ekerö och mer glesbygdsområden, kan man använda Telemarksmodellen även på den typen av områden?

Roger Pyddoke, VTI: Du ville höra lite mer om Telemarksmodellen. Den är egentligen ganska enkel. Det finns vissa restriktioner, att man inte får dra ned på trafiken totalt sett, och man får inte ändra i någonting som man kallar för ett stomlinjenät. Sedan är det inte mycket mer än att man ska öka trafiken helt enkelt. Det är det som man får betalt för att göra, och det verkar ju ha gett den effekten också. Jag kan inte se några som helst hinder för att tillämpa den här avtalsmodellen mer brett. Det finns inga hinder för att använda den för längre linjer. Jag kan inte Rikstrafikens avtal, men av det lilla som jag har hört verkar det som om man redan använder nettoavtal i större utsträckning. Om man skulle vilja arbeta mer med sådana incitament skulle man mycket väl kunna göra det också.

Christer Winbäck (fp): Jag vill komma tillbaka till bältesanvändningen i bussar, som ju nämndes tidigare. Det är en väldigt låg andel av resenärerna som använder bälte i bussar, ca 48 %. Den ena av mina två frågor

rör vad ni gör för att öka användningen. Informeras det? Jag har åkt en del buss, men jag ser sällan skyltar och hör aldrig någon som påpekar att man inte ska glömma att använda bältet. Jag förstår att det är svårt som busschaufför att göra det. Men vad gör ni för att öka bältesanvändningen?

Jag vill i min nästa fråga återvända till Staffan Widlert. Vi började en diskussion kring anpassning för funktionshindrade i kollektivtrafik. Jag fick egentligen aldrig något svar utan en boll tillbaka: Ni har ju inte anslagit tillräckligt med pengar. Nu handlar det inte bara om resurser och pengar. Det handlar också om planering och prioritering. Min fråga är om ni konsekvent har med detta som ett krav vid upphandling av trafik. Det kanske SLTF lättare kan svara på. I samband med det har jag också frågan: Det byggs fortfarande hållplatser och annat som inte är särskilt väl lämpade för den här trafiken, tar man hänsyn till det i stadsplaneringen? Det borde Ines Uusmann kunna svara på.

Staffan Widlert, Rikstrafiken: Jag kan svara på frågan om vi ställer krav på handikappanpassning vid upphandlingen. Det gör vi. Vi har sådana krav. Vår trafik är speciellt komplicerad därför att vi är hänvisade till att använda gamla fordon, till exempel nattågsvagnar som är väldigt gamla. Det är klart att möjligheterna där är begränsade. Man kommer aldrig att nå en tillräckligt bra anpassning. Men vi ställer de krav som rent praktiskt går att ställa. Vi har liknande problem när vi handlar upp flyg. Det finns små flyglinjer med små flygplan som också ger begränsade möjligheter. Men vi ställer kraven regelmässigt i alla upphandlingar.

Maria Högländer, Länstrafiken Västerbotten: Västerbottens län var ett av de första länen som började med bälten i buss, redan år 1996. På den tiden fanns det ett stort internt motstånd även från branschen själv mot att ha bälten i buss. Det är ju inte så länge sedan. De värden som vi får i dag när det gäller bältesanvändningen hos oss är väldigt bra, betydligt bättre än riksgenomsnittet. Vi har, precis som du sade, lagt ned mycket resurser på både annonsering och information – skyltar vid varje plats. Men där vi har värdinnor på bussarna, exempelvis efter Norrlandskusten, går de faktiskt även runt och säger åt resenärerna: Du har inte satt på dig bältet, gör det. Det här är en process. Men allteftersom tiden går märker vi att fler och fler använder det och det blir fullkomligt naturligt.

