



Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor

Sammanfattning

I betänkandet behandlas 30 motioner med 60 yrkanden från den allmänna motionstiden 2010 om järnvägspolitik, kollektivtrafik, färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade samt Gotlandstrafiken.

Utskottet framhåller att staten har ett transportpolitiskt ansvar för en hållbar transportutveckling som bygger på en väl fungerande järnvägstrafik genom en framtidsanpassad infrastruktur. De utökade möjligheterna att bedriva kommersiell trafik på det svenska järnvägsnätet förbättrar såväl konkurrensen som samverkan, vilket kommer att leda till att nya och bättre transportlösningar utvecklas till nytta för resenärer i hela landet. Utskottet är samtidigt väl medvetet om att bristerna i järnvägssystemet, som visat sig inte minst de två senaste vintrarna, inneburit svåra påfrestningar för bl.a. resenärer, transportföretag och anställda. Utskottet förutsätter att de kraftfulla insatser och åtgärdsprogram som regeringen, Trafikverket och bl.a. tågforetagen initierat kommer att utgöra den kraftanstängning som skapar ett robust järnvägssystem i landet.

Utskottet framhåller att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktig hållbar tillväxt i hela landet. Med anledning av de väckta motionsförslagen hänvisar utskottet bl.a. till den nya kollektivtrafiklagen där det föreskrivs att den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska upprätta ett trafikförsörjningsprogram som bl.a. ska omfatta alla former av kollektivtrafik, redovisa behovet av regional kollektivtrafik i länet och ange mål för kollektivtrafikförsörjningen.

Utskottet lyfter vidare fram att viktiga frågor som rör tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning har uppmärksammats och att regeringen vidtagit åtgärder som syftar till att främja resandet även för dessa resenärsgupper.

När det gäller Gotlandstrafiken framhåller utskottet att staten har ett ansvar för att det finns tillfredsställande transportmöjligheter även på Gotland och att frågan om ett slopande av det s.k. Gotlandstillägget bör ha en hög prioritet.

Med bl.a. hänvisning till ny lagstiftning, pågående beredningsarbete och tidigare ställningstaganden avstyrks samtliga motionsförslag.

I betänkandet finns 17 reservationer (S, MP, V) och 1 särskilt yttrande (V).

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	8
Ärendet och dess beredning	8
Bakgrund	8
Utskottets överväganden	13
Järnvägsfrågor	13
Motionerna	13
Utskottets ställningstagande	20
Kollektivtrafik	29
Motionerna	29
Utskottets ställningstagande	31
Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade	35
Motionerna	35
Utskottets ställningstagande	37
Gotlandstrafiken	39
Motionerna	39
Utskottets ställningstagande	40
Reservationer	42
1. Allmänna utgångspunkter för järnvägstrafiken, punkt 1 (S, MP, V)	42
2. Järnvägstrafikens reglering, punkt 2 (MP, V)	43
3. Järnvägens kapacitet och robusthet, punkt 3 (S, MP, V)	44
4. Banunderhållets organisation, punkt 4 (S, MP, V)	45
5. Järnvägsstationer, punkt 5 (MP, V)	45
6. Banavgifter, punkt 6 (MP, V)	46
7. Resenärsfrågor, punkt 7 (V)	46
8. Europeisk samordning, punkt 8 (S)	47
9. Tåglägen och tåguppehåll, punkt 10 (S, MP, V)	48
10. Upprustning av lågtrafikerade banor, punkt 11 (MP, V)	48
11. Allmänna utgångspunkter för kollektivtrafiken, punkt 12 (S, MP, V)	49
12. Kollektivtrafikens organisering, punkt 13 (V)	49
13. Investeringar i kollektivtrafiken, punkt 14 (S, MP, V)	50
14. Otrygga miljöer m.m., punkt 15 (S, MP, V)	51
15. Kollektivtrafik och cykel som norm, punkt 16 (MP, V)	51
16. Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade, punkt 18 (S, MP, V)	52
17. Gotlandstrafiken, punkt 19 (S, MP)	53
Särskilt yttrande	55
Gotlandstrafiken, punkt 19 (V)	55
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	56
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2010	56

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Järnvägsfrågor

1. Allmänna utgångspunkter för järnvägstrafiken

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T226 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 2 och 7,

2010/11:T272 av Sven-Erik Österberg (S) yrkandena 1–5,

2010/11:T276 av Per Svedberg m.fl. (S),

2010/11:T377 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 6 och 7 samt

2010/11:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 3.

Reservation 1 (S, MP, V)

2. Järnvägstrafikens reglering

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T226 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 1 och 3 samt

2010/11:T377 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 8.

Reservation 2 (MP, V)

3. Järnvägens kapacitet och robusthet

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T226 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 8 och 9,

2010/11:T272 av Sven-Erik Österberg (S) yrkande 6,

2010/11:T377 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1–3,

2010/11:T386 av Fredrik Lundh Sammeli (S),

2010/11:T465 av Tommy Waidelich m.fl. (S) och

2010/11:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1 och 2.

Reservation 3 (S, MP, V)

4. Banunderhållets organisation

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T272 av Sven-Erik Österberg (S) yrkandena 7 och 8 samt

2010/11:T377 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 9.

Reservation 4 (S, MP, V)

5. Järnvägsstationer

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T226 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 4 och

2010/11:T377 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 10.

Reservation 5 (MP, V)

6. Banavgifter

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T281 av Siv Holma m.fl. (V) och

2010/11:T377 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 11.

Reservation 6 (MP, V)

7. Resenärsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T226 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 6 och

2010/11:T247 av Penilla Gunther (KD).

Reservation 7 (V)

8. Europeisk samordning

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T409 av Penilla Gunther (KD) yrkande 5 och

2010/11:T460 av Sven-Erik Österberg m.fl. (S).

Reservation 8 (S)

9. Säkerhetsbälte på tåg

Riksdagen avslår motion

2010/11:T420 av Hillevi Larsson (S).

10. Tåglägen och tåguppehåll

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T499 av Johan Andersson m.fl. (S) och

2010/11:T500 av Johan Andersson (S).

Reservation 9 (S, MP, V)

11. Upprustning av lågtrafikerade banor

Riksdagen avslår motion

2010/11:T524 av Annika Lillemets (MP) yrkande 3.

Reservation 10 (MP, V)

Kollektivtrafik

12. Allmänna utgångspunkter för kollektivtrafiken

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:C311 av Irene Oskarsson (KD) yrkande 9,

2010/11:T290 av Phia Andersson m.fl. (S) och

2010/11:T502 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP) yrkande 1.

Reservation 11 (S, MP, V)

13. Kollektivtrafikens organisering

Riksdagen avslår motion

2010/11:T226 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 10 och 11.

Reservation 12 (V)

14. Investeringar i kollektivtrafiken

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T226 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 12 och
2010/11:T502 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP) yrkande 2.
Reservation 13 (S, MP, V)

15. Otrygga miljöer m.m.

Riksdagen avslår motion
2010/11:T226 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 5.
Reservation 14 (S, MP, V)

16. Kollektivtrafik och cykel som norm

Riksdagen avslår motion
2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1.
Reservation 15 (MP, V)

17. Förnybara drivmedel i kollektivtrafiken

Riksdagen avslår motion
2010/11:T246 av Penilla Gunther (KD).

Färdtjänstfrågor m.m.

18. Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade

Riksdagen avslår motionerna
2010/11:T202 av Johan Linander och Per Lodenius (båda C),
2010/11:T203 av Anders Andersson (KD),
2010/11:T317 av Billy Gustafsson (S),
2010/11:T416 av Lars Beckman (M),
2010/11:T463 av Roza Güclü Hedin och Kurt Kvarnström (båda S)
och
2010/11:T468 av Marie Nordén och Maria Stenberg (båda S).
Reservation 16 (S, MP, V)

Gotlandstrafiken

19. Gotlandstrafiken

Riksdagen avslår motionerna
2010/11:T286 av Christer Engelhardt (S),
2010/11:T287 av Christer Engelhardt (S),
2010/11:T288 av Christer Engelhardt (S),
2010/11:T293 av Gustaf Hoffstedt (M) och
2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 29.
Reservation 17 (S, MP)

Stockholm den 15 mars 2011

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Pia Nilsson (S), Malin Löfsjögård (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Lotta Finstorp (M) och Jonas Sjöstedt (V).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas 30 motioner med 60 yrkanden från den allmänna motionstiden 2010 om kollektivtrafik, färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade, järnvägspolitik och järnvägsunderhåll samt Gotlandstrafiken. Motioner om investeringar i trafikens infrastruktur för bl.a. järnvägs- och kollektivtrafik har behandlats i samband med budgetberedningen hösten 2010 i betänkande 2010/11:TU1 Utgiftsområde 22 Kommunikationer.

När det gäller frågor om järnvägstrafikens robusthet och kvalitet kan nämnas att utskottet anordnade en offentlig utfrågning den 9 december 2010 om vinterberedskapen inom järnvägen. Utfrågningen, som var en uppföljning av trafikutskottets utfrågning den 18 februari 2010 om de stora tågförseningarna vintern 2009/2010, finns dokumenterad i rapport 2010/11: RFR4.

Bakgrund

EU och den svenska järnvägsmarknaden

Inom EU pågår sedan tidigt 1990-tal ett arbete med att bygga upp ett enhetligt järnvägssystem inom Europa. Arbetet syftar till att öka järnvägens effektivitet och konkurrenskraft i förhållande till de övriga trafikslagen. Järnvägstransporter över gränserna hindras i dag av att den europeiska marknaden är uppdelad i nationella nät som bygger på sinsemellan olika tekniska lösningar och som styrs av olika nationella regler. För att överbrygga dessa hinder har EU presenterat ett antal regelpaket, de s.k. järnvägspaketet. Hittills har EU beslutat om tre olika järnvägspaket.

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

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

marknadsöppning som påbörjades med det första järnvägspaketet. Andra järnvägspaketet införlivades i svensk rätt genom ändringar i järnvägslagen och järnvägsförordningen den 1 juli 2007.

Tredje järnvägspaketet syftar till att öppna marknaden för internationell persontrafik, införa ett gemensamt regelverk för behörighetsprövning av lokförare samt reglera tågresenärers rättigheter och skyldigheter.

Våren 2009 beslutade riksdagen (bet. 2008/09:TU18, rskr. 2008/09:293) om en stegvis öppning av den *svenska järnvägsmarknaden*. Beslutet inleddes med att SJ AB:s ensamrätt att utföra persontrafik på kommersiell grund upphävdes. Därefter öppnades marknaden för veckosluts- och helgtrafik på det järnvägsnät som förvaltas av staten fr.o.m. den 1 juli 2009. Nästa steg innebar att hela det svenska järnvägsnätet öppnades för internationell persontrafik fr.o.m. den 1 oktober 2009. Härigenom genomfördes direktiv 2007/58/EG om marknadsöppning för internationell persontrafik via ändringar i järnvägslagen (2004:519). Slutligen beslutades att marknaden för persontrafik på järnväg skulle öppnas helt fr.o.m. den 1 oktober 2010.

Eftersom tågtidtabellerna för 2011 redan är fastslagna får förändringen inte någon avgörande effekt förrän i tidtabellerna för 2012, men redan i dag kan alltså järnvägsföretag få köra persontrafik i den mån det finns ledig kapacitet på spåren.

Några uppgifter om kollektivtrafiken

I den årliga undersökningen av kollektivtrafiken i landet, som tidigare Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) genomförde, görs sedan den 1 april 2010 av myndigheten *Trafikanalys*.

Av den senaste undersökningen som avser 2009 framgår att antalet kollektivtrafikresor har ökat från 1 053 till 1 251 miljoner resor mellan år 1999 och 2009, en ökning med nästan 19 %. Mellan 2008 och 2009 ökade resandet med cirka 6 miljoner resor eller knappt 0,5 %. Ökningen i kollektivtrafikresandet mellan 2008 och 2009 var störst med buss, plus 2 miljoner resor, medan resor med tunnelbana, spårväg, fartyg och tåg ökade med 1 miljon resor vardera.

En fördelning av antalet resor per trafikslag visar att under hela den undersökta perioden (1999–2009) har buss varit det dominerande trafikslaget. Under 2009 genomfördes 53 % av samtliga resor med buss, 25 % med tunnelbana, 12 % med tåg och knappt 10 % med spårväg och strax under 1 % med fartyg.

Av samtliga resor i Sverige görs mer än hälften, 55 %, i Stockholms län. I Västra Götalands län sker 18 % av resorna och i Skåne län 11 %. Stockholms län hade också flest antal resor per invånare, 345 resor under år 2009, därefter kom Västra Götaland med 141 resor per invånare. Genomsnittet för landet var 135 resor per år – en ökning från 119 resor 1999.

Kollektivtrafiken finansieras av såväl verksamhetsintäkter (trafikintäkter och övriga affärsintäkter som, t.ex. reklamintäkter) som bidrag från samhället. Av de totala intäkterna i landet för kollektivtrafiken 2009 utgjorde verksamhetsintäkterna 50 %, kommunbidrag 13 %, landstingsbidrag 36 % och resterande 1 % av bidrag från staten (Rikstrafiken). Den procentuella fördelningen mellan verksamhetsintäkterna och bidragen liksom mellan de olika bidragen har varit förhållandevis lika under det senaste decenniet. Att landstingsbidraget utgör en betydande del av de totala intäkterna beror till stor del på att den lokala och regionala kollektivtrafiken i Stockholms län endast får bidrag från landstinget. Om man exkluderar Stockholm uppgår verksamhetsintäkterna till 50 %, kommunbidraget till 23 %, landstingsbidraget till 25 % och statsbidraget till nära 2 % under 2009.

Ett sätt att beskriva kollektivtrafikens ekonomiska förhållanden är genom självfinansieringsgraden, dvs. andelen av trafikens kostnader som täcks av verksamhetsintäkter. Under 2009 var självfinansieringsgraden för hela riket ca 52 % och för Stockholms län 54 %. Högst självfinansieringsgrad hade Skåne län och lägst Gotlands län, 62 respektive 25 %.

Inom kollektivtrafikbranschen har statistik tagits fram som kartlagt svenska folkets resvanor 2010. Det är *branschföreningen Svensk kollektivtrafik* som via den nationella undersökningen Kollektivtrafikbarometern redovisat resvanor i januari 2011. Undersökningen visar bl.a. att marknadsandelen för kollektivtrafik på riksnivå är 24 %. På länsnivå är variationerna stora. Störst är marknadsandelen i de tre storstadslänen med i genomsnitt 34 %. För övriga län är genomsnittet 12 %.

Ny kollektivtrafiklag

Riksdagen antog en ny lag (2010:1065) om kollektivtrafik i juni 2010. Den nya lagen innebär en modernisering av kollektivtrafiklagstiftningen och en anpassning till EU:s nya regelverk på området. Med den nya lagen kan kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment få etablera kommersiell kollektivtrafik. Redan tidigare hade riksdagen beslutat att öppna marknaden för persontrafik på järnväg fr.o.m. den 1 oktober 2010. Med den nya lagen avskaffades även den begränsning som hindrat kommersiella bussföretag från att bedriva lokal och regional kollektivtrafik. Strategiska beslut om kollektivtrafik, som tidigare ofta fattades av läns trafikbolag, ska fattas i förvaltningsform för ökad insyn och bättre samordning med annan samhällsplanering.

I varje län ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet. Myndigheten ska regelbundet i ett regionalt trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska omfatta alla former av regional kollektivtrafik och ge ett adekvat uttryck för behovet av regional kollektivtrafik i länet och målen för kollektivtrafikförsörjningen. Det ska också omfatta miljöskyddande åtgärder och tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning. Myndigheten ska också definiera vilka bytes-

punkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer. Programmen ska upprättas efter samråd med angränsande läns regionala kollektivtrafikmyndigheter och med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer. Lagen om kollektivtrafik träder i kraft den 1 januari 2012.

Branschens partnersamverkan för fördubblad kollektivtrafik

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

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

En rapport om branschgemensamma kundlöften har tagits fram inom fördubblingsarbetet. Rapporten presenterades i januari 2011 och är ett steg mot målet om fördubblat resande i kollektivtrafiken till 2020. Av presentationen framgår att arbetet med kundlöften har som mål att ge Sveriges kollektivtrafikresenärer löften som ska bidra till att de upplever kollektivtrafiken som attraktiv. Kundlöftet utgår bl.a. från resenärens behov av

smidiga lösningar för hela resan, dvs. resor som inkluderar flera olika trafikslag och trafikföretag. Under 2011 fortsätter arbetet med att hitta ett gemensamt språk, dvs. en harmonisering av begrepp och definitioner inom kollektivtrafiken för att förenkla för resenären.

