

Trafikutskottets betänkande 2024/25:TU6

Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår motionsyrkanden om olika järnvägs- och kollektivtrafikfrågor, bl.a. om organiseringen av järnvägsunderhållet, järnvägens signalsystem, banavgifter, biljettsystem för järnvägs- och kollektivtrafik, färdtjänst och Arlandabanan. Utskottet hänvisar i första hand till genomförda eller pågående initiativ på området.

I betänkandet finns 34 reservationer (S, SD, V, C, MP).

Behandlade förslag

Cirka 90 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2024/25.

9 yrkanden i följdmotioner väckta med anledning av proposition 2024/25:28
Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	9
Ärendet och dess beredning.....	9
Utskottets överväganden.....	10
Övergripande förutsättningar för järnvägen	10
Samhällsuppdrag för SJ AB	15
Organisering av järnvägsunderhåll.....	18
Järnvägens signalsystem.....	22
Banavgifter.....	25
Några åtgärder för en effektiv järnväg.....	28
Säkerhet vid spåren	32
Vissa resenårsfrågor	35
Kompetensförsörjning	42
Nattåg	45
Vissa miljöfrågor.....	47
Biljettsystem för järnvägs- och kollektivtrafik	51
Nationellt mål för kollektivtrafiken	54
Stärkt kollektivtrafik.....	57
Kollektivtrafikens finansiering.....	64
Trygg och tillgänglig kollektivtrafik	68
Gränsöverskridande kollektivtrafik	72
Kollektivtrafik på vatten.....	75
Färdtjänst.....	76
Arlandabanan	82
Reservationer	85
1. Övergripande förutsättningar för järnvägen, punkt 1 (V).....	85
2. Övergripande förutsättningar för järnvägen, punkt 1 (MP)	85
3. Samhällsuppdrag för SJ AB, punkt 2 (MP).....	86
4. Organisering av järnvägsunderhåll, punkt 3 (S)	87
5. Organisering av järnvägsunderhåll, punkt 3 (V, MP).....	87
6. Organisering av järnvägsunderhåll, punkt 3 (C).....	88
7. Järnvägens signalsystem, punkt 4 (V)	89
8. Järnvägens signalsystem, punkt 4 (C).....	90
9. Järnvägens signalsystem, punkt 4 (MP)	90
10. Banavgifter, punkt 5 (V).....	91
11. Några åtgärder för en effektiv järnväg, punkt 6 (C)	92
12. Några åtgärder för en effektiv järnväg, punkt 6 (MP)	93
13. Säkerhet vid spåren, punkt 7 (MP)	94
14. Vissa resenårsfrågor, punkt 8 (MP)	94
15. Nattåg, punkt 10 (C).....	95
16. Vissa miljöfrågor, punkt 11 (C).....	96
17. Biljettsystem för järnvägs- och kollektivtrafik, punkt 12 (S)	96
18. Biljettsystem för järnvägs- och kollektivtrafik, punkt 12 (C).....	97
19. Biljettsystem för järnvägs- och kollektivtrafik, punkt 12 (MP).....	98
20. Nationellt mål för kollektivtrafiken, punkt 13 (S, V, MP).....	99
21. Stärkt kollektivtrafik, punkt 14 (S).....	99
22. Stärkt kollektivtrafik, punkt 14 (C)	100
23. Stärkt kollektivtrafik, punkt 14 (MP)	101

24. Kollektivtrafikens finansiering, punkt 15 (C).....	102
25. Kollektivtrafikens finansiering, punkt 15 (MP).....	102
26. Trygg och tillgänglig kollektivtrafik, punkt 16 (S).....	103
27. Trygg och tillgänglig kollektivtrafik, punkt 16 (C)	104
28. Trygg och tillgänglig kollektivtrafik, punkt 16 (MP)	104
29. Gränsöverskridande kollektivtrafik, punkt 17 (C)	105
30. Kollektivtrafik på vatten, punkt 18 (SD)	106
31. Färdtjänst, punkt 19 (SD)	106
32. Färdtjänst, punkt 19 (C).....	107
33. Färdtjänst, punkt 19 (MP).....	108
34. Arlandabanan, punkt 20 (MP)	109
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	111
Motioner väckta med anledning av proposition 2024/25:28	111
Motioner från allmänna motionstiden 2024/25	112

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Övergripande förutsättningar för järnvägen

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:193 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 1 och

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2.

Reservation 1 (V)

Reservation 2 (MP)

2. Samhällsuppdrag för SJ AB

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 135 och

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 6.

Reservation 3 (MP)

3. Organisering av järnvägsunderhåll

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 3,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 34,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 27,

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 17 och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 20.

Reservation 4 (S)

Reservation 5 (V, MP)

Reservation 6 (C)

4. Järnvägens signalsystem

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:193 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 8,

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 11 och

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 37–39.

Reservation 7 (V)

Reservation 8 (C)

Reservation 9 (MP)

5. Banavgifter

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:193 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 7 och

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 4.

Reservation 10 (V)

6. Några åtgärder för en effektiv järnväg

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 14,
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 18.2 och 40 samt
2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 13.

Reservation 11 (C)
Reservation 12 (MP)

7. Säkerhet vid spåren

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1111 av Marlène Lund Kopparklint (M),
2024/25:1285 av Carita Boulwén och Johnny Svedin (båda SD),
2024/25:2627 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 27 och
2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 16.

Reservation 13 (MP)

8. Vissa resenärsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1727 av Julia Kronlid (SD),
2024/25:2278 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),
2024/25:2387 av Mats Sander m.fl. (M),
2024/25:2531 av Fredrik Ahlstedt (M) och
2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 9, 12, 24 och 43.

Reservation 14 (MP)

9. Kompetensförsörjning

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1052 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S) och
2024/25:1209 av Catarina Deremar (C).

10. Nattåg

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:790 av Josef Fransson (SD),
2024/25:1577 av Isak From m.fl. (S),
2024/25:1625 av Helena Lindahl och Anne-Li Sjölund (båda C) och
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 41.

Reservation 15 (C)

11. Vissa miljöfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:2465 av Lars Englund (M) yrkande 5 och
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 84.

Reservation 16 (C)

12. Biljettsystem för järnvägs- och kollektivtrafik

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:418 av Markus Wiechel (SD),

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 19–21,
 2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 100,
 2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 6–8,
 2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 40,
 2024/25:2955 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 28 och
 2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 83.

Reservation 17 (S)

Reservation 18 (C)

Reservation 19 (MP)

13. Nationellt mål för kollektivtrafiken

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 48,
 2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 7,
 2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 16 och
 2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 29.

Reservation 20 (S, V, MP)

14. Stärkt kollektivtrafik

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:934 av Lena Johansson (S),
 2024/25:977 av Camilla Mårtensen (L),
 2024/25:1384 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD) yrkande 18,
 2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 17 och 22,
 2024/25:2016 av Charlotte Nordström (M),
 2024/25:2465 av Lars Englund (M) yrkande 4,
 2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 5, 9 och 10,
 2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 12,
 2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 17 och
 2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 12.