Järda Blix, Boverket: Jag skulle vilja säga att vi kommer att få betydligt bättre underlag i frågan om handikappanpassningen. Det pågår ett arbete som Banverket och Vägverket gemensamt leder. Det är ett regeringsuppdrag efter trafikpropositionen i våras och heter Koll framåt. Det är ett långsiktigt handlingsprogram för kollektivtrafikens utveckling. Där ingår både frågan om upphandlingssystem och stationsmiljöerna som en del, där vi från Boverket är lite mer engagerade när det gäller tillgänglighetsfrågorna. Man håller på att ta fram ett förslag till nät och man inventerar för att kunna utforma ett förslag till hur mycket man ska ha hunnit göra fram

till år 2010. Hela det här handlingsprogrammet ska vara klart till årsskiftet 2007/08. Där ingår också, som ytterligare komponenter, kvaliteten i kollektivtrafiken och kollektivtrafik i glesbygd.

Lars-Börje Björfjäll, Göteborgs spårvägar: Apropå handikappanpassning kan jag säga att det normalt ingår i huvudmannens upphandling i dag att man ställer de kraven. Tyvärr räcker inte det. Därvidlag är Göteborg ett väldigt bra exempel. Kommunen och huvudmannen har tagit ett gemensamt grepp kring de här frågorna. Det handlar, som någon också sade, om att hållplatser måste göras i ordning, gångvägar måste göras i ordning etcetera. Förutom huvudmannen är det trafikkontoret i Göteborg och färdtjänstförvaltningen som tillsammans med dem som opererar arbetar med det här. Det handlar också om utbildning av personal när det gäller funktionshinder, kan jag tillägga.

Ingemar Vänerlöv (kd): Jag har några frågor och den första skulle jag vilja ställa till Staffan Widlert. Den har lite grann med föregående pass att göra. Jag vill minnas att Staffan sade att den viktigaste utgångspunkten för Rikstrafiken inte var att öka kollektivtrafiken utan att se till att människor kan klara sitt resande. Då undrar jag hur ni vet att människor klarar sitt resande med den befintliga kollektivtrafiken. Det var mycket intressant att höra om de olika avtalen, nettoavtal, bruttoavtal och så vidare. Jag blev lite förvånad när det slogs fast att det vid nettoavtal är högre priser – det måste väl vara högre biljettpreiser – lägre kostnader, lägre skattefinansiering, men nöjda resenärer. Den här utfrågningen går ut på kollektivtrafiken och framtiden. Någon sade, vilket vi alla är inne på, att resenären måste sättas i centrum. Om man sätter resenären i centrum och det visar sig att med nettoavtal blir resenärer nöjda undrar jag vad ni som håller på med avtal av olika slag drar för slutsatser av det. Kan man tänka sig någon innovation av avtalen, någon ny typ kanske, där man kan få in summan av allt det goda?

En tredje fråga. Jag undrar om det finns någon undersökning av avstånds-känsligheten när det gäller valet mellan kollektivtrafik och att ta sin bil. Samtidigt undrar jag om det finns några undersökningar av vilken effekt matarbussar eller flexbussar skulle kunna ha för infartsparkeringar. Det är naturligt att ta bilen till tåget, men faktum är att det även kan vara naturligt att ta bilen till en matarbuss eller till en flexbuss. I framtiden vill vi ha så mycket kollektivtrafik som möjligt. Hur har ni sett på frågorna om infartsparkeringar och så vidare?

Staffan Widlert, Rikstrafiken: För att veta om människor klarar sitt resbehov jobbar vi med ett antal tillgänglighetskriterier. Vi tittar på möjligheten att åka från varje kommun till Stockholm, komma fram i god tid på dagen och ha tillräckligt många timmar för att ha ett möte och kunna komma tillbaka på eftermiddagen. Vi tittar på möjligheter att resa från Stockholm ut till kommunerna. Vi tittar på möjligheter att åka från varje kommun till närmast större sjukhus, till närmast större regionalt förvaltningscentrum

och så vidare. Vi jobbar med ett antal sådana kriterier. Det har inte gjorts så mycket av det förut. Vi håller på med en systematisk genomgång nu. Det här innebär att vi drar ned på trafik i de delar av landet där tillgängligheten är bra även utan våra insatser, och vi ökar våra insatser i de delar där tillgängligheten är dålig. Det här väcker mycken vanda, som jag tror att många av er möter, och man klagar över att vi drar ned våra insatser. Men det är just för att bättre anpassa det vi gör till hur tillgängligheten ser ut.