Utskottets överväganden

Järnvägsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen avslår motioner om olika åtgärder på järnvägsområdet bl.a. med hänvisning till tidigare ställningstaganden och de omfattande insatser som för närvarande görs för att skapa ett robust och kundanpassat järnvägssystem i landet.

Jämför reservationerna 1 (S, MP, V), 2 (MP, V), 3 (S, MP, V), 4 (S, MP, V), 5 (MP, V), 6 (MP, V), 7 (V), 8 (S), 9 (S, MP, V) och 10 (MP, V).

Motionerna

Allmänna utgångspunkter för järnvägstrafiken

I *motion 2010/11:T226 yrkande 2 av Siv Holma m.fl. (V)* anser motionärerna att trafikeringsrätten som regeringen gett på prov till bl.a. Skånetrafiken, Hallandstrafiken och Västtrafik är ett stort hot mot den framtida trafikförsörjningen mellan olika landsdelar. Den interregionala järnvägstrafiken riskerar att slås ut, eftersom SJ AB inte kan konkurrera med regionala trafikhuvudmän. Motionärerna anser att det i stället behövs ett system som utvecklar ett helhetsansvar och ställer tydligare krav på samordning mellan den interregionala och regionala tågtrafiken.

I samma motion (*yrkande 7*) anser motionärerna att SJ AB:s avkastningskrav missgynnar den regionala utvecklingen eftersom SJ tvingas prioritera bort lågtrafikerade sträckor. Många resenärer måste därför välja flyg eller bil i stället. Effekten är helt orimlig om man vill minska klimatpåverkan. Motionärerna föreslår att riksdagen begär att regeringen ser över avkastningskrav och utdelningsmål så att de bidrar till att få fler att åka kollektivt och samtidigt minskar miljö- och klimatpåverkan.

I *motion 2010/11:T272 yrkande 1 av Sven-Erik Österberg (S)* framhålls att styrningen av SJ AB endast är baserad på finansiella målsättningar. Det målet måste kompletteras med ett tydligt samhällsuppdrag. SJ ska vara ett enkelt, prisvärt och pålitligt resealternativ, och bolaget ska aktivt medverka till att uppnå de transportpolitiska målsättningar som fastställts av riksdagen och regeringen. Motionären anser att SJ ska ha en prispolitik på biljetter som gör att det går att vinna marknadsandelar från andra transportslag.

I samma motion (*yrkande 2*) tas frågan om ansvaret för järnvägssystemet upp. Under förra vinterns snökaos blev samordningsproblemen särskilt tydliga när passagerare fick vänta utomhus i iskyla därför att väntsalarna var stängda. Enligt motionären är detta oacceptabelt. Det ska ligga i Trafikverkets, Jernhusen AB:s och SJ AB:s grundläggande uppdrag att skapa former för väsentligt bättre samverkan, både för att förebygga problem och för att utarbeta rutiner för hantering av oförutsedda händelser som hård väderlek.

I samma motion (*yrkande 3*) anser motionären att staten måste ge bolagsledningen i SJ instruktioner för hur avvägningen mellan finansiella målsättningar och det nya samhällsuppdraget ska göras för att inte de finansiella målsättningarna ska bli helt dominerande.

I samma motion (*yrkande 4*) menar motionären att styrelsen har en nyckelroll i den förändrade styrning av SJ AB som motionären vill genomföra. För att det nya uppdraget från ägaren ska kunna fullgöras på ett tillfredsställande sätt måste, enligt motionären, betydande förändringar i styrelsens sammansättning övervägas.

I samma motion (*yrkande 5*) framhålls att statens styrning av SJ AB inte är bindande, vilket försvårar styrning och ansvarsutkrävande. Motionären föreslår därför att både de finansiella målsättningarna för bolaget och samhällsuppdraget underställs beslut av bolagsstämman.

I *motion 2010/11:T276 av Per Svedberg m.fl. (S)* anförs bl.a. att bra kommunikationer är en förutsättning för en fungerande arbetsmarknad och för en bättre miljö. Regeringen har ansvaret för fungerande kommunikationer i landet liksom ett stort miljöansvar. Satsningar på infrastruktur är också ett effektivt sätt att stimulera sysselsättningen i dåliga tider. Därför är det viktigt att tågtrafiken fungerar i hela landet. Regeringen bör därför göra en översyn av tågtrafiken för att göra den mer tillgänglig för arbetspendling.

I *motion 2010/11:T377 yrkande 6 av Stina Bergström m.fl. (MP)* anser motionärerna att SJ bör ha som främsta uppgift att öka tågresandet, i stället för att ha som enda uppgift att leverera vinst till staten. SJ:s uppdrag ska därför vara att bidra till en fördubbling av andelen resande med kollektivtrafik.

I samma motion (*yrkande 7*) framhålls att SJ AB också ska verka för att de transportpolitiska målen och klimatmålen nås samt för att tågtrafiken upprätthålls och utvecklas.

I *motion 2010/11:T517 yrkande 3 av Anders Ygeman m.fl. (S)* framhålls att styrningen av SJ AB endast är baserad på finansiella målsättningar, vilket inte är rimligt sett till att bolaget är en del av den grundläggande samhällsliga infrastrukturen. Motionärerna vill se en väsentligt tydligare styrning av SJ och en bredare definition av företagets målsättningar. Avkastnings- och soliditetskrav är inte ensamma några goda styrinstrument för en långsiktig och ansvarstagande nationell järnvägsverksamhet. SJ:s roll måste

förstås ur ett samhällsekonomiskt perspektiv snarare än ur ett strikt företagsekonomiskt. Motionärerna föreslår därför att SJ AB:s finansiella målsättningar kompletteras med ett tydligt samhällsuppdrag.

Järnvägstrafikens reglering

I motion 2010/11:T226 yrkande 1 av Siv Holma m.fl. (V) framhålls att regeringens beslut om avregleringar och privatiseringar missgynnar den enskilda individen och leder till en försämrad och mer svåröverblickbar järnvägstrafik. Fler människor kommer att känna sig tvingade att ta bil eller flyg. Det kommer även att betyda att de miljö- och klimatmål som är uppsatta blir svåra eller rent av omöjliga att nå. Motionärerna föreslår därför att riksdagen ber regeringen att återkomma med ett förslag som innebär att SJ AB:s ensamrätt till kommersiell persontrafik återinförs.

I samma motion (yrkande 3) föreslås en ändring av ägardirektivet när SJ AB:s trafikeringsrätt och ensamrätt på länsgränsöverskridande sträckor återinförs, så att trafikeringsrätten för SJ också innebär en skyldighet att genom trafikeringsplikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.

I motion 2010/11:T377 yrkande 8 av Stina Bergström m.fl. (MP) anser motionärerna att en avreglering av tågtrafiken inte är ett sätt att stärka järnvägen, utan snarare ett sätt att undergräva förutsättningarna för ett effektivt och sammanhållet järnvägssystem. Motionärerna menar att staten bör ta ett helhetsansvar för tågtrafiken och att avregleringen bör avbrytas. SJ AB bör ha huvudansvaret för den nationella tågtrafiken.

Järnvägens kapacitet och robusthet

I motion 2010/11:T226 yrkande 8 av Siv Holma m.fl. (V) framhålls att en viktig åtgärd för att få fler att välja att åka kollektivt är att minska förseningarna i tågsystemet. Den enskilda resenären ska i vardagen inte behöva drabbas av oro och frustration över att inte komma fram i tid. För att komma till rätta med de omfattande tågförseningarna anser motionärerna att det krävs ökade statliga medel till underhåll av järnvägen.

I samma motion (yrkande 9) anser motionärerna att det krävs tydliga prioriteringar när infrastrukturen byggs ut de närmaste åren. Investeringar i ny infrastruktur behöver sammantaget bidra till att minska utsläppen, och det kräver en prioritering av projekt som bidrar till en sådan utveckling. Ett bärande inslag i framtidens transport- och klimatpolitik måste, enligt motionärerna, vara överflyttning av såväl gods- som persontrafik till järnväg och annan spårbunden trafik, vilket innebär kraftfulla satsningar på investeringar i nya järnvägar.

I motion 2010/11:T272 yrkande 6 av Sven-Erik Österberg (S) anser motionären att majoriteten av de förseningar och störningar som drabbar SJ AB:s resenärer har sin orsak i ett slitet och överbelastat järnvägsnät. Motionären vill fördubbla nyinvesteringarna i järnvägsnätet jämfört med regering-

ens åtgärdsplan för perioden fram till 2021. Enligt motionären ska investeringarna framför allt göras i de kraftigt belastade persontrafikstråken kring Stockholm, Göteborg och Malmö.

I *motion 2010/11:T377 yrkande 1 av Stina Bergström m.fl. (MP)* föreslår motionärerna att kapaciteten i järnvägsnätet vidgas för att möjliggöra en fördubbling av andelen resande med kollektivtrafik och en ökad andel gods på spåren samt för att skapa ett mer robust järnvägssystem.

I samma motion (*yrkande 2*) föreslår motionärerna ökade resurser till förebyggande underhåll och reinvesteringar som gör järnvägssystemet mer robust.

I samma motion (*yrkande 3*) föreslår motionärerna att Trafikverket får i uppdrag att återkomma med ett transportslagsövergripande förslag för hur den investeringsvolym som i dag går till vägutbyggnad bäst ska användas för att uppnå transportpolitiska och miljöpolitiska mål.

I *motion 2010/11:T386 av Fredrik Lundh Sammeli (S)* anförs att de pågående förändringarna i vårt klimat ställer krav på många förändringar i samhället. Tåg är ett miljövänligt sätt att resa och transportera varor, varför billiga tågresor är ett bra sätt att stimulera tågresande. Ett långsiktigt sätt att öka resandet med tåg är att satsa på utbyggnad av järnvägsnätet. Även pålitliga kommunikationer är viktiga i sammanhanget. För miljöns skull är det angeläget att investera i vårt järnvägsnät och på många olika sätt stimulera tågresandet.

I *motion 2010/11:T465 av Tommy Waidelich m.fl. (S)* framhålls att kollektivtrafiken ska framföras rätt och tätt, och det ska vara snyggt och tryggt för resenärerna. Därför är det viktigt att Trafikverkets ansvar för exempelvis samordningen mellan aktörerna, teknisk utrustning för snöröjning, en tydlig störningsinformation till resenärerna samt hur ersättningstrafiken ska hanteras blir tydligt. Mot denna bakgrund är det viktigt att regeringen ser över Trafikverkets ansvar för åtgärder som förebygger trafik kaos under kommande vintrar.

I *motion 2010/11:T517 yrkande 1 av Anders Ygeman m.fl. (S)* hänvisar motionärerna till utredningen Förbättrad vinterberedskap inom järnvägen (SOU 2010:69) och de förslag som utredningen lämnar på åtgärder för att förbättra vinterberedskapen inom transportsystemet som helhet. I utredningen föreslås en rad åtgärder som bedöms ge effekt i närtid. Motionärerna delar utredningens uppfattning om de åtgärder – både de kortsiktiga och de långsiktiga – som måste vidtas för att skapa ett mer robust järnvägssystem. Motionärerna föreslår att regeringen omedelbart ger Trafikverket i uppdrag att redovisa ett samlat åtgärdsprogram för järnvägens vinterberedskap.

I samma motion (*yrkande 2*) bedömer motionärerna att många av de åtgärder som föreslås i utredningen kan genomföras inom Trafikverkets befintliga ekonomiska ramar och utan att man gör avsteg från de berörda statliga bolagens finansiella målsättningar. Vissa av de åtgärder som bör

ingå i ett verkningsfullt vinterberedskapsprogram förutsätter dock att det tillskjuts ytterligare resurser till järnvägsområdet. Det behövs också – precis som utredningen konstaterar – långsiktigt utökade investeringar i nya spår samt drift och underhåll av järnvägsnätet.

Banunderhållets organisation

I *motion 2010/11:T272 yrkande 7 av Sven-Erik Österberg (S)* vill motionären utveckla nya metoder för att bättre styra underhållsåtgärderna mot områden som ger bäst effekt för resenärerna.

I samma motion (*yrkande 8*) vill motionären se över hur underhållet organiseras. Motionären föreslår att Infranord AB, tidigare Banverket produktion, behålls i statlig ägo och förutsättningarna för att återföra det löpande eller avhjälpande underhållet till Trafikverket ska studeras.

I *motion 2010/11:T377 yrkande 9 av Stina Bergström m.fl. (MP)* pekar motionärerna på att underhåll av järnvägen sedan ett antal år tillbaka är konkurrensutsatt. Tanken från den borgerliga regeringen var att fler operatörer skulle öka effektiviteten. Med facit i hand konstaterar motionärerna att så inte skett och menar att det bästa för resenärerna är att Trafikverket får driva banunderhåll och drift i egen regi. Detta, menar motionärerna, ger mer personal på spåren och mer nytta för pengarna. Motionärerna anser att Infranord AB ska återgå till egen regi som en del av Trafikverkets verksamhet.

Järnvägsstationer

I *motion 2010/11:T226 yrkande 4 av Siv Holma m.fl. (V)* anser motionärerna att stationerna har en nyckelfunktion i järnvägssystemet och ser ingen anledning att ha ett bolag som Jernhusen AB, vars syfte enbart är att tjäna pengar på sitt fastighetsbestånd. Det kan leda till bristande underhåll, dåligt öppethållande eller försäljning av stationsbyggnader. Motionärerna framhåller att Trafikverket redan ansvarar för en rad aktiviteter i anslutning till stationerna, t.ex. informationsanläggningar och plattformar. Det finns därför uppenbara skäl att samordna verksamheten på ett bättre sätt. Motionärerna anser att ansvaret för stationsbyggnaderna ska flyttas från Jernhusen till Trafikverket.

I *motion 2010/11:T377 yrkande 10 av Stina Bergström m.fl. (MP)* föreslås att driften av Jernhusens verksamheter förs över till Trafikverket för att ge en optimal service och tillgänglighet till tågresenärerna. Detta ska innefatta stationer, verkstäder och terminaler. Motionärerna anser att järnvägsstationer, verkstäder, terminaler, mark m.m. ska utgöra ett sammanhållet system med ett samhällsuppdrag i stället för det ensidiga avkastningskrav som finns i dag.

Banavgifter

I *motion 2010/11:T281 av Siv Holma m.fl. (V)* framhålls att regeringens aviserade höjning av banavgifterna medför ökade kostnader för järnvägstrafik samtidigt som fossila transportslag som bil och flyg har en kvarstående kostnadsbild. Motionärerna anser att regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag där banavgifterna höjs måttligt samtidigt som kilometerskatt för lastbilar och andra ekonomiska styrmedel införs så att politiken bidrar till att förändra prisrelationen mellan olika transportalternativ till förmån för dem som ger lägst klimat- och miljöbelastning.

I *motion 2010/11:T377 yrkande 11 av Stina Bergström m.fl. (MP)* framhålls att regeringen planerar att fördubbla banavgifterna under en period av fyra år. Samtidigt ligger den borgerliga regeringens planer på att införa kilometerskatt för tunga lastbilar och flygskatt helt nere. Det innebär att prisrelationen mellan järnväg respektive lastbil och flyg kommer att förskjutas ytterligare till järnvägens nackdel. Motionärerna anser att detta inte är rimligt. De transportslag som har störst klimatpåverkan ska beskattas därefter, menar motionärerna. I väntan på att så blir fallet anser motionärerna att banavgifterna ska frysas.

Resenärsfrågor

Enligt motionärerna i *motion 2010/11:T226 yrkande 6 av Siv Holma m.fl. (V)* har de senaste årens ökning av antalet operatörer på spår lett till sämre information och svårare överblickbarhet. Så länge det finns olika aktörer inom järnvägssystemet ska resenärerna inte behöva fundera på vad eller vem som orsakat förseningen; de efterfrågar att så snabbt som möjligt få korrekt information, bl.a. om tidsförluster och om vilka åtgärder som vidtagits för att minimera skadan. Regeringen bör utreda möjligheten och förutsättningarna för att skapa ett resanderåd.