Reservation 21 (S)

Reservation 22 (C)

Reservation 23 (MP)

15. Kollektivtrafikens finansiering

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 18 och 23,
 2024/25:2299 av Aida Birinxhiku m.fl. (S),
 2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 99 och 106,
 2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 11 och
 2024/25:3217 av Amanda Lind m.fl. (MP) yrkande 30.

Reservation 24 (C)

Reservation 25 (MP)

16. Trygg och tillgänglig kollektivtrafik

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:580 av Rickard Nordin (C),

2024/25:980 av Camilla Mårtensen (L),

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 24,

2024/25:2247 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2024/25:3055 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkande 16 och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 16.

Reservation 26 (S)

Reservation 27 (C)

Reservation 28 (MP)

17. Gränsöverskridande kollektivtrafik

Riksdagen avslår motion

2024/25:2955 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 29.

Reservation 29 (C)

18. Kollektivtrafik på vatten

Riksdagen avslår motion

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 13.

Reservation 30 (SD)

19. Färdtjänst

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:241 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2024/25:1291 av Staffan Eklöf och Ann-Christine Frohm (båda SD),

2024/25:1331 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2,

2024/25:1340 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD) yrkande 4,

2024/25:1933 av Vasiliki Tsouplaki m.fl. (V) yrkandena 8 och 9,

2024/25:2098 av Lars Beckman (M),

2024/25:2951 av Martina Johansson m.fl. (C) yrkande 61,

2024/25:3055 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkande 17 och

2024/25:3068 av Mats Berglund m.fl. (MP) yrkande 9.

Reservation 31 (SD)

Reservation 32 (C)

Reservation 33 (MP)

20. Arlandabanan

Riksdagen avslår motion

2024/25:1771 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 5.

Reservation 34 (MP)

Stockholm den 18 februari 2025

På trafikutskottets vägnar

Ulrika Heie

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Gunilla Svantorp (S), Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Malin Östh (V), Magnus Jacobsson (KD), Oskar Svärd (M), Johanna Rantsi (M), Patrik Jönsson (SD), Zara Leghissa (S), Rebecka Le Moine (MP) och Fredrik Stenberg (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 86 motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2024/25 och nio yrkanden i följdmotioner väckta med anledning av proposition 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera. Förslagen rör en rad olika järnvägs- och kollektivtrafikrelaterade ämnen som bl.a. järnvägsunderhållets organisation, järnvägens signalsystem, kompetensförsörjning, nationellt mål för kollektivtrafiken, färdtjänst och Arlandabanan. En förteckning över de behandlade förslagen finns i bilagan. I samband med ärendets beredning informerade Svensk Kollektivtrafik, Tåg företagen och Sveriges Bussföretag den 12 december 2024 utskottet om sitt arbete.

Utskottets överväganden

Övergripande förutsättningar för järnvägen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att bl.a. samla helhetsansvaret för den svenska järnvägen i en gemensam statlig organisation och tillsätta en kriskommission för Sveriges järnvägar. Utskottet påminner bl.a. om EU-rättens grundläggande principer inom järnvägs-lagstiftningen och de många uppdrag som har genomförts för att förbättra järnvägens tillförlitlighet och robusthet.

Jämför reservation 1 (V) och 2 (MP).

Motionerna

I partimotion 2024/25:193 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) framförs i yrkande 1 att det bör inrättas en gemensam statlig organisation, Järnväg Sverige. Motionärerna föreslår att Järnväg Sverige ska äga och underhålla statens järnvägsinfrastruktur, signalsystem, stationsbyggnader, verkstäder m.m. och att det ska ske i egen regi.

Linus Lakso m.fl. (MP) föreslår i kommittémotion 2024/25:2630 yrkande 1 att det tillsätts en kriskommission för Sveriges järnvägar. I yrkande 2 framför motionärerna att det bör inrättas en parlamentarisk järnvägsberedning. Motionärerna framhåller att dessa åtgärder är nödvändiga för att järnvägen åter ska bli navet i den svenska kommunikationsinfrastruktur.

Bakgrund

EU:s järnvägspaket

Inom EU pågår 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. Tidigt i arbetet med EU-lagstiftningen fastställdes de grundläggande principerna för att förbättra järnvägarnas effektivitet genom att gradvis öppna marknaderna, inrätta oberoende järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare samt låta dessa omfattas av separata redovisningar. Sedan 2000 har dessa principer gradvis omsatts i praktiken genom att tre på varandra följande EU-lagstiftningspaket och under 2016 antog Europaparlamentet och rådet sex rättsakter, tre direktiv har antagits och tre förordningar under benämningen det fjärde järnvägspaketet. När direktiven i det fjärde järnvägspaketet skulle genomföras föreslog regeringen att den då gällande järnvägslagen skulle ersättas med fyra nya lagar: järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och

lagen om nationella järnvägssystem. Utskottet välkomnade regeringens proposition Fjärde järnvägspaketet (prop. 2021/22:83) och riksdagen beslutade i linje med regeringens förslag (bet. 2021/22:TU9, rskr. 2021/22:229).

Järnvägslagstiftning i Sverige

År 1988 fattade riksdagen beslut om att infrastrukturorganisationen inom järnvägen skulle skiljas från trafikverksamheten. Dåvarande Statens järnvägar delades upp i ett affärsverk, Statens järnvägar (SJ), med ansvar för tågtrafiken och en förvaltningsmyndighet, Banverket, med ansvar för den statliga järnvägens infrastruktur. Järnvägsinspektionen bildades som en självständig enhet inom Banverket med ansvar för säkerheten inom järnvägssektorn. Staten tog genom Banverket det fulla ansvaret för investeringar i och underhåll av infrastrukturen, och SJ blev ett järnvägsföretag som betalade banavgifter för att få använda spåren. SJ fortsatte att ha exklusiv rätt att bedriva järnvägstrafik på stambanenätet, medan länstrafikhuvudmännen tog över trafikeringsrätten för den lokala och regionala tågtrafiken inom länen, och därmed kunde upphandla trafik av olika järnvägsföretag. År 1996 öppnades marknaden för inrikes godstrafik nästan helt för konkurrens.