Roger Pyddoke, VTI: Det finns en sådan modell som skulle kunna ta hänsyn till mer av de här sakerna. Grunden till att nettoavtal leder till nöjda kunder tror jag är att det blir en mycket starkare drivkraft för operatören att bry sig om hur många som stiger på bussen när det får en direkt koppling till den egna kassan. Jag tror att man kan säga att nettoavtalet skapar en drivkraft att generera nöjda kunder och att få tillbaka kunderna. Där emot verkar det som om enbart ett nettoavtal inte självklart ger incitament att öka resandet. Det är därför jag tror på den norska modellen där man knyter ett särskilt incitament till resandet. Lars-Börje Björfjäll nämnde också att han trodde att ett starkare incitament i avtalen för att öka resandet skulle vara en bra konstruktion. Om man kombinerar nettoavtal med resandecoincitant tror jag att man kommer en bit på den väg som du frågade efter.

Bengt Holmberg, Lunds tekniska högskola: Det var frågan om gångavstånd. Olika kategorier resenärer har naturligtvis lite olika krav när det gäller gångavstånd. Vi har, som någon nämnde, funktionshinderade och äldre personer som vi vet ofta inte orkar gå mer än 150–200 meter. Det kräver nästan att man har speciella servicebussar om de ska kunna åka på ett bekvämt sätt. För den friske medelresenären, rätt så ung, har vi ofta ett mål om ca 400 meter. Men egentligen är det taget lite ur luften, för viljan att åka kollektivt avtar med avståndet. Ju längre avståndet är, desto mindre villig är man att åka. Egentligen skulle man vilja ha väldigt korta gångavstånd, men vi kan inte ha väldigt många linjer för då får vi låg turtäthet. Det här är en väldigt svår avvägning. Tätt nät ger låg turtäthet, men vi vet ju att folk vill ha en hög turtäthet. Det är en avvägning helt enkelt. Men det man klart kan säga är att vi måste kunna tillgodose äldre och funktionshinderade med korta gångavstånd. Det hjälper inte att vi handikappanpassar bussarna om inte folk kan gå till bussen. Där finns ett klart krav.

Sedan var det infartsparkering. Jag kan säga att det är under två omständigheter som det fungerar bra. Den ena är om man kan nå en tåghållplats varifrån man kan åka snabbt och bekvämt in till staden. Det finns sådana exempel. Vi har haft en del studier hos oss i Lund på vad det är som gör att det inte är populärt att göra så. Det som framför allt visar sig är att man är väldigt rädd för stöld och inbrott i bilarna på de här platserna. Det visar sig att det är väldigt mycket sådana inbrott. Ska vi ha sådana platser måste vi se till att ha någon typ av övervakning. Annars uppskattar folk att kunna köra bilen till en tågstation och sedan åka snabbt in till

centrum. Då fungerar det. Det kan också fungera i städer där det är väldigt svårt att hitta parkering. Oxford och Cambridge till exempel har parkering utanför stadscentrum därför att det är väldigt svårt att få parkering i de gamla städerna. Då kan man få folk att stanna utanför. Sedan ska man ha en snabb, bra busstrafik. Helst ska parkeringsavgiften ingå i taxan för bussen så att folk bara ställer bilen och tar bussen.

Men i Sverige tror jag att det framför allt handlar om att kunna ta bilen till tåget. Vi ser att väldigt många tar bilen till flyget. Det är kanske ett av de vanligaste sätten att ta sig till en flygplats ute i landet, medan det däremot är mycket mer ovanligt att man tar bilen till tåget. Men jag tror att det hänger på att vi måste hitta bra parkeringsplatser som är upplysta så att man vågar ställa sin bil där. Då tror jag att det i framtiden kan vara en väldigt intressant lösning. Det sparar energi, är miljövänligt och snabbt.