I *motion 2010/11:T247 av Penilla Gunther (KD)* anser motionären att barn behöver hjälp med pendlingen mellan föräldrar som separerat och som bor i olika städer. I Danmark har det funnits ett tåg med speciella barn guider, som utgår från Köpenhamn och ut i landet på fredag eftermiddag, och tillbaka söndag eftermiddag. En av samhällets uppgifter vad gäller de offentligt ägda verksamheterna måste, enligt motionären, vara att använda resurserna för att underlätta för familjer att hålla samman även om föräldrarna inte längre lever ihop. Därför ska möjligheten att i samband med trafikeringsrätter ställa som villkor att ett barn under 12 år ska ha möjlighet att resa utredas.

Europeisk samordning

I *motion 2010/11:T460 av Sven-Erik Österberg m.fl. (S)* framhålls att EU inte bara ska garantera en fri europeisk marknad utan även en fri rörlighet för medborgarna i Europa. Därför måste man göra en kraftsatsning på snabbtåg som kan konkurrera med flyget. Det är viktigt att människor och

varor kan färdas på det mest miljövänliga sättet samtidigt som detta kan ske med både komfort, snabbhet och rimliga taxor. Ett sådant synsätt ger regioner och individer bra möjligheter att utvecklas i hela EU. Motionärerna pekar på behovet av en gemensam järnvägspolitik för EU och anser att Sverige måste gå i bräschen för att få till stånd en enhetlig standard för europeisk tågtrafik.

I *motion 2010/11:T409 yrkande 5 av Penilla Gunther (KD)* framhålls att det måste bli lättare att byta transportslag, och dagens barriärer för tågtrafik bör undanröjas. Övergången från väg- till järnvägstrafik skulle underlättas avsevärt om det fanns en gemensam IT-plattform för köp av tågbiljetter i hela EU, oberoende av operatör. Sveriges regering bör ta initiativ till att ett sådant system skapas.

Säkerhetsbälte på tåg

I *motion 2010/11:T420 av Hillevi Larsson (S)* pekar motionären på det obligatoriska bältestvånget i nya bussar och beklagar att denna bestämmelse inte omfattar tåg, trots att flertalet tåg numera kommer upp i betydligt högre hastigheter än bussar. X 2000 och Arlanda Express är exempel på tåg som går så svindlande snabbt att en kollision eller urspärning skulle innebära en katastrof för passagerarna. Nybyggda tåg borde därför, enligt motionären, redan från början utrustas med bälten på samtliga sittplatser.

Tåglägen och tåguppehåll

I *motion 2010/11:T499 av Johan Andersson m.fl. (S)* anser motionärerna att det är anmärkningsvärt att man vid fördelning av tåglägen inför trafikåret 2012 har prioriterat ner pendeltågstrafiken i Östergötland kraftigt i förhållande till den trafik som SJ AB driver. I direktiv 2001/14 EG, punkt 11 står det följande: ”Systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet bör möjliggöra lika och icke-diskriminerande tillträde för alla företag och i möjligaste mån söka tillgodose behoven hos samtliga användare och trafiktyper på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt”. Motionärerna föreslår att Trafikverket ges i uppdrag att prioritera kommande tåglägen i enlighet med EG-direktivet.

I *motion 2010/11:T500 av Johan Andersson (S)* framhålls att bra kommunikationer är en förutsättning för en fungerande arbetsmarknad och för en bättre miljö. I tider med ökad arbetslöshet, ekonomisk kris och med krav på att man ska söka jobb i hela landet vid arbetslöshet är bra kommunikationer särskilt viktiga, om man får ett nytt jobb på annan ort och måste pendla långa sträckor till arbetet. Motionären föreslår att man i infrastrukturplaneringen studerar förutsättningarna för åtgärder som underlättar tågstopp på mindre orter.

Upprustning av lågtrafikerade banor

I syfte att binda samman olika regioner uppmärksammas i *motion 2010/11: T524 yrkande 3 av Annika Lillemets (MP)* järnvägen mellan Linköping och Västervik, Tjustbanan, samt Linköping och Kalmar, Stångådalbanan. Enligt motionären skulle det ge stora regionalpolitiska vinster att rusta upp dessa länsbanor och andra länsbanor i landet. Mot bakgrund av detta föreslås att regeringen gör en särskild satsning på upprustning av lågtrafikerade banor och länsjärnvägar.

Utskottets ställningstagande

Allmänna utgångspunkter för järnvägstrafiken

Utskottet har tidigare vid ett flertal tillfällen behandlat frågor som rör järnvägstrafikens reglering – senast i juni 2010 i samband med regeringens proposition om en ny kollektivtrafiklag (prop. 2009/10:200, bet. 2009/10: TU21). Med anledning av nu väckta motioner vill utskottet redovisa sina allmänna utgångspunkter i dessa frågor.

För den fortsatta utvecklingen av såväl kommersiell som samhällsstödd trafik har transportföretagen att utgå från samexistens i en huvudsakligen gemensam infrastruktur. Som utskottet ser det ger de utökade möjligheterna att bedriva kommersiell trafik på det svenska järnvägsnätet ökade möjligheter till såväl konkurrens som samverkan, vilket kommer att leda till att nya och bättre transportlösningar utvecklas till nytta för resenärer i hela landet. Det är naturligt med en blandning av kommersiell och skattefinansierad trafik, och det är angeläget att det ges goda förutsättningar för utveckling. Från ett resenärsperspektiv är det inte avgörande vem som finansierar eller kör tågen. Resenärerna efterfrågar i första hand ett tillräckligt stort utbud med god kvalitet. Tåget ska gå och komma fram i tid, det ska vara pålitligt, bekvämt, säkert, rent, snyggt, prisvärt etc. Utskottet ser därför positivt på EU:s beslut att öppna den internationella marknaden för konkurrens. Konkurrens bidrar till att tillgodose resenärernas och samhällets krav på ett attraktivt, effektivt och långsiktigt hållbart trafikutbud av god kvalitet. Det bidrar till ett ökat resande på järnväg till förmån för tillväxt, sysselsättning, regional utveckling och miljö. Enligt utskottets mening bör det inte förekomma några monopol på marknaden som hämmar kommersiell utveckling. Utskottet har därför tillstyrkt regeringens förslag att SJ AB:s exklusiva trafikeringensrätt ska upphävas och att alla kommersiella tågoperatörer ges en med SJ AB likvärdig rätt att operera på det svenska järnvägsnätet. Enligt utskottets mening har harmoniseringen och anpassningen i Sverige skett stegvis och under reglerade former med bl.a. successivt öppnande av olika marknader.

I frågan om SJ AB:s mål har utskottet bl.a. framhållit att staten också har ett transportpolitiskt ansvar för en hållbar transportutveckling som bygger på en väl fungerande järnvägstrafik genom en framtidsanpassad infrastruktur. Staten har också som ägare ett särskilt ansvar för att SJ AB ska

kunna fullgöra sina uppgifter mot landets tågresenärer. Utskottet vill också återigen erinra om, mot bakgrund av den pågående processen inom EU mot en avreglerad järnvägsmarknad, att specifikt uppställda målkrav mot ett enskilt bolag skulle verka konkurrenshämmande och strida mot principerna om fri konkurrens på lika villkor.

Utskottet har inte funnit anledning att ändra sina utgångspunkter i fråga om hur järnvägstrafiken ska regleras och avstyrker därför *motionerna 2010/11:T226 yrkandena 2 och 7 (V), 2010/11:T272 yrkandena 1–5 (S), 2010/11:T377 yrkandena 6 och 7 (MP) samt 2010/11:T517 yrkande 3 (S)*.

När det gäller frågan om *arbetspendling* som tas upp i en motion vill utskottet framhålla att regeringen har gett Trafikanalys i uppdrag att undersöka hur arbetspendlingen – med en radie på 15 mil med olika trafikslag – ser ut i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö. Syftet är att hitta åtgärder som kan underlätta arbetspendlingen för de människor som arbetar i våra storstadsregioner. Som utskottet ser det har regeringen uppmärksammat frågan om arbetspendling i enlighet med vad som efterfrågas i motionen.

Utskottet anser därför att frågan inte föranleder något riksdagsinitiativ enligt motionärernas önskemål. Utskottet avstyrker *motion 2010/11:T276 (S)* mot den bakgrunden.

Järnvägstrafikens reglering

Utskottet har inledningsvis som allmänna utgångspunkter för järnvägstrafiken framhållit att utskottet tidigare tillstyrkt regeringens förslag om att SJ AB:s exklusiva trafikeringsrätt ska upphävas och att alla kommersiella tågoperatörer ges en med SJ AB likvärdig rätt att operera på det svenska järnvägsnätet. Enligt utskottets mening har harmoniseringen och anpassningen i Sverige skett stegvis och under reglerade former med bl.a. successivt öppnande av olika marknader. Någon återreglering i enlighet med vad som efterfrågas i motionerna anser utskottet därför inte vara motiverat. Motionerna *2010/11:T226 yrkandena 1 och 3 (V) samt 2010/11:T377 yrkande 8 (MP)* avstyrks mot den bakgrunden.

Järnvägens kapacitet och robusthet

Utskottet har under innevarande riksmöte vid två tillfällen behandlat frågor om järnvägens kapacitet och robusthet – dels i januari 2011 då det gällde underhåll av järnvägar med anledning av en redogörelse från Riksrevisionsens styrelse (bet. 2010/11:TU8), dels hösten 2010 i samband med regeringens proposition om åtgärder för att höja kvaliteten i järnvägssystemet (bet. 2010/11:TU5).

Med anledning av de nu väckta motionerna vill utskottet inledningsvis anföra att i betänkandet om åtgärdsplaneringen för transportsystemet 2010–2021 (bet. 2009/10:TU24) framhölls det bl.a. att det vid utskottets budgetbehandling hösten 2009 i samband med motionsförslag om utökade järn-

vägssatsningar bl.a. konstaterades att det fanns ett antal angelägna järnvägsprojekt i landet. Utskottet såg därför positivt på att järnvägsinvesteringarna ökat med 1,6 miljarder kronor mellan 2008 och 2010. Motsvarande ökning för väginvesteringar var 858 miljoner kronor. Utskottet ville även framhålla vad som uttalades under riksmötet 2008/09 i samband med behandlingen av regeringens proposition Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt. Utskottet underströk då, med hänsyn till tidigare bristande överensstämmelse mellan planeringsnivåer och anslags-tilldelning, betydelsen av en realistisk planeringsram och välkomnade därför att den föreslagna ramen stod i samklang med de anslagshöjningar som regeringen föreslagit. Enligt utskottets mening hade regeringen bedömt anslagsbehovet för 2010 på ett sätt som gav det tillskott som kunde förenas med en fortsatt ansvarsfull finanspolitik. Utskottet kunde i sammanhanget också konstatera att det av budgetpropositionerna framgått att de sammanlagda anslagen för investeringar i nationell och regional plan hade ökat från 15,7 miljarder kronor under mandatperioden 2002–2006 till 31 miljarder kronor under mandatperioden 2006–2010, vilket är en ökning med 15,3 miljarder kronor.

När det gäller banunderhåll framhölls också i betänkandet (bet. 2009/10: TU24) att regeringen under planeringsperioden 2010–2021 avsatt 64 miljarder kronor till drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet. Regeringen bedömde att effekterna av den tilldelade ramen för drift och underhåll på järnvägsnätet bl.a. skulle vara förbättrad ankomstpunktlighet i storstäder och på de större stråken jämfört med i dag. Vidare bedömdes att det vid bildandet av Trafikverket skapades förutsättningar för att ta till vara synergier genom sammanförandet av Vägverket och Banverket. Trafikverket som kvalificerad beställare av varor och tjänster kunde också utvecklas och effektiviseras ytterligare. De effektiviseringsvinster som uppstod genom detta arbete skulle komma att frigöra medel som kunde användas till Trafikverkets väg- och banhållning. Utskottet kunde också konstatera att det av budgetpropositionerna framgått att de sammanlagda anslagen för drift, underhåll och reinvesteringar hade ökat från 15 miljarder kronor under mandatperioden 2002–2006 till 19,2 miljarder kronor under mandatperioden 2006–2010, vilket är en ökning med 4,2 miljarder kronor.

Utskottet kan nu konstatera att regeringen för år 2011 avsatt 5,2 miljarder kronor för drift, underhåll och trafikledning. Utskottet kan också konstatera att Trafikverket i Åtgärdsprogram inför vintersäsongen 2010–2011 har presenterat en rad åtgärder för att förbättra möjligheterna att hantera större trafikstörningar i järnvägsnätet. Åtgärdsprogrammet innebär bl.a. ökad snöröjningsberedskap, utveckling av beredskapsplaner och bättre trafikinformation till resenärer och godstransportörer. Trafikverket har också riktat en särskild satsning på drygt 400 miljoner kronor för störningar under vintern 2010/11. Vidare kan Trafikverket inom givna ramar omdisponera 500 miljoner kronor för att öka insatserna under 2011 för bl.a. underhåll och reinvesteringar på järnväg.

När det bl.a. gäller järnvägstrafikens robusthet har statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd i svar på en skriftlig fråga den 7 februari 2011 (fråga 2010/11:272) bl.a. framfört att Trafikverket fått i uppdrag av regeringen att dokumentera och årligen upprätthålla ett samlat åtgärdsprogram för järnvägens beredskap för störningar, med särskilt fokus på vinterberedskapen. För att förbättra transportinfrastrukturen beslutade regeringen förra året om en historisk infrastruktursatsning på närmare 500 miljarder kronor fram till år 2021. I denna satsning ingår också att de banavgifter Trafikverket tar ut ska höjas. De ökade banavgiftsintäkterna kommer att utgöra ett tillskott till finansieringen av de kvalitetshöjande insatserna i järnvägsinfrastrukturen, vilket leder till bättre framkomlighet, tillförlitlighet och säkerhet för resenärer, slutkunder och transportköpare. Statsrådet anförde vidare att regeringen därför i januari 2011 gav Trafikverket i uppdrag att redovisa hur banavgifter kan utformas som ekonomiskt styrmedel för effektivare fördelning av infrastrukturkapacitet på det järnvägsnät som staten förvaltar samt att redovisa en plan för hur ett sådant avgiftssystem kan införas. Syftet bakom uppdraget är att säkerställa att avgiftshöjningarna både kan bidra till att förbättra infrastrukturen och till ett effektivare nyttjande av den. Uppdraget ska slutredovisas i maj 2014. Statsrådet framhöll också att regeringen den senaste mandatperioden kraftfullt ökat resurserna för drift och underhåll av det svenska järnvägsnätet. Sedan 2006 fram till i år har anslagen till drift och underhåll av järnvägsnätet ökat med ca 40 % i löpande prisnivå. Regeringen har därmed, enligt statsrådet, lagt grund för ett bättre underhåll och nya investeringar i järnvägen de kommande åren.

Utskottet är väl medvetet om att de två senaste vintrarna har påvisat brister i det svenska järnvägssystemet. Utskottet ser därför positivt på att Trafikverket i en rapport om situationen i det svenska järnvägsnätet (TRV 2011/10161 A) redovisat behovet av åtgärder på kort och lång sikt. Utskottet anser att rapporten kan komma att utgöra ett värdefullt underlag för det fortsatta arbetet med att utveckla och stärka det svenska järnvägssystemet. Utskottet är inte främmande för att det i detta arbete kan uppkomma överväganden om resurstilldelningens storlek.

Utskottet har nu erfarit att regeringen den 10 mars 2011 uppdragit åt Trafikverket att med nu gällande nationell plan för utvecklingen av transportsystemet som grund utreda behovet av ökad kapacitet i det svenska järnvägssystemet och lämna förslag till effektiviserings- och kapacitetshöjande åtgärder som kan vidtas för att tillgodose kapacitetsbehovet. Uppdraget ska i sin helhet redovisas senast den 29 februari 2012.

Utskottet är också väl medvetet om att bristerna i järnvägssystemet inneburit svåra påfrestningar för bl.a. resenärer, transportföretag och anställda. Utskottet förutsätter att de ökade resurser som redovisats, planerade åtgärder som aviserats och uppkomna resursöverväganden i det fortsatta arbete kommer att utgöra den kraftansträngning som skapar ett robust järnvägssystem i landet.