Vid årsskiftet 2000/2001 bolagiserades affärsverket Statens järnvägar och delades upp i bl.a. SJ AB, Green Cargo AB, Euromaint AB, Swemaint AB och Jernhusen AB. Den kommersiella inrikestrafiken började avregleras 2007 då SJ AB:s monopol på chartertrafik och nattågstrafik togs bort. Våren 2009 beslutade riksdagen om en fortsatt stegvis öppning av den svenska järnvägsmarknaden (prop. 2008/09:176, bet. 2008/09:TU18, rskr. 2008/09:293). Den 1 juli 2009 öppnades marknaden för veckosluts- och heltrafik på det järnvägsnät som förvaltas av staten. Nästa steg innebar att hela det svenska järnvägsnätet öppnades för internationell persontrafik fr.o.m. den 1 januari 2010. I oktober 2010 öppnades marknaden för persontransporter på järnväg i Sverige för konkurrens. SJ AB:s ensamrätt till kommersiell persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten avskaffades därmed. Detta innebär att alla tågoperatörer har likvärdig rätt att verka på det svenska järnvägsnätet. EU-rätten föreskriver som tidigare nämnts ett icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Exempelvis är signalsystemen på Trafikverkets järnvägsnät konkurrensneutrala på så sätt att de inte gör skillnad på vilket järnvägsföretag som trafikerar linjen. Däremot finns det tekniska skillnader mellan olika tågtyper som medför begränsningar.

När järnvägsmarknaden successivt avreglerats och konkurrensutsatts har det införts bestämmelser i järnvägslagstiftningen om hur offentligt stöd ska särredovisas, hur kapacitet ska tilldelas, hur avgifter får tas ut och hur järnvägstjänster ska tillhandahållas. Skyldigheter och rättigheter för branschens aktörer framgår av bestämmelserna och ska leda till mer likvärdiga villkor och sund konkurrens. Av järnvägslagstiftningen följer vidare att en tjänsteleverantör ska ge järnvägsföretag och andra sökande tillträde till

grundläggande tjänster och tjänsteanläggningar utan att diskriminera någon. Så långt det är möjligt ska tjänsteleverantören tillmötesgå alla ansökningar till de egna tjänsterna. Det är Trafikverket som ansvarar för kapacitetstilldelningsprocessen inför arbetet med att ta fram den årliga tågplanen och som gör bedömningen av t.ex. en viss banas kapacitet. Trafikverket ansvarar för den samlade planeringen av tåg- och banarbeten på järnvägsspåren, den s.k. tågplanen, vilken innehåller tidtabeller för person- och godståg samt en tidplan för banarbeten.

Trafikverket bildades den 1 april 2010 som en del av den översyn av myndighetsstrukturen på transportområdet som syftade till att skapa bättre förutsättningar för en trafikslagsövergripande ansats på transportområdet samt en mer effektiv förvaltning och organisation.

Den nuvarande planeringsprocessen

Den nuvarande planeringsprocessen innebär sammanfattningsvis att regeringen i en infrastrukturproposition lämnar förslag till inriktning för den kommande planeringsperioden och att riksdagen därefter fattar beslut om regeringens förslag till ekonomiska ramar och vägledning för prioritering av åtgärder i den åtgärdsplanering som följer efter riksdagens beslut. Efter riksdagens beslut ger regeringen direktiv till Trafikverket att ta fram förslag till den nationella planen för transportinfrastruktur och till de regionala planupprättarna att ta fram länsplaner. Den nationella planen fastställs av regeringen och länsplanerna av respektive region. Som redan har beskrivits i detta betänkandes bakgrundsavsnitt genomförs planeringen i två steg: inriktningsplaneringen och åtgärdsplaneringen.

Planeringsprocessen följer den struktur som riksdagen beslutade om med anledning av förslagen i propositionen Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257). Utskottet ansåg att de föreslagna lagändringarna utgjorde angelägna förbättringar av det tidigare planeringssystemet och innebar en förbättring av den då gällande ordningen. Den dåvarande regeringen gjorde i den propositionen bedömningen att den långsiktiga infrastrukturplaneringen även i framtiden bör ha ett perspektiv på minst tio år och att regeringen bör ta ställning till vilka åtgärder som ska genomföras i det perspektivet. Den dåvarande regeringen bedömde vidare att systemet även i framtiden bör innefatta ett riksdagsbeslut om övergripande strategiska vägval ungefär en gång per mandatperiod och ett beslut om vilka ekonomiska ramar som ska gälla under den period som beslutet avser.

Inriktningsplaneringen utgör det första steget mot en ny nationell plan och nya länsplaner och syftar till att ge ett underlag till regeringens infrastrukturproposition. Vidare ska alla formella planeringsprocesser föregås av en åtgärdsvalsstudie. Initiativtagare till en åtgärdsvalsstudie kan vara Trafikverket, en kommun, en region eller en annan aktör. Varje år genomförs ca 200 åtgärdsvalsstudier, varav många är små studier. En åtgärdsvalsstudie är

ett arbetssätt som grundar sig på dialog, och den görs tidigt i planeringen för att man ska få en helhetsbild och hitta hållbara förslag till åtgärder. Åtgärdsvalsstudier ska enligt Trafikverket ta hänsyn till alla trafikslag, alla typer av åtgärder och alla kombinationer av dessa.

Pågående arbete

Frågan om järnvägens tillförlitlighet och robusthet har varit föremål för flertalet utredningar och initiativ de senaste åren.

Regeringen tillsatte 2012 en utredning för att se över järnvägens organisation. Översynen föranleddes bl.a. av riksdagens tillkännagivande om att en utredning om järnvägssystemets organisation bör genomföras. Utredningen om järnvägens organisation lämnade två delbetänkanden: En enkel till framtiden (SOU 2013:83) och Koll på anläggningen (SOU 2015:42) samt ett slutbetänkande i december 2015. Syftet med översynen var att föreslå förbättringar av järnvägssystemets organisation som på bästa sätt möter framtidens krav på ett effektivt och hållbart transportsystem. Utredningens bedömningar och förslag har resulterat i flera uppdrag till bl.a. Trafikverket.

Trafikverket har även fått ett flertal uppdrag i syfte att öka bl.a. järnvägens robusthet och punktlighet, bl.a. ett uppdrag att redovisa åtgärder för att stärka järnvägsunderhållets genomförande och järnvägstrafikens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet. Uppdraget redovisades i februari 2024, och med en uppföljande rapportering i juni, och den 21 oktober redovisade Trafikverket den sista uppföljande rapporten för regeringsuppdraget. För att göra järnvägen till ett mer attraktivt val för såväl resande som de som transporterar gods har regeringen bl.a. gett Trafikverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för att minska antalet förseningar i järnvägstrafiken som orsakas av järnvägsföretag, och att upprätta en handlingsplan för åtgärder för att möjliggöra en förbättrad trafikinformation i järnvägstrafiken. Regeringen har vidare gett Trafikverket i uppdrag att redogöra för vilka åtgärder som myndigheten vidtar och avser att vidta för att utveckla och stärka sin beställarkompetens och förmåga att planera och genomföra järnvägsunderhåll i syfte att öka järnvägens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet.