Järda Blix, Boverket: Jag vill bara komplettera Bengt Holmberg med att säga att i det projekt som Ines Uusmann nämnde, Den goda staden, där Jönköping, Uppsala och Norrköping jobbar ihop, tittar man just på de här frågorna. Det handlar om att få trafiken att gå ihop med den kommunala planeringen och att få hela kedjan. Förutom bilparkeringar gäller det att ordna med cykelparkeringar som är bemannade på något sätt så att det är tryggt att ställa cykeln. Då ökas upptagningsområdet till en hållplats till, kanske 2 kilometer eller något sådant. Då finns möjligheten att få effektiva linjer.

Peter Pedersen (v): Jag ska bara upplysa om att i Moderna transporter, den proposition som kom i våras, lyfte man speciellt fram vikten av attraktiva och tillgängliga bytesplatser och att det skulle bildas ett statligt stationsråd som ska ta hand om den frågan. Välkommen in i klubben och gör någonting åt de stationer vi har så att de blir tillgängliga och öppna för så många som möjligt.

Sedan skulle jag vilja ställa en fråga. Här har vi en enormt avancerad, framstående forskning med en rad olika institut, olika operatörer och trafik-huvudmän som har en massa goda idéer om hur man skulle kunna öka kollektivresandets andel av det totala resandet. För att göra det väldigt tydligt, en gång till: Öka andelen kollektivresande. Skulle man inte då kunna tänka sig att man i till exempel Region Skåne eller något annat liknande område verkligen gjorde kraftsamlingar, där alla de här kloka forskarna och operatörerna fick slå sina huvuden ihop och komma fram till de tio viktigaste åtgärderna för att verkligen göra ett paradigmskifte så att vi får alltfler människor att resa kollektivt. Sedan tillför man de samhällsekonomiska medel som behövs under kanske fem år, kopplar forskarstöd till dem och kontrollerar vad som händer med olycksfallsstatistik, antal döda, miljöpåverkan, vägslitage, resandemönster, hur det möjliggör att man kan bo kvar på en mindre ort och pendla in till centrum och så vidare.

Just nu pratar vi bara en massa och klagar: Det är jättebra om många reser kollektivt för då får vi färre trafikskador, men det gynnar ju inte mig utan det är sjukvården som gynnas av det. Skulle vi inte kunna tänka oss

att vi faktiskt satsar någonting, slutar att bara prata och omsätter ett storskaligt försök någonstans i landet där vi verkligen gör allt vi kan utifrån de tio förslag, eller vad det kan bli, som krävs för att vi ska få ett tydligt genomslag som man sedan kan dra faktiska slutsatser av. Vilka åtgärder är viktiga? Vilka är mindre viktiga? Jag tycker faktiskt att samhällsekonomin ska vara det som är helt vägledande i de här sammanhangen, inte strikta företagsekonomiska kalkyler. Någonstans ska olycksfall betalas. Klimatpåverkan ska betalas. Här kan vi göra nytta genom en ökad andel kollektivresande. Jag vill gärna ha svar från VTI, högskolan med flera.

Per Eriksson, Vinnova: Jag tror att det vore en fördel om vi kunde våga oss på mer demonstrationer och fler försök, eftersom den bild som har byggts upp i de rapporter vi har varit med och finansierat visar att det finns rätt mycket forskning i delarna men att inte riktigt så mycket är genomfört. Det är klart att man kanske inte kan genomföra allt nationellt utan man får våga göra lite tester regionalt. Jag tror att det är ett perspektiv som vi har all anledning att pröva. Sedan ser jag framför mig att vi också kan utvidga det vetenskapliga underlaget. Vi arbetar med att försöka finansiera ett bättre ekonomiskt underlag för att bedöma till exempel infrastrukturinvesteringar. Man ställer en infrastrukturinvestering mot en annan så att det blir bättre underlag för er som politiker som ska fatta beslut. Vi deltar gärna i den diskussionen också från Vinnovas sida.