Mot bakgrund av det anförda avstyrks därför *motionerna 2010/11:T226 yrkandena 8 och 9 (V), 2010/11:T272 yrkande 6 (S), 2010/11:T377 yrkandena 1–3 (MP), 2010/11:T386 (S), 2010/11:T465 (S) och 2010/11:T517 yrkandena 1 och 2 (S).*

Banunderhållets organisation

Utskottet har nyligen behandlat motioner med synpunkter på järnvägsunderhållets organisation – senast i betänkande 2010/11:TU8 Underhåll av järnvägar. Utskottet vill därför erinra om vad som tidigare uttalats i denna fråga. I samband med behandlingen av regeringens proposition om ändrad verksamhetsform för Banverkets enhet Banverket Produktion (bet. 2009/10:TU5) ställde utskottet sig bakom regeringens bedömning att det behövs en tydligare gränsdragning mellan förvaltning, politik och marknad. För statens del är en koncentration på kärnuppgifterna angelägen, och konkurrensutsatt verksamhet bör av det skälet i normalfallet inte bedrivas i myndighetsform. Utskottet har tidigare också framhållit att verksamheten vid Banverket Produktion konkurrensutsatts gradvis sedan 2001 och att steget till en bolagisering är en naturlig del av utvecklingen. Bolagiseringen kommer enligt utskottets mening att tillsammans med övriga åtgärder som regeringen vidtagit leda till en gynnsammare utveckling på anläggningsmarknaden, till gagn för genomförandet av framtida infrastruktursatsningar.

Utskottets tidigare uppfattning ligger fast, och utskottet är därmed inte berett att se över frågan. *Motionerna 2010/11:T272 yrkandena 7 och 8 (S) samt 2010/11:T377 yrkande 9 (MP) avstyrks följaktligen.*

Järnvägsstationer

Utskottet behandlade frågan om ansvaret för stationsbyggnaderna i juni 2010 (bet. 2009/10:TU21). Utskottet erinrade då om att i ett delprojekt i kollektivtrafikbranschens fördubblingsprojekt har ett pilotprojekt kallat Attraktiva stationer initierats. Pilotprojektet drivs av Jernhusen AB, Trafikverket, Svensk Kollektivtrafik, Samtrafiken AB samt Sveriges Kommuner och Landsting. Ytterligare ett femtontal aktörer inom branschen och vissa kommuner ingår i projektet. Projektet Attraktiva Stationer syftar bl.a. till att hitta konkreta sätt att förbättra stationerna och att skapa ett bättre samarbete mellan ansvariga aktörer. Utskottet såg också positivt på att regeringen aviserat att vidare följa frågan om ansvar för, tillgång till och prissättning för hållplatser och bytespunkter för att kunna vidta åtgärder som säkerställer en tillfredsställande upplåtelse av denna typ av infrastruktur.

Utskottet har inte funnit anledning att ändra sitt tidigare ställningstagande i fråga om järnvägsstationer, varför *motionerna 2010/11:T226 yrkande 4 (V) och 2010/11:T377 yrkande 10 (MP) avstyrks.*

Banavgifter

Enligt järnvägslagen (2004:519) får avgifter tas ut av operatörerna för trafik på statens spåranläggningar. För 2011 beräknas intäkterna av banavgifterna uppgå till 715 miljoner kronor. Banavgifterna används för att finansiera banhållning, kvalitetshöjande insatser i järnvägsinfrastrukturen och trafikantinformation. Inom ramen för sin verksamhet bedriver Trafikverket ett kontinuerligt arbete för att vidareutveckla formerna för uttag av banavgifter. Detta bedöms leda till successivt ökade avgiftsnivåer under de kommande åren. De ökade intäkterna är ytterligare ett tillskott till finansieringen av de kvalitetshöjande insatser i järnvägsinfrastrukturen som leder till bättre framkomlighet och större tillförlitlighet och säkerhet för resenärer, slutkunder och transportköpare.

Utskottet har i tidigare utskottsbetänkanden (bet. 2009/10:TU1 och 2009/11:TU24) välkomnat regeringens arbete med att vidareutveckla formerna för uttag av banavgifter och instämt med regeringen i att en järnvägsinfrastruktur med högre kvalitet eller som är utformad för särskilda ändamål ger en högre betalningsvilja för utnyttjandet. Utskottet har också konstaterat att det på regeringens webbplats meddelas att Sverige har Europas lägsta banavgifter, men att Sverige också är ett av de länder som fram till 2006 satsat minst på drift och underhåll på järnvägen. Utskottet ställde sig därför bakom planerna på att successivt höja banavgifterna. Genom den beräknade intäktsökningen på 8,8 miljarder kronor för planperioden 2010–2021 skapas ytterligare utrymme för angelägna och kvalitetshöjande insatser i järnvägsinfrastrukturen.

Utskottet har också – i likhet med regeringen – givit uttryck för uppfattningen att det av effektivitetsskäl är önskvärt att metoder för såväl tilldelning som tillhandahållande av tåglägen, baserade på användning av ekonomiska styrmedel, utvecklas. Utskottet har därför ansett att det är viktigt att verksamhetsstyrningen kan användas för att utveckla banavgifterna så att de bidrar till att effektivisera planeringen av framkomlighet, t.ex. för hantering av trafiken vid trafikstörningar. Utskottet vill i sammanhanget erinra om att såväl direktiv 2001/14/EG som järnvägslagen (2004:519) under vissa villkor tillåter att infrastrukturförvaltare tilldelar tåglägen baserade på bl.a. järnvägsföretagens betalningsvilja för framkomlighet.

Som framgått har utskottet inte haft några invändningar mot regeringens arbete med att utveckla formerna för uttag av banavgifter. Utskottet anser därför att något initiativ i enlighet med vad som efterfrågas i motionerna inte är påkallat. *Motionerna 2010/11:T281 (V) och 2010/11:T377 yrkande 11 (MP)* avstyrks följaktligen.

Resenärsfrågor

När det gäller motionsförslaget om inrättande av ett resanderåd har utskottet tidigare bl.a. anfört att det i syfte att säkerställa dagens samverkan och driva på en vidare utveckling på en avreglerad marknad sannolikt krävs ett visst ökat statligt engagemang och att staten ställer krav på samverkan

utifrån ett uttalat resenärsperspektiv. Utskottet har därför välkomnat att det i järnvägslagen föreskrivits om uppgiftsskyldighet om trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation samt om bemyndigande till regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om vilka uppgifter som ska lämnas.

Utskottet vill framhålla att Trafikverket i Åtgärdsprogram inför vintersäsongen 2010–2011 har presenterat en rad åtgärder för att förbättra möjligheterna att hantera större trafikstörningar i järnvägsnätet, vari bl.a. ingår att förbättra trafikinformationen till resenärer och godstransportörer. Utskottet vill i sammanhanget också erinra om att Näringsdepartementet tillsammans med Trafikverket den 17 december 2010 träffade kommunikationsansvariga hos centrala aktörer inom järnvägsområdet. På mötet diskuterades hur informations- och kommunikationsinsatserna kan förbättras vid störningar. Förutom Trafikverket och Näringsdepartementet deltog också Jernhusen AB, SJ AB, Storstockholms Lokaltrafik (SL), Green Cargo AB, Hector Rail AB, A-train AB, Veolia Transport Sverige AB samt Branschföreningen Tågoperatörerna.

Utskottet kan konstatera att de för tågtrafiken svåra vintrarna 2009/10 och 2010/11 ytterligare markerat behovet av förbättrad resenärsinformation. Utskottet utgår från att det gemensamma systemet för trafikantinformation utformas utifrån ett uttalat resenärsperspektiv och säkerställs i fråga om robusthet. Några ytterligare initiativ i enlighet med vad som efterfrågas i *motion 2010/11:T226 yrkande 6 (V)* anser utskottet inte vara nödvändiga, varför motionen avstyrks.

I en motion föreslås lämpliga former för yngre barns möjligheter att *resa med tåg på egen hand*. Enligt utskottets mening är det inte riksdagens sak att avgöra formerna för ensamma barns resande med tåg. Vid efterfrågan av sådana tjänster bör det närmast vara det berörda trafikföretagets uppgift att organisera formerna för detta. Utskottet vill i sammanhanget peka på vissa flygbolag som erbjuder tjänster för hur barn som reser ensamma kan tas om hand. Utskottet avstyrker mot bakgrund av det anförda *motion 2010/11:T247 (KD)*.

Europeisk samordning

Med anledning av förslag i *motion 2010/11:T460 (S)* om behovet av en gemensam järnvägspolitik för EU vill utskottet inledningsvis erinra om det arbete som redan pågår inom EU med att bygga upp ett enhetligt järnvägssystem inom Europa och där EU beslutat om tre olika järnvägspaket. Vidare pågår även ett arbete med att förenkla, klargöra och modernisera regelverket för EU:s järnvägssektor. I detta arbete har kommissionen överlämnat ett förslag till Europaparlamentet och rådet om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (KOM(2010) 475). Av regeringens faktapromemoria i detta ärende (2010/11:FPM17) framgår bl.a. att det kommer att innehålla samtliga grundläggande bestämmelser om ansvars- och befogenhetsfördelning inom järnvägssystemet. Det innehåller också bestäm-

melser om marknadstillträde och statens ansvar för finansiering av främst järnvägsinfrastrukturen samt bestämmelser om kraven på vissa viktiga funktioner, t.ex. planering och avgiftssättning av utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen och tillträde till och prissättning av tjänster till järnvägsföretag (rangering, fordonsunderhåll, stationstjänster etc.).

Enligt utskottet, som ställer sig positivt till inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, ligger detta i linje med vad som efterfrågas i motionen. Syftet med förslaget i *motion 2010/11:T460 (S)* bör därför på sikt bli tillgodosett varför yrkandet avstyrks.

Med anledning av förslag i motion 2010/11:T409 (KD) om en *gemensam IT-plattform* för biljettköp m.m. i EU har utskottet i tidigare betänkanden (bet. 2008/09:TU18 och 2009/10:TU21) tagit upp frågan om ett gemensamt system för bokning, betalning och distribution av biljetter. I denna fråga har utskottet delat regeringens syn att det i första hand är branschens ansvar att utveckla system som tillgodoser detta. Utskottet har ställt sig positivt till att regeringen noga kommer att följa utvecklingen inom området och vid behov kunna vidta åtgärder. Regeringen har också framhållit i proposition 2009/10:200 Ny kollektivtrafiklag att i händelse av att ett samordnat betalsystem inte uppkommer på annat sätt avser regeringen att återkomma med förslag till lagstiftning om bl.a. krav på anslutning till ett gemensamt betalsystem.

Utskottet kan konstatera att inom ramen för fördubblingsprojektet inom kollektivtrafiken pågår ett arbete med att hitta framtida betallösningar. En arbetsgrupp har fått i uppdrag att ta fram en konkret handlingsplan för införande av framtida betallösningar för kollektivtrafiken. Handlingsplanen ska bl.a. tjäna som underlag för beslut om genomförande av förbättringar av befintliga betalsystem på kort sikt och om införande av nya betallösningar på lite längre sikt. Handlingsplanen ska redovisas i mars 2011.

Som utskottet ser det är detta ett första steg mot en utveckling av en nationell gemensam IT-plattform för biljettköp m.m. Utskottet är inte främmande för att detta på sikt bör kunna leda fram till ett motsvarande system för EU i enlighet med vad som efterfrågas i motionen. Något riksdagsinitiativ är mot den bakgrunden inte nödvändigt och utskottet avstyrker därför *motion 2010/11:T409 yrkande 5 (KD)*.

Säkerhetsbälte på tåg

Utskottet behandlade frågan om säkerhetsbälte på tåg i april 2008 (bet. 2007/08:TU11). Utskottet framhöll att tågtrafiken dimensioneras säkerhetsmässigt för att genom utvecklade tekniska säkerhetssystem, t.ex. säkerhetssystemet ATC helt förhindra olyckor. Vidare anfördes att riksdagen normalt inte brukar peka ut hur olika tekniska säkerhetssystem bör utformas för olika transportmedel. I stället förutsätts det att berörda myndighetsorgan för säkerhet, i det här fallet Järnvägsstyrelsen (numera Transportstyrelsen), är bättre skickade att bedöma val av lämpliga insatser.

Utskottet har inte haft anledning att ändra sitt tidigare ställningstagande om säkerhetsbälte på tåg och avstyrker därför *motion 2010/11:T420 (S)*.

Tåglägen och tåguppehåll

Utskottet vill inledningsvis framhålla att enligt *direktiv 2001/14/EG* ska infrastrukturförvaltare upprätta och offentliggöra en järnvägsnätsbeskrivning. Den 1 juli 2004 trädde järnvägslagen (2004:519) i kraft, varigenom EG-direktivet genomfördes. Samtidigt genomfördes också tre andra direktiv om utvecklingen av den europeiska gemenskapens järnvägar. I en järnvägsnätsbeskrivning presenteras de tjänster som Trafikverket tillhandahåller samt förutsättningarna för att använda tjänsterna, däribland villkoren för att få tillgång till tjänsterna, information om hur tilldelning av tjänsterna går till, var de finns tillgängliga och vilka avgifter som gäller. Enligt järnvägslagen ska järnvägsnätsbeskrivningen upprättas i samråd med berörda parter, exempelvis de som tidigare har ansökt om infrastrukturkapacitet och kan förväntas göra detta även i framtiden.

Som framgått har det EG-direktiv som motionärerna i *motion 2010/11:T499 (S)* åberopar införlivats i den svenska järnvägslagen (2004:519). Det är därmed på Trafikverkets uppgift att fördela det tillgängliga spårutrymmet mellan olika järnvägsoperatörer för såväl person- och godstrafik som mellan regional-, lokal- och fjärrtågstrafik. Riksdagen bör därför inte med utgångspunkt från regionalt väckta önskemål ge förord för vissa tågförbindelser. *Motion 2010/11:T499 (S)* avstyrks följaktligen.

När det gäller förslag om åtgärder för att underlätta *tågstopp på mindre orter* vill utskottet hänvisa till den ovan nämnda järnvägsnätsbeskrivning som upprättas i samråd med berörda parter. Utskottet bedömer att järnvägsföretagen med sin kundanpassning och i samråd med trafikhuvudmännen i det sammanhanget bör vara bäst skickade att bedöma olika trafikfrågor, t.ex. tågstopp. Att förorda var tågen ska göra uppehåll bör därför inte vara en fråga för riksdagen att besluta om. *Motion 2010/11:T500 (S)* avstyrks mot den bakgrunden.

Upprustning av lågtrafikerade banor

Utskottet har behandlat frågor om lågtrafikerade banor vid ett flertal tillfällen – senast i juni 2010 (bet. 2009/10:TU24). Utskottet har vid dessa tillfällen bl.a. anfört att delar av det lågtrafikerade järnvägsnätet kan ha en viktig roll för att möjliggöra matning av järnvägstransporter till de större stråken. Sannolikheten att gods transporteras på järnväg är dessutom större om transporten kan ske från dörr till dörr på järnväg. Det är således, bl.a. ur klimatsynpunkt, angeläget att de lågtrafikerade banor som ska vara kvar rustas upp. Utskottet har instämt i regeringens syn om att en nedläggning av en bana bör ske först när alla alternativ till drift av banan har övervägts; en samhällsekonomisk behovsanalys bör således göras innan beslut om nedläggning fattas.

Mot bakgrund av det anförda anser utskottet att det inte finns något behov av en särskild satsning i enlighet med vad som efterfrågas i *motion 2010/11:T524 yrkande 3 (MP)*, varför motionsförslaget avstyrks.

Kollektivtrafik

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen avslår motioner om olika kollektivtrafikåtgärder bl.a. med hänvisning till den nya kollektivtrafiklagen, pågående beredningsarbete och tidigare ställningstaganden för att främja en utbyggd och attraktiv kollektivtrafik.

Jämför reservationerna 11 (S, MP, V), 12 (V), 13 (S, MP, V), 14 (S, MP, V) och 15 (MP, V).

Motionerna

Allmänna utgångspunkter för kollektivtrafiken

I *motion 2010/11:T290 av Phia Andersson m.fl. (S)* framhålls att en gemensam värdegrund handlar om att utveckla en gemensam service och hållbarhetskultur för kollektivtrafiken. Alla transporter ska bidra till regional utveckling, till ett hållbart samhälle och till ökad jämställdhet. Det är tekniskt möjligt i dag att boka och köpa ett basutbud av tågbiljetter oavsett operatör. Men det kan bli ännu bättre, inte minst för att göra tillvaron lättare för alla som bor i glesbygden.