Trafikutskottet följde under 2020 upp punktligheten för persontrafik på järnväg (2020/21:RFR5). I uppföljningen framkom bl.a. att en rad brister behöver åtgärdas för att förbättra punktligheten. En internationell jämförelse som utskottet lät göra visade att en bättre punktlighet i tågtrafiken kräver en tydlig styrning, dvs. mål och uppföljning samt noggrann planering, statistik och satsningar på infrastrukturen. Trafikutskottets uppföljning visade att det inom dessa områden finns en utvecklingspotential i Sverige. I uppföljningen lyfter utskottet fram behov av vissa åtgärder: bl.a. bör en översyn av ansvarsförhållanden, organisation samt användning av anslag och intäkter som avser järnvägen övervägas liksom nationella mål för punktligheten.

Riksrevisionen har granskat om systemet med kvalitetsavgifter och regressrätt effektivt bidrar till att minska antalet tågförseningar (RiR 2022:27).

Riksrevisionen har i sammanhanget identifierat ett antal brister och lämnar rekommendationer till såväl Trafikverket som regeringen. Regeringen framhåller i sin skrivelse med anledning av Riksrevisionens granskning (skr. 2022/23:96) att det är angeläget att Trafikverket fortsätter att verka för att utveckla systemet med kvalitetsavgifter.

Nystart av kollektivtrafiken i Sverige är ett initiativ av Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tågföretagen och tillsammans har man enats om en gemensam målsättning: 2030 ska fyra av tio motoriserade resor i Sverige göras med kollektivtrafiken. Branschaktörerna framhåller att för att buss- och spårtrafiken ska kunna skapa nytta för resenärerna och samhället behöver kollektivtrafiken ökad kapacitet på spåren, vägarna och gatorna, liksom en underhållen och fungerade infrastruktur som inte skapar förseningar. Hösten 2024 presenterades en uppdaterad version av programförklaringen med listor på konkreta åtgärder för både branschen och politiker. I programförklaringen lyfter branschaktörerna bl.a. fram att det bör tillsättas en kriskommission för punktligheten på järnvägen.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat olika aspekter av förutsättningar för järnvägstrafiken flera gånger tidigare, senast i betänkandena 2023/24:TU6 och 2023/24:TU18. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till redan tagna initiativ och förpliktelser som följer av EU:s regelverk. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Med anledning av motionsförslaget om en gemensam statlig organisation för den svenska järnvägen vill utskottet inledningsvis påminna om EU-rättens grundläggande principer inom järnvägslagstiftningen om bl.a. oberoende järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Utskottet delar inte heller motionärernas uppfattning om att en gemensam statlig organisation skulle leda till ett mer effektivt järnvägssystem, varken vad gäller verksamhetens utförande eller användandet av statens resurser. Utskottet ser därför inte att det finns skäl för riksdagen att ta något initiativ med anledning av motionsyrkandet. Utskottet anser inte heller att det finns anledning att vidta någon åtgärd med anledning av yrkandena om en kriskommission eller en parlamentarisk järnvägsutredning. Utskottet vill i det sammanhanget lyfta fram de många uppdrag som regeringen har gett till bl.a. Trafikverket för att förbättra järnvägens tillförlitlighet och robusthet samt påminner även om den utredning av järnvägens organisation som har genomförts. Motionerna 2024/25:193 (V) yrkande 1 och 2024/25:2630 (MP) yrkandena 1 och 2 avstyrks därmed.

Samhällsuppdrag för SJ AB

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om ett samhällsuppdrag för SJ AB. Utskottet påminner om de ändringar som nyligen har gjorts i bolagsordningen för SJ AB och om de förpliktelser som följer av EUrätten.

Jämför reservation 3 (MP).

Motionerna

Elin Söderberg m.fl. (MP) framför i kommittémotion 2024/25:2613 yrkande 135 att SJ AB bör ges ett samhällsuppdrag att verka för ökat tågresande.

I kommittémotion 2024/25:2630 yrkande 6 av Linus Lakso m.fl. (MP) framförs önskemål om att SJ AB ska tilldelas ett särskilt beslutat samhällsuppdrag när det gäller tåglinjer.

Bakgrund

SJ AB

SJ AB bildades 2001 i samband med bolagiseringen av affärsverket Statens järnvägar. SJ AB är den största operatören av persontrafik på järnväg i Sverige och är ett statligt helägt företag. SJ AB är huvudsakligen verksamt på marknaden för regionala och långväga resor. Bolaget verkar inom två typer av trafik: kommersiell trafik och upphandlad trafik (som upphandlas i konkurrens av Trafikverket eller av regionala kollektivtrafikmyndigheter). SJ AB driver både kommersiell trafik och upphandlad trafik på affärsmässiga grunder i konkurrens med andra tågoperatörer samt med bil, flyg och buss. Bolaget har inget särskilt beslutat samhällsuppdrag.

Statens ägarpolicy

I statens ägarpolicy för bolag med statligt ägande redogörs för uppdrag och mål, tillämpliga ramverk och viktiga principfrågor när det gäller bolagsstyrningen. I ägarpolicyen ingår också regeringens riktlinjer för extern rapportering och riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare. Ägarpolicyen ska tillämpas i bolag med statligt majoritetsägande. Regeringen beslutade den 27 februari 2020 om en ny ägarpolicy för bolag med statligt ägande. I den nya ägarpolicyen finns nya riktlinjer när det gäller hållbart värdeskapande och strategiska mål, krav på arbetsrättsliga villkor vid inköp samt systematiskt säkerhetsarbete.

I statens ägarpolicy anges att mål och uppföljning är redskap som staten använder för att styra de statliga bolagen. Genom att bolagens prestation regelbundet följs upp mot fastställda mål kan bolagens utveckling mätas. Om ett bolag inte når målen kan ägaren begära att bolaget lämnar en plan på

åtgärder att vidta. Ekonomiska mål och uppdragsmål beslutas vid bolagsstämman. De ekonomiska målen ger möjlighet att mäta och följa upp bolagens lönsamhet, effektivitet och risknivå. Uppdragsmål beslutas för de bolag som har särskilt beslutade samhällsuppdrag, framför allt för att göra det möjligt att utvärdera hur väl det särskilt beslutade samhällsuppdraget utförs. I ägarpolicy anges att uppdragsmål och ekonomiska mål följs upp vid en ägardialog mellan företrädare för ägaren och styrelsens ordförande där utfallet gentemot målen diskuteras, liksom eventuella åtgärder som planeras för att nå målen. Även de strategiska mål inom området hållbart företagande som styrelsen fastställt följs upp inom ramen för ägardialogen. Väsentligt förändrade förutsättningar ska enligt policy kunna aktualisera en översyn av målen.

Grunder för förvaltning av statliga företag

Riksdagen beslutar om grunderna för hur statens tillgångar ska förvaltas och förfogas över, vilket innefattar de statligt ägda bolagen. Enligt de riktlinjer som riksdagen beslutade om våren 1996 (prop. 1995/96:141, bet. 1995/96:NU26) ska följande huvudprinciper gälla för förvaltningen av bolag med statligt ägande:

- Statligt ägda företag ska arbeta under krav på effektivitet, avkastning på det kapital företaget representerar och strukturanpassning.
- Den som förvaltar ett statligt ägt företag ska med utgångspunkt i de uppsatta verksamhetsmålen aktivt följa företagets utveckling och vidta nödvändiga åtgärder för att företaget ska uppfylla kraven på effektivitet, avkastning och strukturanpassning.