Roger Pyddoke, VTI: Då måste jag säga att det projekt jag talade om är finansierat av Vinnova. Jag berättade inte att det ursprungliga syftet just var att få till stånd ett sådant experiment tillsammans med någon huvudman för att se hur man skulle kunna utforma avtalen så att de gav bättre stimulans till att öka resandet. Vi försökte på olika sätt få kontakt med huvudmän, bland annat genom en referensgrupp. Men vi har helt enkelt inte lyckats intressera någon att göra ett sådant här experiment, även om vårt experiment var betydligt blygsammare än det som du skissade på. Men tanken var i alla fall att göra någonting längs de linjer som du föreslog, att pröva olika varianter av avtal för att se om man kunde stimulera bland annat resandet mer. Vi kommer väl att försöka igen med det här, men det är bara en liten del av det du frågar efter.

Bengt Holmberg, Lunds tekniska högskola: Jag kan bara säga att jag tycker att det är en strålande idé. För ett antal år sedan var jag chef för något som hette Kommunikationsforskningsberedningen. Där hade vi speciella pengar för demonstrationsprojekt inom kollektivtrafiken. Nu ska kanske inte jag bedöma det, men jag tror att många håller med mig när jag säger att det hände väldigt mycket med de rätt små pengar vi hade. Det stimulerade en väldig utveckling när det gällde miljöanpassning av fordon, informationssystem och så vidare. Har man möjlighet att satsa pengar också på demonstration tror jag att det kan få en väldigt bra effekt, ett

slags pedagogisk effekt. Man kan se grejerna i verkligheten. Det ger ett helt annat intryck än att läsa en tjock rapport. Jag tror att det ligger mycket i det du säger.

Karin Svensson Smith (mp): Rubriken på den här utfrågningen är Kollektivtrafiken och framtiden. När det gäller framtiden tror jag att vi var många som reagerade när Sternrapporten visade att om vi inte vidtar åtgärder för att hejda klimatförändringarna kan det kosta oss motsvarande vad första och andra världskriget kostade tillsammans. Då har vi i riksdagen ett gyllene tillfälle att fundera över vilka investeringar vi ska göra för att motverka klimatförändringarna när Banverket och Vägverket återkommer med sin revision av de 381,5 miljarder som finns för vägar och järnvägar i landet. När vi då funderar på vad vi kan använda som stimulerar kollektivtrafiken är klimatet en variabel, men en annan viktig faktor som är aktuell i min valkrets Malmö, och i andra städer i Sverige också för all del, är luftkvalitetsnormerna, som vi överskrider både när det gäller partiklar och kväveoxider. Ska vi komma till rätta med det och tittar på kollektivtrafik kan jag säga att lösningen inte är sådana monsterbussar som vi kunde se i tidningarna i dag att man börjar med i flera städer. Man måste kanske hitta nya former av kollektivtrafik, till exempel spårvagnar eller light rail, någonting som verkligen kan öka kollektivtrafikandelen mycket, även på biltrafikens bekostnad.

Jag undrar om två personer här skulle kunna kommentera om spårvagnar, spårvägar eller light rail kan vara ett sätt att öka kollektivtrafikens attraktionskraft, framför allt i storstadsområdena. Jag vill ställa min fråga till Gösta Ahlberg från Skånetrafiken, eftersom jag kommer från Malmö och det är ett problem i både Malmö och Helsingborg, och förmodligen i fler städer i Skåne, att vi inte klarar luftkvalitetsnormerna. Den andra jag skulle vilja fråga är Björn Sylvén som jag antar har en viss överblick över hur man löser problemen med luftkvaliteten i europeiska städer, för det här är ju inte något unikt problem för Sverige.

Gösta Ahlberg, Skånetrafiken: Det du beskriver stämmer väl. Det är problem med luften, och vi jobbar tillsammans med båda städerna på att lösa de problemen, bland annat med hjälp av kollektivtrafiken. Det vi kan göra på kort sikt är att se till att inte bussarna blir stående inne i städerna och att man reglerar in biltrafiken på ett smartare sätt så att inte köerna uppstår inne i staden utan helst innan man kör in. Vi har idéer om busstråk som man i Malmö prioriterar på de breda gatorna. Vi tror att man i visioner längre fram måste ha med spårvagnstrafik, så att man inte kör runt kvarter som man annars brukar vilja göra med bussar. Det känns som om båda städerna är på väg. I Helsingborg har vi kommit lite längre, som Ines Uusmann sade tidigare, när det gäller att också utforma stadsmiljön på ett bra sätt så att människorna kan stå i centrum.