I *motion 2010/11:T502 yrkande 1 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP)* anförs att kollektivtrafiken är en nyckelfaktor för att få en hållbar stad, där transporter sker snabbt, yteffektivt och med låg miljöpåverkan. Det är också i städer och tätorter som den största potentialen finns för att bygga effektiv och attraktiv kollektivtrafik. För att styra mot en övergång till mer kollektivtrafikresande bör det inrättas ett nationellt mål om att fördubbla andelen resande med kollektivtrafik.

I *motion 2010/11:C311 yrkande 9 av Irene Oskarsson (KD)* anförs att tillgängligheten med kollektivtrafik bör förbättras till viktiga turistmål och med järnvägstrafiken till våra viktigaste alpina resmål.

Kollektivtrafikens organisering

I *motion 2010/11:T226 yrkande 10 av Siv Holma m.fl. (V)* framhålls att de länder som lyckats bäst med att attrahera resenärer till kollektivtrafiken har ett system som liknar det som Sverige haft under de senaste 10–15 åren, ett system som innebär att det offentliga tar ett stort organisatoriskt och finansiellt ansvar medan själva utförandet kan bedrivas av olika aktörer. Motionärerna vill därför att regeringen återkommer till riksdagen med

ett förslag som river upp beslutet om att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik.

I samma motion (*yrkande 11*) föreslår motionärerna en snabbutredning med en konkluderande översyn i huvudsak byggd på tidigare utredningsmaterial och med mål att fördubbla kollektivtrafikens andel av antalet resor till 2020. Översynen skulle även behöva presentera hur kollektivtrafiken bl.a. ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning och vilka möjligheter det finns att samla den särskilda kollektivtrafiken som sjuk- och färdtjänstresor inom samma lagstiftning. Motionärerna vill därför att regeringen tillsätter en ny utredning som har till uppgift att utifrån ovan nämnda inriktning skyndsamt ta fram konkreta förslag på hur man uppnår målet om att kollektivtrafiken ska fördubbla sin resandandelen till 2020.

Investeringar i kollektivtrafiken

I motion 2010/11:T226 *yrkande 12 av Siv Holma m.fl. (V)* framhålls att det behövs insatser för att öka kollektivtrafikens andel av persontransporterna. Åtgärder som skulle gynna den enskilda resenären är t.ex. anläggning av busskörfält, ändringar av vägdragning, säkra hållplatser och cykelparkeringar vid resecentrum. Motionärerna anser att staten bör bidra till investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur som en del av den övergripande infrastrukturpolitiken.

För att nå målet om en fördubbling av andelen resande med kollektivtrafik menar motionärerna i motion 2010/11:T502 *yrkande 2 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP)* att det krävs satsningar på kollektivtrafiken, framför allt i städerna. Motionärerna föreslår att det införs ett statligt stöd för att bygga ut spårvägar och annan kollektivtrafik i städer.

Otrygga miljöer m.m.

I motion 2010/11:T226 *yrkande 5 av Siv Holma m.fl. (V)* framhålls att det är viktigt att den enskilda resenären får god service, hög tillgänglighet, trygghet och en trevlig atmosfär. I annat fall kan det vara svårt att öka det kollektiva resandet, menar motionärerna. Kvinnors och mäns uppfattning om offentliga miljöer är olika och bygger på olika riskbedömningar. Motionärerna föreslår att Trafikverket ges ett speciellt uppdrag att bygga bort otrygga miljöer, såsom mörka tunnlar och passager, för att på så sätt öka trygghetsupplevelsen för bl.a. kvinnor.

Cykeln och kollektivtrafiken

I motion 2010/11:T504 *yrkande 1 av Stina Bergström m.fl. (MP)* framhålls att bilen fortfarande är norm i planerandet av nya bostadsområden. När nya bostäder byggs finns en parkeringsnorm som visar en nivå för antalet parkeringsplatser per lägenhet. Motsvarande krav på tillgänglighet för kollektivtrafik eller cykelparkeringar finns inte. Bilparkeringsplatser tar upp

stora ytor, exempelvis tar en enda parkerad bil upp 25–30 kvadratmeter. Det är en yta stor nog att rymma ett normalt studentrum eller minst tio parkerade cyklar. Motionärerna förespråkar att cykeln och kollektivtrafiken blir norm i kommunal stadsplanering, med prioritering av kollektivtrafik om det uppstår konflikt mellan dessa.

Förnybara drivmedel i kollektivtrafiken

I motion 2010/11:T246 av Penilla Gunther (KD) anfördes att en av de viktigaste åtgärder som man kan vidta för att få en bättre miljö och minska klimatpåverkan genom minskade koldioxidutsläpp är att satsa på mer miljövänliga transporter. Riksdagens miljömål anger att förbrukningen av fossila drivmedel, såsom bensin och diesel, inte ska öka och att fossila drivmedel ska avvecklas i takt med att alternativt producerade drivmedel med låga utsläpp av klimatgaser blir tillgängliga på marknaden. Det gör att det offentliga måste gå före i användningen av miljövänliga alternativ även i kollektivtrafiken. Motionären föreslår därför att kollektivtrafiken drivs med förnybara drivmedel.

Utskottets ställningstagande

Allmänna utgångspunkter för kollektivtrafiken

Utskottet vill inledningsvis uppmärksamma vad som uttalades i samband med utskottsbehandlingen av en ny kollektivtrafiklag i juni 2010 (prop. 2009/10:200, bet. 2009/10:TU21). Utskottet framhöll att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Kollektivtrafiken ska därför vara attraktiv och anpassad efter de förutsättningar som råder i landets olika delar. En väl fungerande kollektivtrafik ger människor en geografisk tillgänglighet på ett energieffektivt och långsiktigt hållbart sätt. Utskottet ansåg vidare att ett ökat inslag av såväl konkurrens som resenärsanpassad samordning inom kollektivtrafiken medför attraktivitet och effektivitet. Vid organisering av kollektivtrafik bör därför alla aktörer inta ett resenärsperspektiv. Utskottet ansåg att regeringens förslag i propositionen stod i samklang med vad utskottet tidigare framfört som utgångspunkter för kollektivtrafiken.

Med anledning av de nu väckta motionerna kan utskottet konstatera att i den nya kollektivtrafiklagen föreskrivs att det ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län. Myndigheten ska regelbundet i ett regionalt trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska vara långsiktigt och trafikslagsövergripande. Programmet ska bl.a. omfatta alla former av regional kollektivtrafik, redovisa behovet av regional kollektivtrafik i länet och ange målen för kollektivtrafikförsörjningen. Det ska också omfatta miljöskyddande åtgärder och tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning. Myndigheten ska också definiera

vilka bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer. Programmen ska upprättas efter samråd med angränsande läns regionala kollektivtrafikmyndigheter och övriga berörda myndigheter, organisationer och kollektivtrafikföretag samt med företrädare för näringsliv och resenärer.

Utskottet vill i sammanhanget påminna om kollektivtrafikbranschens partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik, där det övergripande målet är att kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas på sikt. Som ett mål på vägen dit ska antalet resor med kollektivtrafik fördubblas till år 2020. En fördubbling av kollektivtrafiken förutsätts bidra till att nå angelägna samhällsmål när det gäller miljö, sysselsättning, trafiksäkerhet och jämställdhet. Persontrafikens koldioxidutsläpp kan minska med drygt 20 % och ge en samhällsekonomisk vinst på drygt 4 miljarder kronor. Medlen att nå målet är olika aktiviteter och projekt, t.ex. kunskapslyft, branschgemensamt kundlöfte, rekommendationer och redskap för utvecklingsarbete och att sprida goda exempel. Vidare har branschen enats om en ny avtalsprocess som bygger på utvecklade samarbetsformer och ökad affärsmässighet. Härigenom tas den samlade kompetensen hos trafikföretag, beställare och andra berörda parter bättre till vara. För en attraktiv kollektivtrafik är det också viktigt att det finns fungerande system för planering, bokning och betalning av resor samt störningsinformation. Under 2010 har ett omfattande arbete bedrivits, bl.a. för att utveckla system för trafikledning för att öka tryggheten vid trafikstörningar. I januari 2011 togs en rapport fram om branschgemensamma kundlöften inom fördubblingsarbetet. Under 2011 fortsätter arbetet med att hitta ett gemensamt språk, dvs. en harmonisering av begrepp och definitioner inom kollektivtrafiken för att förenkla för resenären. Bakom projektet Partnersamverkan för fördubbling av kollektivtrafiken står Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Branschföreningen Tågoperatörerna, Svenska Taxiförbundet, Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket.

Utskottet vill också framhålla att regeringen har gett Trafikanalys i uppdrag att undersöka hur arbetspendlingen – med en radie på 15 mil med olika trafikslag – ser ut i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö. Syftet är att hitta åtgärder som kan underlätta arbetspendlingen för de människor som arbetar i våra storstadsregioner.

Mot bakgrund av det anförda anser utskottet att något initiativ i enlighet med vad som efterfrågas i motionerna inte är nödvändigt. *Motionerna 2010/11:T290 (S), 2010/11:T502 yrkande 1 (MP) och 2010/11:C311 yrkande 9 (KD)* avstyrks följaktligen.

Kollektivtrafikens organisering

Utskottet behandlade frågan om en kompletterande kollektivtrafikutredning i samband med behandlingen av regeringens förslag om en ny kollektivtrafiklag (prop. 2009/10:200, bet. 2009/10:TU21) i juni 2010. Utskottet hänvisade till det pågående samarbetet inom kollektivtrafikbranschen, vars syfte

är att stärka kollektivtrafikens roll och på sikt fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. Vidare hänvisade utskottet till att Utredningen om en ny kollektivtrafiklag i sitt slutbetänkande (SOU 2009:81) Lag om resenärers rättigheter i lokal och regional kollektivtrafik lämnat förslag till hur resenärers rättigheter i kollektivtrafiken kan stärkas i den svenska lagstiftningen. Utredningen föreslår bl.a. att det lagstiftas om vissa särskilda rättigheter för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet. Det handlar om rätten att resa samt om rätt till assistans, ledsagning och information. Utredningen har remissbehandlats och regeringen bereder nu frågan och planerar att överlämna en proposition till riksdagen i slutet av 2011.

I den tidigare utskottsbehandlingen om en kompletterande kollektivtrafikutredning bedömde utskottet att regeringens förslag om en ny kollektivtrafiklag öppnade upp för att de modeller, rekommendationer och samarbeten som utvecklats gemensamt i branschen kan bli verklighet i syfte att utveckla kollektivtrafiken och därmed bättre svara mot resenärernas behov. Utskottet konstaterade också att en samlad bransch stöder regeringens lagförslag. Enligt utskottets mening skulle därför tillsättandet av en ny kompletterande utredning om kollektivtrafiken bl.a. riskera att äventyra den utveckling och det engagemang för framtiden som nu växer fram inom branschen. Vidare skulle det pågående beredningsarbetet i Regeringskansliet med viktiga frågor om resenärers rättigheter i kollektivtrafiken komma att försenas eller helt enkelt avstanna.

Utskottet vidhåller sin tidigare uppfattning och avstyrker *motion 2010/11:T226 yrkande 11 (V)*.

Som framgått ovan tillstyrkte utskottet regeringens förslag om en ny kollektivtrafiklag i juni 2010. Det har också framgått att en samlad bransch stod bakom regeringens förslag. Att nu riva upp beslutet i lagen om att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik, som motionärerna föreslår, är enligt utskottets mening inte en lämplig eller ändamålsenlig åtgärd. En viktig del i den nya lagen, som utskottet ställt sig bakom, är att öppna upp för möjligheten för trafikföretagen att etablera kommersiell kollektivtrafik. *Motion 2010/11:T226 yrkande 10 (V)* avstyrks mot den bakgrunden.

Investeringar i kollektivtrafiken

Med anledning av förslaget i motion 2010/11:T226 (V) om att staten bör bidra till investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur som en del av den övergripande infrastrukturpolitiken vill utskottet påminna om att regeringen avsatt ca 8,8 miljarder kronor som statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar för planeringsperioden 2010–2021.

Utskottet konstaterar att regeringens avsättning av medel till kollektivtrafiken som en del av den övergripande infrastrukturpolitiken ligger i linje med vad som efterfrågas i *motion 2010/11:T226 yrkande 12 (V)*, varför motionen avstyrks.

Otrygga miljöer m.m.

När det gäller frågor om jämställdhet inom transportområdet, som bl.a. tas upp i motion 2010/11:T226 (V), har utskottet tidigare framhållit att kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets utformning, och deras värderingar ska tillmätas samma vikt (bet. 2009/10:TU21). Det innebär att ett jämställt transportsystem är en central aspekt av funktionsmålet i den nya målstrukturen. Den huvudsakliga strategin för att uppnå detta är jämställdhetsintegrering, vilket innebär att besluten inom alla politikområden ska präglas av ett jämställdhetsperspektiv.

Utskottet vill i sammanhanget också framhålla att av budgetpropositionen för 2011 (prop. 2010/11:1 utg.omr. 22 Kommunikationer) framgår att i projekten Stationer för alla och Attraktiva stationer arbetar Trafikverket tillsammans med sektorns aktörer för att göra stationer och resecentrum tillgängliga för alla resenärer, trygga och säkra samt mer attraktiva som bytespunkter och samlingsplatser.

Utskottet kan därmed konstatera att Trafikverket redan arbetar i enlighet med den planeringsinriktning som kommer till uttryck i den aktuella motionen. *Motion 2010/11:T226 yrkande 5 (V)* avstyrks följaktligen.

Cykeln och kollektivtrafiken

I motion 2010/11:T504 (MP) föreslår motionärerna att cykel- och kollektivtrafik blir norm i kommunal stadsplanering. Utskottet vill med anledning av motionsförslaget erinra om att i september 2010 tillkallade regeringen en särskild utredare som ska se över de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla (dir. 2010:93). Översynen ska syfta till att öka cykeltrafiken och göra den säkrare. Utredaren bör i första hand se över de bestämmelser som reglerar planering och utformning av trafikmiljön samt trafikreglerna för cykeltrafik. Vidare bör utredaren se över de regler och andra förutsättningar som påverkar cykelparkering och möjligheten att ta med cykel på tåg och buss. Uppdraget, som ska redovisas senast den 1 maj 2012, kan dock om utredaren finner det relevant även omfatta andra regler och förutsättningar som är viktiga i detta sammanhang.

Utskottet kan alltså konstatera att regeringen har tillsatt en utredning som ska ta upp frågor som berör det som efterfrågas i motionen. Därför behövs inget initiativ från riksdagens sida, och *motion 2010/11:T504 yrkande 1 (MP)* avstyrks.

Förnybara drivmedel i kollektivtrafiken

Med anledning av motionsförslaget om att kollektivtrafiken ska drivas med förnybara drivmedel vill utskottet framhålla att Näringsdepartementet den 3 mars 2011 överlämnade en lagrådsremiss om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster. I lagrådsremissen lämnas förslag till en ny lag, som avser att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena och ener-

giefteffektiva vägtransportfordon. Syftet är att främja marknaden för rena och energieffektiva fordon. I förslaget till ny lag står att upphandlande myndigheter och enheter vid köp och leasing av bilar ska beakta den energi- och miljöpåverkan som är kopplad till driften under hela användningstiden.

Utskottet vill erinra om Svensk Kollektivtrafiks miljöprogram som nu har utvecklats till ett branschgemensamt dokument. Programmet har arbetats fram i samarbete med Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet och Branschföreningen Tågoperatörerna. De miljömål som satts upp är bl.a. att 2020 ska minst 90 % av kollektivtrafikens persontransportarbete utföras med fossilfri energi, och kollektivtrafiken ska använda 25 % mindre energi per personkilometer jämfört med 2007.

Utskottet vill också erinra om att i enlighet med riksdagens beslut den 20 maj 2009 om mål för transportpolitiken ska det övergripande målet även fortsättningsvis vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I och med riksdagens beslut har de tidigare sex delmålen ersatts med dels ett funktionsmål om tillgänglighet, dels ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.