Bolag med statligt ägande

Genom bolagsordningen bestämmer ägaren bolagets verksamhetsföremål och vissa angivna ramar för verksamheten. I bolag med statligt ägande har verksamhetsföremålet sin grund i riksdagens beslut om bolagets uppdrag. Bolagsordningarna utgår från aktiebolagslagens regler för bolag med aktier upptagna till handel på en reglerad marknad, Svensk kod för bolagsstyrning och statens ägarpolicy. Bolag med statligt ägande lyder som utgångspunkt under samma lagar som privatägda bolag. Vissa bolag med statligt ägande har ett samhällsuppdrag som riksdagen beslutat särskilt om. Ett sådant uppdrag innebär att bolaget ska bedriva en verksamhet som syftar till att generera andra effekter än ekonomisk avkastning för ägaren. I vissa fall kan verksamheter inom ramen för ett särskilt beslutat samhällsuppdrag delfinansieras genom anslag på statsbudgeten.

Svar på interpellationer

I en interpellationsdebatt i oktober 2024 (ip. 2023/24:849) framförde finansminister Elisabeth Svantesson att SJ AB och övriga bolag med statligt ägande lyder under samma lagar som privatägda bolag, däribland

aktiebolagslagen (2005:551). SJ AB ska därmed förvaltas inom riksdagens mandat och enligt regelverken om konkurrens och statligt stöd. Ministern framhöll att regeringen inte har för avsikt att verka för att SJ AB får ett samhällsuppdrag med ansvar utöver vad som anges i bolagsordningen.

Finansminister Elisabeth Svantesson har vidare i interpellationsdebatt den 19 november 2024 (ip. 2024/25:86) bl.a. framfört att riksdagen har beslutat att SJ AB ska bedriva sin verksamhet på affärsmässiga grunder. Bolagets verksamhetsföremål är att bedriva persontrafik och inom ramen för affärsmässighet bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen. Uppföljning av SJ B:s verksamhet och utveckling sker löpande, bl.a. genom återkommande ägardialoger. Bolag med statligt ägande ska enligt statens ägarpolicy agera på ett sådant sätt att de åtnjuter offentligt förtroende. Det är bolagets styrelse och ledning som ansvarar för den löpande förvaltningen av bolagets operativa verksamhet. Styrelsen ansvarar för att SJ AB sköts föredömligt inom ramen för lagstiftningen, bolagets bolagsordning och statens ägarpolicy.

Tidigare riksdagsbehandling

Våren 2014 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att se över hur uppdragen för SJ AB, Green Cargo AB och Jernhusen AB kan tydliggöras så att samhällets behov av klimatsmarta järnvägstransporter kan tillgodoses (bet. 2013/14:TU19, rskr. 2013/14:373). I regeringens skrivelse 2019/20:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2019 framgår det att ärendet bereds inom Regeringskansliet. När det gäller SJ AB framhåller dock regeringen att det vid årsstämman i bolaget den 24 april 2018 beslutades att bolagets uppdrag i bolagsordningen skulle förtydligas enligt följande: ”Föremålet för bolagets verksamhet ska vara att, direkt eller indirekt genom dotter- eller intressebolag, bedriva persontrafik och, inom ramen för affärsmässighet, bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen och därmed en långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet, samt att bedriva därmed förenlig verksamhet.” I regeringens skrivelse 2020/21:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2020 framförde regeringen att tillkännagivandet är tillgodosett. I betänkande 2021/22:TU9 påminde utskottet om de ändringar som nyligen har gjorts i SJ AB:s bolagsordning för att förtydliga bolagets uppdrag. Utskottet erinrade även om de förpliktelser som följer av EU:s fjärde järnvägspaket om en öppen marknad för persontrafik på järnväg.

Utskottets ställningstagande

Väl fungerande transporttjänster med tåg är viktigt för att uppnå flera mål om hög sysselsättning, grundläggande tillgänglighet, minskad klimat- och miljöpåverkan samt färre dödade och skadade i trafiken. En förutsättning för att uppnå dessa mål är ett väl fungerande järnvägssystem med god samverkan mellan dess olika funktioner. Med anledning av motionsförslagen om

samhällsuppdrag för SJ AB vill utskottet påminna om de ändringar som har gjorts i bolagsordningen för att förtydliga bolagets uppdrag. Utskottet vill också erinra om de förpliktelser som följer av EU:s fjärde järnvägspaket om en öppen marknad för persontrafik på järnväg. Mot den bakgrunden finner inte utskottet att det finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2024/25:2613 (MP) yrkande 135 och 2024/25:2630 (MP) yrkande 6 avstyrks därmed.

Organisering av järnvägsunderhåll

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om hur järnvägsunderhållet ska organiseras. Utskottet hänvisar bl.a. till genomförda utredningar på området och lyfter fram att det anser att en avreglerad järnvägsmarknad har bidragit till en positiv utveckling av järnvägsunderhållet.

Jämför reservation 4 (S), 5 (V, MP) och 6 (C).

Motionerna

Gunilla Svantorp m.fl. (S) anför i kommittémotionerna 2024/25:3126 yrkande 27 och 2024/25:3236 yrkande 20 att regeringen bör se över hur staten i ökad utsträckning kan bedriva järnvägsunderhåll i egen regi.

I kommittémotion 2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 17 framför motionärerna att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på hur järnvägsunderhållet kan återtas i offentlig regi. Motionärerna påminner om att ett bra järnvägsunderhåll inte bara handlar om hur mycket pengar som tilldelas utan också om vem som har huvudmannskapet och ansvaret.

I kommittémotion 2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) framförs i yrkande 34 att järnvägsunderhåll på statliga järnvägar ska upphandlas i konkurrens på en marknad. Motionärerna anför att detta förutsätter att Trafikverket besitter rätt kunskap och kompetens.

Även Linus Lakso m.fl. (MP) anser i kommittémotion 2024/25:2630 yrkande 3 att Trafikverket bör återta järnvägsunderhållet i egen regi.

Pågående arbete

Regeringens propositioner

I budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/24:1 utg. omr. 22) framförs att regeringen anser att den avreglerade järnvägsmarknaden har bidragit till en positiv utveckling av järnvägsunderhållet.

I propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) framhåller regeringen att det är

nödvändigt att uppnå en bättre funktionalitet i järnvägssystemet totalt sett och att det är viktigt och nödvändigt att alla berörda aktörer samverkar och att det finns en branschgemensam lägesbild att agera utifrån. En viktig faktor för ett effektivt underhåll av järnvägar är att marknaden för järnvägsunderhåll fungerar och att marknads aktörer arbetar med utveckling, innovation och investeringar i verksamheten. Regeringen framhåller att en tät samverkan mellan Trafikverket, transportföretag, transportköpare och underhållsföretag är nödvändig för att möjliggöra en sådan utveckling. Regeringen kommer att fortsätta att nära följa Trafikverkets arbete med att stärka sin beställarkompetens och förmåga att planera och genomföra järnvägsunderhåll för att öka robustheten, tillförlitligheten och punktligheten i järnvägstrafiken.

Uppdrag till Trafikverket

Frågan om hur järnvägsunderhållet ska organiseras har varit föremål för flera utredningar under de senaste åren. I maj 2016 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att genomföra en fördjupad utredning om järnvägsunderhållets organisering och presentera möjliga åtgärder för att utföra järnvägsunderhåll i egen regi. I februari 2017 överlämnade Trafikverket slutredovisningen med förslag till möjliga åtgärder för att i egen regi organisera och bedriva underhåll av det statliga järnvägsnätet samt vilken maskinell underhållsutrustning som bör ägas och förvaltas av Trafikverket. I januari 2017 fick Trafikverket ett nytt uppdrag att snarast vidta åtgärder för att i egen regi organisera och bedriva verksamhet för leveransuppföljning och manuell besiktning av järnvägsunderhåll. Trafikverket konstaterar i sin slutredovisning som överlämnades i juni 2018 att verket har uppfyllt regeringens uppdrag att vidta åtgärder för att följa upp leveranser i egen regi.

Regeringen beslutade i mars 2018 att ge en särskild utredare i uppdrag att utreda hur järnvägsunderhåll, i form av basunderhåll, skulle kunna överföras från Infranord AB till Trafikverket. I augusti 2019 utökades uppdraget, och utredaren skulle även bl.a. analysera och föreslå vilka kriterier som ska ligga till grund för det urval av arbetsmoment inom basunderhållet som skulle vara möjligt att överföra till Trafikverket samt lämna förslag på funktioner, volymer och ändamålsenlig geografisk spridning för ett underhåll i Trafikverkets egen regi.

Betänkandet Framtidens järnvägsunderhåll redovisades i mars 2020 (SOU 2020:18). I betänkandet anförts att det absolut viktigaste för Trafikverket som ansvarigt för den statliga järnvägsanläggningen är att ha den kunskap om järnvägsanläggningen som krävs för att kunna underhålla den på bästa sätt utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv. Detta tillhör kärnverksamheten för en infrastrukturförvaltare och är grunden för hela underhållsprocessen, oavsett om åtgärderna i anläggningen köps på en marknad eller utförs i egen regi. Utredaren föreslår därför bl.a. att Trafikverket betydligt mer än hittills ska prioritera att ny modern teknik införs dels för att mäta tillståndet på järnvägsanläggningen, dels för avancerad dataanalys. Det föreslås också att

Trafikverket ska bedriva ett representativt urval av basunderhåll i egen regi i syfte att utveckla järnvägsunderhållet och järnvägstransportsystemet. Vidare föreslås bl.a. att Trafikverket och entreprenadföretagen tillsammans ska förbättra produktionsplaneringen av järnvägsunderhållet, att marknadsförutsättningarna ska klargöras och att regeringen ska ge Trafikverket ett sektorsuppdrag att samordna järnvägsbranschen i relevanta delar.

I december 2021 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ta reda på förutsättningarna för att ta över delar av järnvägsunderhållet i egen regi. Uppdraget innebar att Trafikverket skulle redovisa vilka ytterligare åtgärder som behöver vidtas för att kunna bedriva ett visst järnvägsunderhåll i egen regi och redovisa beräkningar och en beskrivning av de kostnader som skulle uppkomma om underhållet genomförs i egen regi. Uppdraget redovisades till Infrastrukturdepartementet den 20 april 2022 i rapporten Åtgärder för visst järnvägsunderhåll i egen regi. I rapporten lyfter Trafikverket bl.a. fram att man kontinuerligt behöver utveckla beställarrollen genom ökat lärande och genom att på olika sätt vidta åtgärder för att utveckla marknaden. Det kan exempelvis innebära försök med olika typer av affärsupplägg och att använda olika entreprenadformer. Över tid behöver mixen av åtgärder variera och frågorna studeras och utvecklas kontinuerligt av akademien, industrin och Trafikverket i samverkan. En viktig utgångspunkt i de åtgärder som genomförs är dock att ge marknaden stabila och långsiktiga förutsättningar. För att utveckla beställarkompetensen och samtidigt utveckla marknaden planerar Trafikverket att genomföra basunderhåll i tre geografiska områden, med ett organisationsupplägg där Trafikverket har egen personal för planering och produktionsledning av det operativa arbetet. Bedömningen är att verksamheten i form av planering och produktionsledning med egen personal kan påbörjas 2025 och vara i full drift under 2027.

Trafikverket har dessutom som jämförelse studerat ett upplägg med verksamhet i egen regi där Trafikverket utöver egen personal som planerar och leder det dagliga arbetet även har merparten av den personal som krävs för att utföra arbetet, kompletterat med upphandlade specialresurser. Även här är bedömningen att verksamheten i egen regi startar när kontrakten löpt ut. Rekrytering av personal och anskaffning av exempelvis maskiner, it-system och material genom upphandling i konkurrens kommer enligt verket att kräva väsentliga insatser.

Den 24 augusti 2023 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att redogöra för vilka åtgärder som myndigheten genomför och avser att genomföra för att utveckla och stärka sin beställarkompetens och förmåga att planera och genomföra järnvägsunderhåll i syfte att öka järnvägens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet. Redovisningen ska även omfatta vilka åtgärder som genomförs för att förbättra funktionssättet på marknaden för järnvägsunderhåll och därmed främja förutsättningarna för marknadsaktörer att utvecklas. Den 21 oktober 2024 lämnades den sista uppföljande rapporten för regeringsuppdraget: Åtgärder för att stärka genomförandet av järnvägsunderhåll och järnvägstrafikens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet. Trafikverket

uppgger att regeringsuppdraget har bidragit till att sätta järnvägsunderhållets omfattning, nytta och effekter i fokus och till att öka tempot och ansträngningarna i frågor kopplade till det. I rapporten beskrivs bl.a. hur utökade ramar tillsammans med pågående utvecklingsprojekt har börjat att ge resultat. Järnvägsunderhållets omfattning för 2024 förväntas enligt Trafikverket att öka med 18 procent jämfört med 2023. I rapporten presenterar Trafikverket flera områden där myndigheten ser stora möjligheter till effektiviseringar på både kort och lång sikt bl.a. genom att köpa in nya maskiner, införa nya affärsformer och utveckla teknik.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat frågor om hur järnvägsunderhållet ska organiseras vid ett flertal tillfällen, senast i betänkande 2023/24:TU6. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till pågående arbete och utredningar. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att frågan om hur järnvägsunderhållet ska organiseras har varit föremål för ett antal utredningar under de senaste åren. Mot bakgrund av det stora underhållsbehov som finns och kostnaderna för nödvändiga åtgärder finner utskottet det angeläget att underhållet utformas så effektivt som möjligt och att medlen som avsätts till detta används på ett ändamålsenligt sätt. Utskottet delar regeringens uppfattning om att den nuvarande ordningen med en avreglerad järnvägsmarknad har bidragit till en positiv utveckling av järnvägsunderhållet. Utskottet finner därmed inte att det finns anledning att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen om att Trafikverket i ökad utsträckning ska bedriva järnvägsunderhåll i egen regi. Motionerna 2024/25:2630 (MP) yrkande 3, 2024/25:2947 (C) yrkande 34, 2024/25:3126 (S) yrkande 27, 2024/25:3234 (V) yrkande 17 och 2024/25:3236 (S) yrkande 20 avstyrks därmed.