Björn Sylvé: Frågan är väldigt intressant, och jag noterar på den här hearingen att vi är ganska insulära, det vill säga att vi sällan lyfter blicken och tittar ut på vad som faktiskt händer i det EU som vi i dag är med i. Där händer det ju saker. De ligger ungefär 10–15 år före Sverige på det här området. Jag är ofta lite förvånad över att man inte, framför allt när det gäller storstadstrafik, tittar närmare på vad som händer där. Jag har med mig fyra broschyrer, från Storbritannien, från Spanien, från Tyskland och från Paris, där man framför allt bygger ut moderna spårvägssystem mitt inne i stadskärnorna därför att man har upptäckt att när man kommer över flöden på mer än 30 000 resande per timme går det inte att klara det med bussar hur många man än sätter in. Det är väldigt märkligt att den här enorma utvecklingen har gett så lite eko i Sverige.

Det senaste är att Ken Livingstone, ett namn alla känner igen, i London nu ska försöka lösa även den överlastade tunnelbanans problem genom att föra en spårvägslinje från öst till väst rakt igenom London. Vad man vill åstadkomma i det här fallet är alldeles tydligt en kollektivtrafik som får en tydlig struktur, som bussen i städerna aldrig kan få där det är kamp om utrymmet. Spåren strukturerar ju, och det är väldigt viktigt. Man måste verkligen få den här höga kapaciteten. Men sedan vill jag också nämna det som Ines Uusmann sade, som var oerhört viktigt och som många gånger glöms bort i den här församlingen, att det i Europa i dag finns ett incitament som säger att vi ska väva samman trafiken och staden. Trafiken måste planeras på stadens villkor och inte tvärtom. Vi sitter i en stad, Stockholm, där man försökt göra tvärtom. Ni vet ju hur det ser ut i Klarakvarteren i dag. Där försökte man anpassa staden till trafiken i stället. Det går man inte med på i de europeiska städerna.

Jag vill också hålla med talaren från Vänsterpartiet som sade att någon gång måste vi sätta ned foten och verkligen börja pröva oss fram. I Stockholm visade vi på privat initiativ upp en supermodern vagn i somras. Den röntte ett enormt stort intresse. Men var var alla aktörer inom Stockholms läns landsting som inte visade ett dugg stöd för det här? Det är alltså väldigt viktigt att vi inser att vi är ett litet land som ligger i en avkrok och att vi har oerhört mycket att lära av den utveckling som nu är på stark frammarsch ute i Europa. Jag hoppas absolut att utskottet återkommer till de moderna idéer som finns, framför allt när det gäller just stadstrafikfrågorna.

Ordföranden: Det var en varm förespråkare för light rail. Det finns många fler som skulle vilja ställa frågor i den här utfrågningen. Tyvärr är tiden nu inne för att avsluta och avrunda den här förmiddagen. Jag vill innan jag lämnar ordet till vice ordförande Jan-Evert Rådström, Moderaterna, tacka för att ni kom hit.

Jan-Evert Rådström (m): Jag vill också passa på att tacka alla föredrags-hållare som har kommit hit. Det har varit en mycket intressant utfrågning om den framtida kollektivtrafiken. Precis som ordföranden sade får vi alltid när vi har de här utfrågningarna beklaga att det finns ett antal ledamö-

ter som inte har fått ställa sin viktiga fråga. Jag hoppas att det nu när de har fått kontakt med er finns möjligheter att få svar i andra forum. Hela hearingen är nedskriven och kommer som bilaga till vårt betänkande om kollektivtrafiken som vi ska överlämna till riksdagen och som kommer att debatteras i riksdagen den 28 februari. Vi hoppas att vi kommer fram till mycket goda resultat tillsammans. Än en gång tack till alla som har varit här i dag och som har lyssnat på den här utfrågningen i olika medier. Därmed avslutar vi dagens hearing.

Ordföranden: Tack ska ni ha! Med det förklarar vi utfrågningen avslutad.