Mot bakgrund av det anförda anser utskottet att det inte behövs något initiativ från riksdagens sida. *Motion 2010/11:T246 (KD)* avstyrks därmed.

Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen avslår motioner om färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade bl.a. med hänvisning till tidigare ställningstagande och pågående beredningsarbete.

Jämför reservation 16 (S, MP, V).

Motionerna

I *motion 2010/11:T202 av Johan Linander och Per Lodenius (båda C)* framhålls att lagen (1997:735) om riksfärdtjänst utgår från att det är inom Sveriges gränser som det är rimligt och naturligt att åka för den som är funktionshindrad. Den synskadade mamman i Malmö kan alltså få rätt att besöka sin dotter i Kiruna, en resa som förmodligen kostar tiotusentals kronor med ledsagare, medan lagen inte kan medge riksfärdtjänst till hennes andra dotter i Köpenhamn – en resa som tar cirka en halvtimme och kos-

tar några hundralappar. Motionärerna är införstådda med att det måste finnas geografiska gränser för när riksfärdtjänst ska få användas, men det är fullt rimligt att göra lagen flexiblare så att korta resor till våra nordiska grannländer kan medges, anser motionärerna.

I *motion 2010/11:T203 av Anders Andersson (KD)* anføres att en förutsättning för ett aktivt och delaktigt liv är kunna förflytta sig. När kollektivtrafiken blir mer tillgänglig kan den användas av fler som annars är i behov av färdtjänst. Målet måste vara att alla, oavsett funktionsnedsättning, ska kunna nyttja den allmänna kollektivtrafiken hela resan, från start till mål. Det ställer krav på systemlösningar där hela stråk ska uppfylla gemensamma krav på tillgänglighet. Tillgänglighetsarbetet ska inkludera både fordon, stationer och hållplatser samt vägen till kollektivtrafiken. Regeringen har ett övergripande ansvar och bör därför ytterligare driva på tillgänglighetsarbetet på olika nivåer.

I *motion 2010/11:T317 av Billy Gustafsson (S)* framhålls att färdtjänsten i många kommuner fungerar på ett utmärkt sätt. Ett problem är dock att omfattning, tillgänglighet, avgifter m.m. varierar mellan kommunerna. Möjligheten för en funktionshindrad person att ta del av samhällets stödinsatser är med andra ord beroende på vilken kommun hon eller han bor i. Frågan har tidigare varit föremål för riksdagens behandling men utan önskvärt resultat. Motionärerna menar att frågans principiella dimension kvarstår, nämligen den om en ändring som likställer funktionshindrades rättigheter oavsett kommuntillhörighet. Mot denna bakgrund finns ett behov av att överväga någon form av mer enhetliga och gemensamma regler för färdtjänsten, anser motionärerna.

I *motion 2010/11:T416 av Lars Beckman (M)* framhålls att rullstolstaxi innebär en stor frihet för den enskilde i hans eller hennes möjligheter att leva ett vanligt och funktionellt liv. Motionärerna pekar bl.a. på att i vissa kommuner i Sverige har man sådana regler att den funktionsnedsatte måste beställa färdtjänst minst tre veckor i förväg för att åka till en annan kommun. I grunden måste den som har ett funktionshinder kunna leva ett så vanligt liv som möjligt samt kunna förflytta sig på ett smidigt sätt. Motionärerna föreslår en översyn om att göra rullstolstaxi till en nationell fråga.

I *motion 2010/11:T463 av Roza Güclü Hedin och Kurt Kvarnström (båda S)* anser motionärerna att färdtjänsten utvecklats till en resandeform där brukarna många gånger inte kan passa tider, sköta sina åtaganden i arbetslivet eller som föräldrar, eller i övrigt resa på samma villkor som övriga medborgare. Kommunernas olika tillämpning av lagen innebär att det har uppstått otaliga variationer i hur färdtjänsten kan användas på olika håll i Sverige. Motionärerna framhåller behovet av att överväga någon form av mer enhetliga och gemensamma regler för färdtjänsten.

I motion 2010/11:T468 av Marie Nordén och Maria Stenberg (båda S) framhåller motionärerna att riksfärdtjänsten fungerar mycket olika från kommun till kommun. Bedömningen av vilken funktionsnedsättning som berättigar till riksfärdtjänst, begränsningar av antalet riksfärdtjänstresor och begränsningar av vad man får ha med sig för bagage under resan är exempel på olikheter. Det har hänt att man nekats att ta med sig ledsagare under resan därför att man åker taxi hela vägen eller därför att man har med sig en ledarhund. I ett antal kommuner går det i dag inte att få resa med riksfärdtjänst om man är gravt synskadad eller helt blind. Motionärerna efterlyser en översyn av riksfärdtjänsten i syfte att åstadkomma enhetliga regler i hela landet.

Utskottets ställningstagande

När utskottet senast behandlade frågor om färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade i juni 2010 (bet. 2009/10:TU21) framhölls betydelsen av dessa viktiga frågor. Utskottet har även i tidigare betänkanden behandlat dessa frågor och bl.a. konstaterat att det i närtidssatsningar på trafikens infrastruktur ingick 150 miljoner kronor för att påskynda en anpassning av järnvägsstationer för funktionshindrade. Utskottet har också sagt sig vara bekymrat över att regeringen bedömt att målet som riksdagen beslutat om att kollektivtrafiken ska göras tillgänglig för personer med funktionsnedsättning senast 2010 inte såg ut att nås.

Vidare har utskottet hänvisat till EU-förordningen om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, kallad för järnvägspassagerarförordningen, som trädde i kraft i slutet av 2009. Skyddet för järnvägspassagerarna har därmed utökats, särskilt vad gäller passagerare med funktionshinder eller nedsatt rörlighet eftersom förordningen bl.a. innehåller bestämmelser om icke-diskriminering och rätt till assistans (ledsagning). Med anledning av järnvägspassagerarförordningen har Trafikverket och Jernhusen AB börjat tillhandahålla assistans på 124 järnvägsstationer för personer som är i behov av det i samband med tågresor.

Utskottet kan konstatera att den regionala kollektivtrafikmyndigheten i den nya kollektivtrafiklagen ges ett övergripande ansvar för att verka för att kollektivtrafiken i länet anpassas så att den är tillgänglig för alla resenärgrupper. I trafikförsörjningsprogrammet ska det redovisas tidsbestämda mål och åtgärder för hur kollektivtrafiken ska anpassa med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning. Vidare ska myndigheten definiera vilka bytespunkter och linjer i ett prioriterat nät som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.

När det gäller frågor om färdtjänst, som tas upp i flera motioner, är detta en transportform som är avsedd att komplettera kollektivtrafiken. Färdtjänst ska vara tillgänglig för personer som har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel. Tillstånd att nyttja färdtjänst beviljas av kommunen efter behovspröv-

ning. Färdtjänsten regleras i lagen (1997:736) om färdtjänst. Riksfärdtjänst är en transportform som i huvudsak avser resor mellan kommuner. Kommunen är tillståndsansvarig och lämnar ersättning för kostnader utöver normala reskostnader för personer som till följd av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett särskilt kostsamt sätt. Riksfärdtjänsten regleras i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst.

Utskottet vill erinra om att Utredningen om en ny kollektivtrafiklag också fick i uppdrag att studera om det var lämpligt att föra ihop lagarna om färdtjänst och riksfärdtjänst. Utredningen lämnade ett förslag på en sådan samlad lag. Inom ramen för den föreslagna lagstiftningen om en ny kollektivtrafiklag valde dock regeringen att inte ta upp detta förslag till behandling. Utskottet kan i sammanhanget också erinra om att Utredningen om en ny kollektivtrafiklag i sitt slutbetänkande SOU 2009:81 Lag om resenärs rättigheter i lokal och regional kollektivtrafik har lämnat förslag till hur resenärsrättigheter i kollektivtrafiken kan stärkas i den svenska lagstiftningen. Utredaren har bl.a. föreslagit att det lagstiftas om vissa särskilda rättigheter för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet. Det handlar om rätten att resa samt om rätt till assistans, ledsagning och information. Regeringen, som remissbehandlat utredningens betänkande bereder nu frågan och planerar att överlämna en proposition till riksdagen i slutet av 2011.

Utskottet kan i sammanhanget nämna att Sveriges Kommuner och Lands-ting (SKL) har presenterat en studie om stöd till personer med funktionsnedsättning, som bl.a. baseras på en granskning av kommunernas webbplats sommarens 2010. Resultatet visar bl.a. att i stort sett samtliga kommuner har webbplats med information för personer med funktionsnedsättning. Av studien framgår dock att det finns ett utvecklingsbehov när det gäller webbplatsernas utformning. Vidare vill utskottet framhålla att trafikhuvudmännen arbetat med att successivt öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning inom kollektivtrafiken. Som exempel kan nämnas att Storstockholms lokaltrafik (SL), Västtrafik och Skånetrafiken har ledsagarservice som bl.a. innebär att en resenär med funktionsnedsättning som behöver hjälp att byta mellan olika färdmedel eller linjer får ledsagning.

För att bedöma tillgängligheten på vägnätet för personer med funktionsnedsättning mäts andelen busshållplatser som åtgärdats så att de blir användbara för personer med funktionsnedsättning. Utskottet kan nu notera att av regeringens redovisning i budgetpropositionen för 2011 av det nationella handlingsprogrammet för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling framgår att 81 % av busshållplatserna på det nationella vägnätet åtgärdats, 59 % på det regionala vägnätet och 70 % på det kommunala vägnätet. Utskottet kan instämma med regeringen att ökade förutsättningar därmed har skapats för att en större andel personer med funktionsnedsättning ska kunna använda sig av transportsystemet.

Utskottet har tidigare gett uttryck för att behovet av åtgärder för att göra kollektivtrafiken användbar för personer med funktionsnedsättning i grunden är en demokratifråga, dvs. att det handlar om att skapa möjligheter för alla personer att på lika villkor kunna arbeta, studera och delta i olika aktiviteter i samhället. Utskottet kan konstatera att viktiga frågor som rör tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning har uppmärksamats och att regeringen har vidtagit åtgärder för att förbättra resemöjligheterna även för dessa resenärsgupper. Som framgått bereds också vissa frågor vidare inom Regeringskansliet.

Motionerna 2010/11:T202 (C), 2010/11:T203 (KD), 2010/11:T317 (S), 2010/11:T416 (M), 2010/11:T463 (S) och 2010/11:T468 (S) avstyrks mot denna bakgrund av utskottet.

Gotlandstrafiken

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen avslår motioner om Gotlandstrafiken, bl.a. med hänvisning till tidigare ställningstaganden och pågående arbete inför nästa avtalsperiod för färjetrafiken till Gotland.

Jämför reservation 17 (S, MP) och särskilt yttrande (V).

Motionerna

I *motion 2010/11:T286 av Christer Engelhardt (S)* anfördes att Gotlands läge gör kommunikationerna med omvärlden till en nyckelfråga, och förbindelserna med fastlandet är avgörande för Gotlands utveckling och konkurrenskraft i förhållande till andra delar av Sverige. Trafiksystemen ska inrymma utvecklingsmöjligheter och flexibelt kunna anpassas till nya förutsättningar. För tillväxt och utveckling är även fungerande transportmarknader viktiga. Bra kommunikationer till och från Gotland är en betydelsefull del av Gotlands profil och varumärke. Målgrupperna för trafiken är framför allt den bofasta befolkningen på Gotland och det gotländska näringslivet. Motionären anser att infrastrukturplaneringen bör beakta behovet av goda förbindelser till och från Gotland.

I *motion 2010/11:T287 av Christer Engelhardt (S)* sägs att en väl fungerande och kvalitativ färjetrafik mellan Gotland och det svenska fastlandet är av avgörande betydelse för Gotlands utveckling och konkurrenskraft i förhållande till övriga delar av Sverige. På samma sätt är det statens ansvar att det finns likvärdiga transportmöjligheter i hela landet och att Gotland i detta avseende inte får ges sämre villkor än övriga landet. Riksdagen har också vid olika tillfällen gett uttryck för detta. Då Gotlandstrafiken är en del av det nationella trafiksystemet, anser motionären att det är

av avgörande betydelse att de beslut som möjligen är på väg att ge Gotlands kommun (Region Gotland) ett ansvar för nuvarande och kommande trafikavtal med Gotlandstrafiken, inklusive upphandlingen för kommande perioder, inte enbart fattas av regeringen utan att de också underställs riksdagen för prövning.

I *motion 2010/11:T288 av Christer Engelhardt (S)* tas frågan om Gotlandstillägget upp. Motionären hänvisar till en rapport av myndigheten Tillväxtanalys, som föreslår att systemet med Gotlandstillägget avskaffas. Skälen för detta är flera, bl.a. anser man att systemet motverkar en konkurrens på lika villkor på transportmarknaden, att det inte finns möjligheter till insyn i hur systemet fungerar och att effekterna därmed inte kan utvärderas. Tillväxtanalys anser att en lämplig tidpunkt för att avskaffa dagens system kan vara i samband med den nya avtalsperioden för färjetrafiken från 2015. Enligt motionären är det av största vikt att något börjar hända i frågan om Gotlandstillägget i enlighet med vad Tillväxtanalys förordade om vikten av att en avreglering sker under ordnade former.

I *motion 2010/11:T293 av Gustaf Hoffstedt (M)* anförs att statliga Rikstrafiken kommer att läggas ned. Ansvar och verksamhet kommer att övergå till Trafikverket. Det är en utveckling som är välkommen, inte minst mot bakgrund av de ofta egendomliga turer upphandling av färjetrafiken till och från Gotland tagit. Gotlands kommun, som vid årsskiftet övergår till Region Gotland, har visat intresse för att överta det upphandlande ansvaret för trafiken, dock med betoning på statens fortsatta finansieringsansvar. Ett sådant samarbete mellan staten och Region Gotland synes intressant. I mötet mellan statens resurser och regionens detaljkompetens torde trafiken ges goda förutsättningar vid framtida upphandlingar.

I *motion 2010/11:T504 yrkande 29 av Stina Bergström m.fl. (MP)* anförs att många i dag väljer att ta med sig bilen då de åker till Gotland. Motionärerna vill införa ekonomiska styrmedel så att fler människor lämnar bilen hemma och i stället tar med sig cykeln. Det kan innebära bra paketpris på att ställa bilen på fastlandet och ta med sig cykeln på båten, kombinerat med anpassat boende och god information till cyklister. Rikstrafiken bör i upphandlingen av Gotlandstrafiken ställa krav på säker och trygg bilparkering i Nynäshamn och Oskarshamn och därmed uppmanra att lämna bilen på fastlandet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att linjesjöfarten till och från Gotland reglerats av staten sedan 1971. Den modell som staten tillämpar för att tillhandahålla trafiken är anbudsförfarande i konkurrens. En förutsättning för den modell som staten har valt att tilldela tjänstekoncession är konkurrens mellan operatörer och att flera anbud lämnas in. Från 1999 till 2010 var Rikstrafiken den myndighet som ansvarade för att trafiken kom till stånd. Från 2011

ligger detta ansvar på Trafikverket. Sedan det statliga engagemanget inleddes har, med undantag för en avtalsperiod 1988–1997, operatörerna varit Rederiaktiebolaget Gotland och Destination Gotland. Avtalsperioden för den nuvarande operatören Destination Gotland AB är 2009–2015 (den 31 januari). Antalet resor var ca 1,6 miljoner 2009 och ersättningen från staten uppgick till ca 350 miljoner kronor. För att kompensera transportföretagen för merkostnaderna i samband med transporter mellan Gotland och fastlandet har dessa rätt att debitera ett frakttillägg i all inrikes fjärrtrafik, det s.k. Gotlandstillägget.

Utskottet har behandlat frågor om Gotlandstrafiken vid ett flertal riksmöten. Utskottet har då understrukit att Gotlands län framför allt präglas av beroendet av goda förbindelser med fastlandet, såväl för gods och egen befolkning som för turistflöden. Utskottet har också framhållit att staten har ansvar för att det finns tillfredsställande transportmöjligheter även på Gotland och att frågan om ett slopande av det s.k. Gotlandstillägget bör ha en hög prioritet.