Järnvägens signalsystem

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om införandet och finansieringen av signalsystemet ERTMS. Utskottet hänvisar till regeringens målsättning för ERTMS och aviserade intentioner.

Jämför reservation 7 (V), 8 (C) och 9 (MP).

Motionerna

Nooshi Dadgostar m.fl. (V) framför i partimotion 2024/25:193 yrkande 8 att regeringen bör återkomma med en plan för statlig finansiering av ERTMS-utrustning.

I kommittémotion 2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) framförs i yrkande 37 att förutsättningarna för att underlätta införande av ERTMS i såväl statens infrastruktur som tågoperatörernas ombordutrustning bör utredas. I yrkande 38 efterfrågar motionärerna ett uppdrag till Trafikverket att i samverkan med övriga järnvägsintressenter ta fram en handlingsplan för riskreduktion i samband med att ERTMS införs. Motionärerna anser i yrkande 39 att utfallet av Finlands införande av ERTMS bör följas upp, dvs. möjligheten att installera signalutrustning som medför att dagens fordon med ATC samt ombyggda fordon med ERTMS kan trafikera samma bana.

Linus Lakso m.fl. (MP) framför i kommittémotion 2024/25:2630 yrkande 11 att ERTMS bör införas på de sträckor som är färdiga för 250 km/h. Motionärerna påminner om att det krävs att alla sträckor som byggts för de nya hastigheterna får ERTMS för att nyttan av investeringarna ska komma samhället och det hållbara resandet till godo.

Bakgrund

ATC

Ett signalsäkerhetssystem gör det möjligt att framföra fordon på järnväg längs en kontrollerad sträcka utan risk för trafikeringsoolyckor (kollision och urspårning). Automatic Train Control (ATC) är benämningen på det system som i dag huvudsakligen används i Sverige för att övervaka tågets framfart enligt det tekniska körtillstånd som ges från järnvägens signalsäkerhetssystem. De flesta svenska banor använder i dag en version som kallas ATC-2. Sverige var tidigt ute när det gällde att ta fram ett väl fungerande ATC-system. Utvecklingen av den första prototypen startade redan i slutet på 1960-talet och ATC-1 togs i drift 1980.

ERTMS

Det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (European Rail Traffic Management System, ERTMS) är ett EU-gemensamt signalsystem för

järnvägen. Det syftar till att möjliggöra effektiv gränsöverskridande tågtrafik. Sverige och övriga medlemsstater är enligt EU-lagstiftningen skyldiga att införa ERTMS på stornätet senast 2030. Trafikverket har helhetsansvaret för planeringen och för att införa ERTMS i infrastrukturen för det svenska järnvägssystemet. Införandet ska planeras i nära samarbete med företrädare för utrustningsindustrin, järnvägsföretagen och andra trafikorganisatörer.

Riksrevisionens granskning

Riksrevisionen granskade 2018 införandet av ERTMS i Sverige. I rapporten Nytt signalsystem för järnvägen – effektiviteten i införandet av ERTMS (RiR 2018:21) påpekade Riksrevisionen att Trafikverket och tidigare Banverket kraftigt underskattat kostnaden för att utveckla ett fungerande ERTMS-system som svarar mot såväl EU:s specifikationer som nationella krav. Riksrevisionen ansåg att det fanns en risk för att ytterligare kostnadsökningar kunde uppstå i framtiden och att Trafikverket därför borde vidta åtgärder för att motverka en sådan utveckling, t.ex. genom att utforma mjukvaruutvecklingen på ett sätt som minskar omfattningen på de delar som behöver genomgå nya godkännandeprocesser efter ändringar i mjukvaran.

Pågående arbete

I propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) framförs att takten i införandet av ERTMS ska öka, vilket säkrar järnvägens framtida funktion och bidrar till mer kapacitet, säkerhet och ökad punktlighet. Regeringen framhåller att målsättningen är att ERTMS ska införas i hela svenska järnvägssystemet till 2042. Målsättningen grundar sig i Trafikverkets bedömning att om upprustningen av signalanläggningen inte färdigställs under början av 2040-talet får det konsekvenser såsom försämrad funktion och i förlängningen att delar av järnvägen kan sluta fungera. I takt med att det nya signalsystemet införs ska det nuvarande ATC-systemet avvecklas. Regeringen uppger i propositionen att den avser att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en strategi utifrån den nya målsättningen. ERTMS ska införas på ett effektivt sätt och med så liten störning som möjligt för person- och godstrafiken. Införandet av det nya signalsystemet kommer även att innebära krav på fordonsägare att investera i utrustning till sina fordon för att kunna hantera det nya systemet. Viss finansiering av ombordutrustning har medfinansierats av EU. Regeringen meddelar att den avser att återkomma i frågan om finansiering av ombordutrustning för att skynda på införandet.

I februari 2025 gav regeringen sedermera Trafikverket i uppdrag att utforma ett stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS. Regeringen framhåller att ett svenskt stöd till ombordutrustning för ERTMS bör vara rättssäkert, effektivt och flexibelt så att det kan hantera framtida teknikutveckling. I uppdraget anges att det är viktigt att stödet inte snedvrider konkurrensen på marknaden och att Trafikverket ska göra en bedömning av