Med anledning av de nu väckta motionerna vill utskottet lyfta fram att infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd besökte Gotland den 24 november 2010. Syftet med besöket var att diskutera den framtida Gotlandstrafiken med Gotlands kommunstyrelsens ordförande Åke Svensson och andra företrädare för kommunen. Statsrådet klargjorde då att staten ska ha ett fortsatt ansvar för färjetrafiken till och från Gotland, men med ökat inflytande från kommunen. Gotlands kommun utlovades därför att bli involverad i processen med att ta fram förfrågningsunderlag för nästa avtalsperiod.

Som utskottet ser det är riksdagens tidigare ställningstaganden om Gotlandstrafikens betydelse i linje med vad som efterfrågas i flera av de nu behandlade motionerna. Utskottet vill även lyfta fram den pågående processen inför nästa avtalsperiod där Gotlands kommun har utlovats ett ökat inflytande. Enligt utskottets mening bör det dock inte vara riksdagens uppgift att inför den förestående trafikupphandlingen ställa detaljerade krav på exempelvis utformningen av bilparkering vid färjelägena. Utskottet förutsätter i stället att riksdagens transportpolitiska mål om en hållbar utveckling utgör en utgångspunkt även för den framtida utformningen av färjetrafiken till Gotland.

Mot bakgrund av det anförda avstyrks *motionerna 2010/11:T286 (S), 2010/11:T287 (S), 2010/11:T288 (S), 2010/11:T293 (M) och 2010/11:T504 yrkande 29 (MP)*.

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. Allmänna utgångspunkter för järnvägstrafiken, punkt 1 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Stina Bergström (MP) och Jonas Sjöstedt (V).

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. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2010/11:T226 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 2 och 7,

2010/11:T272 av Sven-Erik Österberg (S) yrkandena 1–5,

2010/11:T276 av Per Svedberg m.fl. (S),

2010/11:T377 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 6 och 7 samt

2010/11:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 3.

Ställningstagande

För att nå de transport- och miljöpolitiska målen som fastställts av riksdag och regering krävs att tågtrafiken upprätthålls och utvecklas. Vi vill också peka på de samordningsproblem som blivit uppenbara de två senaste vinternarna bl.a. när resenärer fått vänta ute i kylan när väntsalarna på stationerna varit stängda. Vi föreslår att det bör ligga i Trafikverkets, Jernhusen AB:s och SJ AB:s grundläggande uppdrag att skapa former för väsentligt bättre samverkan.

Vi konstaterar vidare att styrningen av SJ AB endast är baserad på finansiella målsättningar, vilket inte är rimligt sett till att bolaget är en del av den grundläggande samhällsliga infrastrukturen. Vi vill se en väsentligt tydligare styrning av SJ och en bredare definition av företagets målsättningar. Avkastnings- och soliditetskrav är inte ensamma några goda styrinstrument för en långsiktig och ansvarstagande nationell järnvägsverksamhet. SJ:s roll måste förstås ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Vi föreslår att SJ AB:s finansiella målsättningar kompletteras med ett tydligt samhällsuppdrag. Som exempel skulle SJ AB:s uppdrag också kunna vara att bidra till en fördubbling av andelen resande med kollektivtrafik och innehålla krav på samordning mellan den interregionala och regionala tågtrafiken. För att

ett nytt samhällsuppdrag ska kunna fullgöras på ett tillfredsställande sätt bör man också överväga styrelsens sammansättning och vilka beslut som ska underställas bolagsstämman.

Vi vill slutligen framhålla att bra kommunikationer är en förutsättning för en fungerande arbetsmarknad och för en bättre miljö. Satsningar på infrastruktur är ett effektivt sätt att stimulera sysselsättningen, varför det är viktigt att tågtrafiken fungerar i hela landet. Vi anser därför att regeringen bör göra en översyn av tågtrafiken för att göra den mer tillgänglig för arbetspendling.

Detta bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

2. Järnvägstrafikens reglering, punkt 2 (MP, V)

av Stina Bergström (MP) och Jonas Sjöstedt (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2010/11:T226 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 3 och

2010/11:T377 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 8 och

bifaller delvis motion

2010/11:T226 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 1.

Ställningstagande

Vi anser att statsmakternas beslut om avregleringar och privatiseringar missgynnar den enskilda individen och leder till en försämrad och svåröverblickbar järnvägstrafik. Vi menar att fler människor kommer att känna sig tvingade att ta bil, vilket betyder att de miljö- och klimatmål som är uppsatta blir svåra eller rent av omöjliga att nå. En avreglering av tågtrafiken är inte ett sätt att stärka järnvägen, utan snarare ett sätt att undergräva förutsättningarna för ett effektivt och sammanhållet järnvägssystem. Vi anser att staten bör ta ett helhetsansvar för tågtrafiken och att avregleringen bör avbrytas. Vi föreslår att riksdagen begär att regeringen återkommer med ett förslag som innebär att SJ AB får huvudansvaret för den nationella persontrafiken. Detta kräver också att SJ:s trafikeringsrätt kompletteras med en skyldighet att genom trafikeringsplikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.

Detta bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

3. Järnvägens kapacitet och robusthet, punkt 3 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Stina Bergström (MP) och Jonas Sjöstedt (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2010/11:T226 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 8 och 9,

2010/11:T272 av Sven-Erik Österberg (S) yrkande 6,

2010/11:T377 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1–3,

2010/11:T386 av Fredrik Lundh Sammeli (S),

2010/11:T465 av Tommy Waidelich m.fl. (S) och

2010/11:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Vi anser att majoriteten av de förseningar och störningar som drabbat järnvägstrafiken under senare år har sin orsak i ett slitet och överbelastat järnvägsnät. Resenärerna har under de två senaste vintrarna utsatts för svåra påfrestningar. Vi delar därför de förslag till åtgärder som utredningen Förbättrad vinterberedskap (SOU 2010:69) anser måste vidtas – både på kort och lång sikt – för att göra det svenska järnvägssystemet mer robust. Vi föreslår därför att regeringen omedelbart ger Trafikverket i uppdrag att redovisa ett samlat åtgärdsprogram för järnvägens vinterberedskap.

Vi vill också uppmärksamma vad Trafikverket i en rapport i februari 2011 redovisade om situationen i det svenska järnvägsnätet. Enligt Trafikverket finns det risk att situationen kommer att förvärras snarare än att förbättras till följd av bl.a. den prognostiserade ökningen av trafikunderlaget de närmaste tio åren, eftersläpande drift och underhåll, en åldrande teknisk infrastruktur och begränsad kapacitetsutbyggnad i den nuvarande nationella planen. Även om Trafikverket startat ett effektiviseringsarbete för att skapa ökat utrymme för de nödvändiga förändringarna kommer detta arbete – enligt Trafikverket – ändå inte att vara tillräckligt för att möta alla utmaningarna. Trafikverket bedömer därför att även en översyn av delar av den nationella planen för utveckling av transportsystemet 2010–2021 kan bli nödvändig.

Vi anser också att det är viktigt att Trafikverkets ansvar blir tydligt för exempelvis samordning mellan aktörer, teknisk utrustning för snöröjning, störningsinformation till resenärerna och hur ersättningsrafiken ska organiseras. För att komma till rätta med störningar och omfattande tågförseningar kräver vi ökade statliga medel till underhåll av järnvägen.

Vi menar också att om andelen resande med kollektivtrafik ska fördubblas, andelen gods på spåren öka och ett robust järnvägssystem skapas måste kapaciteten i järnvägsnätet vidgas. Det krävs tydliga prioriteringar och ett trafikslagsövergripande synsätt kring hur investeringsvolymerna bäst ska kunna användas för att uppnå de transport- och miljöpolitiska målen.

Detta bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

4. Banunderhållets organisation, punkt 4 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Stina Bergström (MP) och Jonas Sjöstedt (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2010/11:T272 av Sven-Erik Österberg (S) yrkandena 7 och 8 samt 2010/11:T377 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 9.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla betydelsen av att utveckla nya metoder för att bättre styra underhållsåtgärderna inom järnvägstrafiken. En viktig fråga i sammanhanget är hur järnvägsunderhållet är organiserat. Sedan ett antal år tillbaka är järnvägsunderhållet konkurrensutsatt i syfte att få ökad effektivitet genom att fler operatörer agerar på marknaden. Med facit i hand kan vi konstatera att så inte skett. Vi anser därför att det behövs en översyn av hur underhållet ska organiseras. Vi föreslår att Infranord AB, tidigare Banverket Produktion, behålls i statlig ägo och att förutsättningarna för att återföra det löpande eller avhjälpande underhållet till Trafikverket ska studeras.

Detta bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

5. Järnvägsstationer, punkt 5 (MP, V)

av Stina Bergström (MP) och Jonas Sjöstedt (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2010/11:T226 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 4 och 2010/11:T377 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 10.

Ställningstagande

Vi anser att järnvägsstationerna har en nyckelfunktion i järnvägssystemet. Eftersom Trafikverket redan i dag ansvarar för en rad aktiviteter i anslutning till stationerna, t.ex. informationsanläggningar och plattformar, finns det uppenbara skäl att samordna verksamheten på ett bättre sätt. Vi anser därför att driften av Jernhusen AB:s verksamheter bör föras över till Trafikverket för att ge tågresenärerna en optimal service och tillgänglighet. Detta ska innefatta stationer, verkstäder och terminaler. Vi anser att järnvägsstationer, verkstäder, terminaler, mark m.m. ska vara ett sammanhållet system med ett samhällsuppdrag i stället för det ensidiga avkastningskrav som finns i dag.

Detta bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

6. Banavgifter, punkt 6 (MP, V)

av Stina Bergström (MP) och Jonas Sjöstedt (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2010/11:T281 av Siv Holma m.fl. (V) och

2010/11:T377 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 11.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att regeringens aviserade höjning om en fördubbling av banavgifterna medför ökade kostnader för järnvägstrafiken. Samtidigt har regeringens planer på att införa en kilometerskatt för tunga lastbilar och en flygskatt helt avstannat. Det innebär att prisrelationen mellan järnväg och lastbil respektive flyg kommer att förskjutas ytterligare till järnvägens nackdel. Detta anser vi inte vara rimligt utan föreslår att de transportslag som har störst klimat- och miljöpåverkan beskattas utifrån detta. Innan detta är genomfört anser vi att nivån på banavgifterna ska vara oförändrade.

Detta bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

7. Resenärsfrågor, punkt 7 (V)

av Jonas Sjöstedt (V).

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. Därmed bifaller riksdagen motion 2010/11:T226 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 6 och avslår motion 2010/11:T247 av Penilla Gunther (KD).

Ställningstagande

Jag anser att de senaste årens ökning av antalet operatörer på spår har lett till sämre information och till att resenären har fått svårare att få en överblick över systemet. Så länge det finns olika aktörer inom järnvägssystemet ska resenärerna inte behöva fundera på vad eller vem som orsakat förseningen; de efterfrågar att så snabbt som möjligt få korrekt information, bl.a. om tidsförluster och om vilka åtgärder som vidtagits för att minimera skadan. Jag föreslår därför att regeringen utreder möjligheten och förutsättningarna för att skapa ett resanderåd.

Detta bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

8. Europeisk samordning, punkt 8 (S)

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S) och Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2010/11:T460 av Sven-Erik Österberg m.fl. (S) och avslår motion 2010/11:T409 av Penilla Gunther (KD) yrkande 5.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att EU inte bara ska garantera en fri europeisk marknad, utan även en fri rörlighet för medborgarna i Europa. Därför måste en kraftsatsning göras på snabbtåg som kan konkurrera med flyget. Det är viktigt att människor och varor kan färdas på det mest miljövänliga sättet samtidigt som detta kan ske med både komfort, snabbhet och rimliga taxor. Ett sådant synsätt ger regioner och individer bra möjligheter att utvecklas i hela EU. Vi vill understryka behovet av en gemensam järnvägspolitik för EU och anser att Sverige ska gå i täten för att få till stånd en enhetlig standard för europeisk tågtrafik.

Detta bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

9. Tåglägen och tåguppehåll, punkt 10 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Stina Bergström (MP) och Jonas Sjöstedt (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2010/11:T499 av Johan Andersson m.fl. (S) och 2010/11:T500 av Johan Andersson (S).

Ställningstagande

Vi anser att bra kommunikationer är en förutsättning för en fungerande arbetsmarknad och för en bättre miljö. I tider med ökad arbetslöshet, ekonomisk kris och ett krav att söka arbete i hela landet vid arbetslöshet är bra kommunikationer särskilt viktiga. Ett nytt arbete på annan ort innebär långa pendlingsavstånd mellan arbete och bostad. Vi föreslår därför att man i infrastrukturplaneringen studerar förutsättningarna för åtgärder som underlättar tågstopp på mindre orter.

Vi anser också att det vid fördelning av tåglägen är viktigt att även ta hänsyn till den lokala och regionala tågtrafiken, så att denna inte nedprioriteras i förhållande till den nationella trafiken, vilket vi sett exempel på i pendeltågtrafiken i Östergötland.

Detta bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

10. Upprustning av lågtrafikerade banor, punkt 11 (MP, V)

av Stina Bergström (MP) och Jonas Sjöstedt (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2010/11:T524 av Annika Lillemets (MP) yrkande 3.

Ställningstagande

Vi anser att en upprustning av lågtrafikerade banor skulle kunna binda samman regioner och ge stora regionalpolitiska vinster. Därför bör t.ex. den befintliga järnvägen mellan Linköping och Västervik, Tjustbanan, samt mel-

lan Linköping och Kalmar, Stångådalsbanan, rustas upp för högre hastigheter. En upprustning av dessa länsbanor och andra länsbanor i landet skulle förbättra utnyttjandet och ge matarlinjer till de större järnvägsstråken.

Detta bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

11. Allmänna utgångspunkter för kollektivtrafiken, punkt 12 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Stina Bergström (MP) och Jonas Sjöstedt (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2010/11:T290 av Phia Andersson m.fl. (S) och

2010/11:T502 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP) yrkande 1 och avslår motion

2010/11:C311 av Irene Oskarsson (KD) yrkande 9.

Ställningstagande

Vi anser att en gemensam värdegrund handlar om att utveckla en gemensam service och hållbarhetskultur för kollektivtrafiken. Alla transporter ska bidra till regional utveckling, ett hållbart samhälle och ökad jämställdhet.

Vi anser också att kollektivtrafiken är en nyckelfaktor för att få en hållbar stad, där transporter sker snabbt, yteffektivt och med låg miljöpåverkan. Det är i städer och tätorter som den största potentialen finns för att bygga effektiv och attraktiv kollektivtrafik. Men kollektivtrafiken måste även utvecklas i landsbygden för att underlätta tillvaron för alla som bor där. Vi anser att det är viktigt med god service, tillgänglighet och trygghet för att kunna öka det kollektiva resandet i hela landet.

För att styra mot en övergång till mer kollektivtrafikresande anser vi att regeringen bör verka för att ett nationellt mål om att fördubbla andelen resande med kollektivtrafik kan upprättas.

Detta bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

12. Kollektivtrafikens organisering, punkt 13 (V)

av Jonas Sjöstedt (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2010/11:T226 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 10 och 11.

Ställningstagande

Jag vill framhålla att de länder som lyckats bäst med att attrahera resenärer till kollektivtrafiken har ett system som liknar det som Sverige haft under de senaste 10–15 åren. Det är ett system som innebär att det offentliga tar ett stort organisatoriskt och finansiellt ansvar medan själva utförandet kan bedrivas av olika aktörer. Jag vill därför att regeringen återkommer till riksdagen med ett förslag som river upp beslutet om att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik.

Jag anser också att det behövs en konkluderande översyn av kollektivtrafiken i huvudsak byggd på tidigare utredningsmaterial och som har som mål att fördubbla kollektivtrafikens andel av antalet resor till 2020. Översynen skulle även behöva presentera bl.a. hur kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning och vilka möjligheter det finns att samla den särskilda kollektivtrafiken som sjuk- och färdtjänstresor inom samma lagstiftning. Jag föreslår därför att regeringen tillsätter en ny utredning som har till uppgift att utifrån ovan nämnda inriktning skyndsamt ta fram konkreta förslag på hur man uppnår målet om att kollektivtrafiken ska fördubbla sin resandeandel till 2020.

Detta bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

13. Investeringar i kollektivtrafiken, punkt 14 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Stina Bergström (MP) och Jonas Sjöstedt (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2010/11:T226 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 12 och 2010/11:T502 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP) yrkande 2.

Ställningstagande

Enligt vår mening behövs särskilda insatser för att öka kollektivtrafikens andel av persontransporterna. Åtgärder som skulle gynna den enskilda resenären är t.ex. anläggning av busskörfält, ändringar av vägdragningar, säkra hållplatser och cykelparkeringar vid resecentrum. Vi föreslår därför att sta-

ten ger stöd till investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur för att göra den mer attraktiv och för att nå målet att fördubbla andelen resande med kollektivtrafiken.

Detta bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

14. Otrygga miljöer m.m., punkt 15 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Stina Bergström (MP) och Jonas Sjöstedt (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2010/11:T226 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 5.

Ställningstagande

För att kunna öka andelen resande med kollektivtrafiken är det viktigt att den enskilda resenären får god service, hög tillgänglighet, trygghet och en trevlig atmosfär. Vi anser att det i annat fall kan bli svårt att öka det kollektiva resandet. Kvinnors och mäns uppfattning om offentliga miljöer är olika och bygger på olika riskbedömningar. Vi föreslår att Trafikverket ges ett speciellt uppdrag att bygga bort otrygga miljöer, såsom mörka tunnlar och passager, för att på så sätt öka trygghetsupplevelsen för bl.a. kvinnor.

Detta bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

15. Kollektivtrafik och cykel som norm, punkt 16 (MP, V)

av Stina Bergström (MP) och Jonas Sjöstedt (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att bilen fortfarande är norm i den fysiska planeringen. Det innebär att cykel, liksom kollektivtrafik och fotgängare, ofta får stå tillbaka för bilens framkomlighet. Att planera för ökad framkomlighet innebär i de allra flesta fall att det underförstått handlar om bilarnas framkomlighet. Skulle begreppet framkomlighet breddas och även inkludera

fotgängare, cyklisterna och kollektivtrafikresenärer skulle åtgärderna bli annorlunda. Större utrymme i stadsmiljön skulle prioriteras för dessa andra transportslag. När nya bostäder byggs finns en parkeringsnorm som visar en nivå för antalet parkeringsplatser per lägenhet. Motsvarande krav på tillgänglighet för kollektivtrafik eller cykelparkeringar finns inte. Bilparkeringsplatser tar upp stora ytor, exempelvis tar en enda parkerad bil upp 25–30 kvadratmeter. Det är en yta stor nog att rymma ett normalt studentrum eller minst tio parkerade cyklar. En cykel kräver en kvadratmeter på vägen, en åttondel av vad en bil kräver. En spårvagn kräver endast 0,75 kvadratmeter per person. Detta visar tydligt vilka transportmedel som är yteffektiva. I städer och tätorter där utrymmet alltid är begränsat av bebyggelse måste vi alltså använda ytan smartare.

Resvaneundersökningar har visat att de stadsstrukturer som upplevs som smidigast att köra bil i inte är de städer där man har verkat för en god framkomlighet för bilisten, utan tvärtom. För att vägarna inte ska korka igen krävs en fungerande kollektivtrafik.

Vi anser mot den bakgrunden att cykeln och kollektivtrafiken ska bli norm i kommunal stadsplanering.

Detta bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

16. Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade, punkt 18 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Stina Bergström (MP) och Jonas Sjöstedt (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2010/11:T317 av Billy Gustafsson (S),

2010/11:T463 av Roza Güclü Hedin och Kurt Kvarnström (båda S) och

2010/11:T468 av Marie Nordén och Maria Stenberg (båda S) samt avslår motionerna

2010/11:T202 av Johan Linander och Per Lodenius (båda C),

2010/11:T203 av Anders Andersson (KD) och

2010/11:T416 av Lars Beckman (M).

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att färdtjänsten i många kommuner fungerar på ett utmärkt sätt. Ett problem är dock att omfattning, tillgänglighet, avgifter m.m. varierar mellan kommunerna. Möjligheten för en funktionshindrad person att ta del av samhällets stödinsatser är med andra ord beroende

på vilken kommun han eller hon bor i. Frågan har tidigare varit föremål för riksdagens behandling men utan önskvärt resultat. Vi menar att frågans principiella dimension kvarstår, nämligen den att om en regeländring som likställer funktionshindrades rättigheter oavsett kommuntillhörighet. Vi anser därför att det finns ett behov av att överväga någon form av mer enhetliga och gemensamma regler för färdtjänsten.

När det gäller riksfärdtjänsten fungerar den också mycket olika från kommun till kommun. Det gäller exempelvis bedömningen av vilken funktionsnedsättning som berättigar till riksfärdtjänst, antalet erhållna resor och vilken typ av bagage som får medföras på resan. Vi vill också peka på att i ett antal kommuner går det i dag inte att resa med riksfärdtjänst om man är gravt synskadad eller helt blind. Vidare har det hänt att man nekats riksfärdtjänst på grund av att ledarhund medföljer.

Vi anser att regeringen bör göra en översyn av riksfärdtjänsten i syfte att åstadkomma enhetliga regler i hela landet.

Detta bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

17. Gotlandstrafiken, punkt 19 (S, MP)

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S) och Stina Bergström (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2010/11:T286 av Christer Engelhardt (S),

2010/11:T288 av Christer Engelhardt (S) och

2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 29 och

avslår motionerna

2010/11:T287 av Christer Engelhardt (S) och

2010/11:T293 av Gustaf Hoffstedt (M).

Ställningstagande

Vi vill framhålla att Gotlands läge gör kommunikationerna med omvärlden till en nyckelfråga och att förbindelserna med fastlandet därmed är avgörande för Gotlands utveckling och konkurrenskraft i förhållande till andra delar av Sverige. Vi anser att trafiksystemen ska inrymma utvecklingsmöjligheter samt ha långsiktiga och förutsägbara förutsättningar vad gäller turtäthet, rimliga överfartstider, rimliga kostnader och god trafik året runt. För tillväxt och utveckling är även fungerande transportmarknader viktiga. Bra kommunikationer till och från Gotland är en betydelsefull del av Gotlands profil och varumärke. Vi anser att infrastrukturplaneringen bör

beakta behovet av goda förbindelser till och från Gotland som innebär ett långsiktigt hållbart kommunikationssystem, såväl ekonomiskt och socialt som ekologiskt.

Vi anser också att det ska finnas två fastlandshamnar – Nynäshamn och Oskarshamn – som utvecklas och görs mer tillgängliga för kollektivtrafiken. Vidare anser vi att det ska erbjudas en säker och trygg bilparkering i hamnarna för att öka möjligheterna att kunna lämna bilen kvar på fastlandet och i stället ta med sig cykeln till Gotland.

När det gäller Gotlandstillägget vill vi hänvisa till myndigheten Tillväxtanalys rapport där det föreslås att systemet med Gotlandstillägget avskaffas. Skälen för detta är, enligt rapporten, bl.a. att systemet motverkar en konkurrens på lika villkor på transportmarknaden, att det inte finns möjligheter till insyn i hur systemet fungerar och att effekterna därmed inte kan utvärderas. Tillväxtanalys anser att en lämplig tidpunkt för att avskaffa dagens system kan vara i samband med den nya avtalsperioden för färjetrafiken från 2015. Vi vill framhålla att det är av största vikt att något börjar hända i frågan om Gotlandstillägget i enlighet med vad Tillväxtanalys förordade om vikten av att en avreglering sker under ordnade former.

Detta bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

Särskilt yttrande

Gotlandstrafiken, punkt 19 (V)

Jonas Sjöstedt (V) anför:

Jag anser att utgångspunkten bör vara att gotlänningarna ska kunna åka till Stockholm och åter till Gotland på samma dag. Det innebär att målet måste vara dagliga avgångar året runt och att det finns tillgång till snabba färjor med högt ställda miljökrav som inom rimlig tid kan ta resenärer till fastlandet. Med tanke på den stora påfrestning Östersjön redan utsätts för är det viktigt att sjötrafiken till och från Gotland använder teknik som i möjligaste mån reducerar utsläpp till vatten och luft. Detta ska vara en utgångspunkt när man väger hastigheten på båtarna i förhållande till deras miljöpåverkan. Detta är betydelsefullt oberoende av om det är Trafikverket som upphandlar trafiken eller om det är staten som bedriver verksamheten.

Jag anser vidare att kostnaderna för person- och godstrafik borde jämföras med kostnader för motsvarande sträcka på fastlandet enligt det synsätt som redovisas av organisationen Vägpris.nu. Den föreslår att en resa till Gotland ska motsvaras av de rörliga kostnaderna för att framföra en personbil. Beräkningar från riksdagens utredningstjänst visar att statens nettokostnader skulle uppgå till ca 220 miljoner kronor med ett system som påminner om förslaget från organisationen Vägpris.nu. Jag anser därför att regeringen omgående utreder frågan om att så snart som möjligt införa ett vägpris till och från Gotland.

Enligt min mening är den enda riktiga och långsiktigt hållbara lösningen för Gotlandstrafiken att sjötrafiken till och från Gotland betraktas som ett statligt ansvar och att sjövägen får samma status som vilken riksväg som helst. Gotland kan inte leva och utvecklas positivt om man inte kan lita på att trafiken till och från ön har en långsiktig regelbundenhet. Det statliga ansvaret bör därför ligga på Trafikverket, som redan i dag har hand om annan färjetrafik som kan betraktas som en förlängning av andra vägar.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2010

2010/11:C311 av Irene Oskarsson (KD):

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillgängligheten med kollektivtrafik till viktiga turistmål bör förbättras.

2010/11:T202 av Johan Linander och Per Lodenius (båda C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att riksfärdtjänstlagen bör göras mer flexibel.

2010/11:T203 av Anders Andersson (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av systemlösningar med gemensamma tillgänglighetskrav i kollektivtrafiken.

2010/11:T226 av Siv Holma m.fl. (V):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag som innebär att SJ:s ensamrätt till kommersiell persontrafik återinförs.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckla ett system med helhetsansvar och som ställer tydligare krav på samordning mellan den interregionala och den regionala tågtrafiken.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att även ändra ägardirektivet när SJ:s trafikeringrätt och ensamrätt på länsgränsöverskridande sträckor återinförs så att trafikeringsrätten för SJ också innebär en skyldighet att genom trafikeringssplikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ansvaret för stationsbyggnaderna ska flyttas från Jernhusen AB till Trafikverket.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges ett speciellt uppdrag att bygga bort otrygga miljöer, såsom mörka tunnlar och passager, för att på så sätt öka trygghetsupplevelsen för bl.a. kvinnor.

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten och förutsättningarna för att skapa ett resanderåd.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör se över avkastnings- och utdelningsmålet så att det bidrar till att få fler att åka kollektivt och samtidigt minska miljö- och klimatpåverkan.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det för att komma till rätta med de omfattande tågförseeningarna krävs ökade statliga medel till underhåll av järnvägen.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ett bärande inslag i framtidens transport- och klimatpolitik måste vara överflyttning av såväl gods- som persontrafik till järnväg och annan spårbunden trafik, vilket innebär kraftfulla satsningar på investeringar i nya järnvägar.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag som river upp beslutet om att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en ny utredning som har till uppgift att utifrån ovan nämnda inriktning skyndsamt ta fram konkreta förslag på hur man uppnår målet om att kollektivtrafiken ska fördubbla sin resandeandel till 2020.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör bidra till investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur som en del av den övergripande infrastrukturpolitiken.

2010/11:T246 av Penilla Gunther (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kollektivtrafik bör drivas med förnybara drivmedel.

2010/11:T247 av Penilla Gunther (KD):

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

2010/11:T272 av Sven-Erik Österberg (S):

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

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om samverkan mellan SJ, Trafikverket och Jernhusen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om hur avvägningar mellan SJ:s olika målsättningar ska göras.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förändringar av SJ:s ledning.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om målen för SJ.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om investeringarna i ny kapacitet.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om effektivisering av järnvägsunderhållet.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att låta se över underhållet.

2010/11:T276 av Per Svedberg m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över tågtrafiken i landet för att göra den mer tillgänglig och anpassad för arbetspendling.

2010/11:T281 av Siv Holma m.fl. (V):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med förslag där banavgifterna bara höjs måttligt samtidigt som kilometerskatt för lastbilar och andra ekonomiska styrmedel införs, så att politiken bidrar till att förändra prisrelationen mellan olika transportalternativ till förmån för dem som ger lägst klimat- och miljöbelastning.

2010/11:T286 av Christer Engelhardt (S):

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

2010/11:T287 av Christer Engelhardt (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om beslut med anledning av regionalt inflytande och ansvarstagande för Gotlandstrafiken.

2010/11:T288 av Christer Engelhardt (S):

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

2010/11:T290 av Phia Andersson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen för sin mening vad som anförs i motionen om ett utvecklat och sammanhållet system för kollektivtrafiken, där fler ska välja kollektivtrafiken i stället för bil.

2010/11:T293 av Gustaf Hoffstedt (M):

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

2010/11:T317 av Billy Gustafsson (S):

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

2010/11:T377 av Stina Bergström m.fl. (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen för sin mening vad som anförs i motionen om att vidga kapaciteten i järnvägsnätet för att möjliggöra en fördubbling av andelen resande med kollektivtrafik och ökad andel gods på spåren samt för att skapa ett mer robust järnvägssystem.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen för sin mening vad som anförs i motionen om att öka volymen förebyggande underhåll och reinvesteringar som gör järnvägssystemet mer robust.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen för sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör få i uppdrag att återkomma med ett transportslagsövergripande förslag för hur investeringsvolymen som i dag går till vägutbyggnad bäst ska användas för att uppnå transportpolitiska och miljöpolitiska mål.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen för sin mening vad som anförs i motionen om att SJ ska få i uppdrag att bidra till en fördubbling av andelen resande med kollektivtrafik.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen för sin mening vad som anförs i motionen om att SJ ska verka för att de transportpolitiska målen och klimatmålen nås samt att tågtrafiken upprätthålls och utvecklas.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen för sin mening vad som anförs i motionen om ge SJ huvudansvar för nationell tågtrafik.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen för sin mening vad som anförs i motionen om att låta Trafikverket utföra banunderhåll i egen regi.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen för sin mening vad som anförs i motionen om att låta Trafikverket ta ansvar för järnvägsstationer, verkstäder och terminaler.

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avbryta höjningen av banavgifter i väntan på att väg- och flygtrafik har tillräckliga klimatskatter.

2010/11:T386 av Fredrik Lundh Sammeli (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om klimatsmart resande.

2010/11:T409 av Penilla Gunther (KD):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skapa en gemensam IT-plattform för köp av tågbiljetter i hela EU, oberoende av operatör.

2010/11:T416 av Lars Beckman (M):

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

2010/11:T420 av Hillevi Larsson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om säkerhetsbälte på snabbtåg.

2010/11:T460 av Sven-Erik Österberg m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en gemensam järnvägspolitik för EU.

2010/11:T463 av Roza Güclü Hedin och Kurt Kvarnström (båda S):

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

2010/11:T465 av Tommy Waidelich m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Trafikverkets ansvar för åtgärder som förebygger trafikkaos under kommande vintrar.

2010/11:T468 av Marie Nordén och Maria Stenberg (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av riksfärdtjänsten i syfte att åstadkomma enhetliga regler i hela landet.

2010/11:T499 av Johan Andersson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera tåglägen i enlighet med EG-direktiv 2001/14.

2010/11:T500 av Johan Andersson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för åtgärder som underlättar tågstopp på mindre orter.

2010/11:T502 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att på nationell nivå fördubbla andelen resande i kollektivtrafiken.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge ett statligt stöd för att bygga ut spårvägar och annan kollektivtrafik i städer.

2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att cykeln och kollektivtrafiken bör bli norm i kommunal planering, med prioritering av kollektivtrafik ifall konflikter mellan dessa uppstår.
29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Rikstrafiken i upphandlingen av Gotlandstrafiken bör ställa krav på säker och trygg bilparkering i Nynäshamn och Oskarshamn och därmed uppmuntra att man lämnar bilen på fastlandet.

2010/11:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att omedelbart ta fram ett samlat åtgärdsprogram för förbättrad vinterberedskap inom järnvägen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om långsiktigt utökade resurser för investeringar i nya spår samt drift och underhåll av järnvägsnätet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att komplettera SJ AB:s finansiella målsättningar med ett tydligt samhällsuppdrag.

2010/11:T524 av Annika Lillemets (MP):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra en särskild satsning på upprustning av lågtrafikerade banor och länsjärnvägar.