hur stort behovet av stöd är för hela livscykeln för ombordutrustning för ERTMS, och därtill göra en bedömning av stödbehovet under perioden 2026–2037. Trafikverket ska dessutom beskriva hur processen kring stödet ska se ut med ansökningar, beslut och utvärderingar. I det sammanhanget framhåller regeringen också att det bör göras en särskild analys av hur ett svenskt stöd kan fungera parallellt med det stöd som finns hos EU. För att stödet inte ska snedvrida konkurrensen och missgynna de fordonsaktörer som helt eller delvis redan har installerat ombord utrustningen ska Trafikverket även analysera möjligheterna att retroaktivt ge stöd till operatörer som tidigare har installerat ombordutrustning för ERTMS. Trafikverket ska redovisa uppdraget senast den 30 september 2025.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat frågor om järnvägens signalsystem vid ett flertal tillfällen, senast i betänkande 2022/23:TU14. Utskottet avstyrkte då motionsförslag på området med hänvisning till pågående beredning och förutsatte i sammanhanget att regeringen skulle ta vara på de erfarenheter som arbetet med ERTMS hittills gett. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet är införstått med det faktum att det nuvarande ATC-systemet i många avseenden har nått sin tekniska livslängd och att det därför är nödvändigt att ersätta det med ett nytt signalsystem. ERTMS är ett gemensamt europeiskt signalsystem, och utskottet påminner om att det finns krav från EU på att medlemsländerna ska ha installerat systemet till en viss tidpunkt. Utskottet konstaterar samtidigt att införandet av ERTMS är en utdragen process och att kostnaderna för det nya signalsystemet har underskattats kraftigt. Utskottet ser därför mycket positivt på det som regeringen framför i den senaste infrastrukturpropositionen om att takten i införandet av ERTMS ska öka, vilket säkrar järnvägens framtida funktion och bidrar till mer kapacitet, säkerhet och ökad punktlighet. Regeringen framhåller att målsättningen är att ERTMS ska införas i hela svenska järnvägssystemet till 2042 och att den avser att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en strategi utifrån den nya målsättningen. Utskottet välkomnar detta. Utskottet konstaterar att även järnvägsföretagen drabbas av betydande kostnader för att installera den ombordutrustning som krävs för att trafikera en järnvägsanläggning med det nya signalsystemet och ser därför i sammanhanget positivt på det installationsstöd som EU har gett. Utskottet välkomnar även att regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att utforma ett stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS.

Mot bakgrund av regeringens målsättning för ERTMS och de nämnda uppdraget till Trafikverket finner utskottet inte anledning att ta något initiativ

med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2024/25:193 (V) yrkande 8, 2024/25:2630 (MP) yrkande 11 och 2024/25:2947 (C) yrkandena 37–39 avstyrks därmed.

Banavgifter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om banavgifter. Utskottet hänvisar bl.a. till gemensamma EU-rättsliga regler på området. Utskottet välkomnar samtidigt det uppdrag som Trafikverket har fått att se över banavgifterna.

Jämför reservation 10 (V).

Motionerna

I partimotion 2024/25:193 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 7 framförs att regeringen bör verka för en förändring av EU:s reglering av banavgifter för att minska avgifternas negativa effekt för järnvägstrafiken.

Malin Östh m.fl. (V) påtalar i kommittémotion 2024/25:3234 yrkande 4 att så länge jämbördiga villkor med konkurrerande trafikslag inte har uppnåtts för järnvägen bör inte banavgifterna höjas. Motionärerna framhåller att sänkta banavgifter skulle öka järnvägens konkurrenskraft, och mer gods- och persontransporter skulle därmed kunna flyttas över till järnvägen.

Gällande rätt

Regleringen av uttaget av banavgifter grundar sig på EU-rättsliga regler. Dessa regler har omarbetats genom SERA-direktivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde) som bl.a. anger att banavgifterna minst ska täcka de kostnader som uppstår som en direkt följd av järnvägs- trafik. SERA-direktivet innebär att avgiften för ansökan om och utnyttjande av tåglägen, trafikledning och trafikinformation ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den trafik som bedrivs (direkta kostnader).

Tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över att infrastrukturförvaltarnas avgiftsuttag håller sig inom de ramar som ställs upp i lagstiftningen. En infrastrukturförvaltare ska ta ut konkurrensneutrala och icke-diskriminerande avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Huvudregeln innebär att avgifterna inom ramen för infrastrukturförvaltarens kostnader för infrastrukturen ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon. Avgiften är obligatorisk och utgör ett golv för avgiftsuttaget och svarar i huvudsak mot slitagekostnaden.

Bestämmelser om banavgifter finns numera i järnvägsmarknadslagen (2022:365) som en följd av de ändringar regeringen föreslog i propositionen

Fjärde järnvägspaketet (prop. 2021/22:83). Enligt järnvägsmarknadslagen (2022:365) ska Trafikverket ta ut en avgift av järnvägsföretagen som motsvarar den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon. Trafikverket får under vissa förutsättningar därutöver ta ut högre avgifter för att uppnå högre grad av kostnadstäckning. Banavgifterna förutsätts oavkortat gå till drift, underhåll och reinvesteringar i järnvägsinfrastrukturen eller i vissa fall för särskilda infrastrukturprojekt till att täcka kapitalkostnader och avskrivningar. Banavgifterna utgör därmed ett komplement till den finansiering av kostnader för drift, underhåll och reinvestering av järnvägsinfrastruktur som i övrigt finansieras via anslag.

En möjlighet att utfärda föreskrifter om undantag från avgifter har sedan även införts i den nya järnvägslagstiftning som trädde i kraft den 1 juli 2022 för att på så vis skapa viss flexibilitet i regelverket för oförutsedda händelser som t.ex. vid covid-19-utbrottet.

Den 7 oktober 2020 antog Europaparlamentet och rådet förordning (EU) 2020/1429 om fastställande av åtgärder för en hållbar järnvägsmarknad mot bakgrund av covid-19-utbrottet. Förordningen innebär att medlemsstaterna under en närmare angiven referensperiod får tillåta infrastrukturförvaltare att sänka, avstå från eller senarelägga vissa avgifter för att utnyttja järnvägsinfrastrukturen under förutsättning att reglerna för statligt stöd följs. Om en medlemsstat väljer att utnyttja dessa möjligheter ska infrastrukturförvaltarna kompenseras för intäktsbortfallet. Referensperioden var ursprungligen mars–december 2020 men förordningen innehöll en bestämmelse som gav Europeiska kommissionen möjlighet att genom delegerade akter förlänga referensperioden, som längst till den 14 april 2022.

Den 28 juni 2021 antogs kommissionens delegerade förordning (EU) 2021/1061 om förlängning av förordningens referensperiod till den 31 december 2021. Med hänvisning till att pandemin fortsatte att inverka negativt på järnvägssektorn beslutades den 24 februari 2022 genom förordning (EU) 2022/312 om ännu en förlängning av referensperioden till den 30 juni 2022, med möjlighet för kommissionen att genom delegerade akter ytterligare förlänga referensperioden med högst sex månader i taget, dock längst till den 31 december 2023.

I höständringsbudgeten för 2021 (prop. 2021/22:2) föreslog regeringen att medel skulle anslås för att utnyttja de möjligheter till sänkta avgifter som ges i den ovannämnda EU-förordningen. För att detta skulle vara möjligt infördes ett bemyndigande i järnvägslagen (2004:519) att meddela undantag från lagens krav på avgiftsuttag. Lagen trädde i kraft den 1 december 2021, och regeringen beslutade sedan om en retroaktiv nedsättning av banavgifterna för perioden mars 2020 till september 2021. Med anledning av förslaget om lagändring föreslog regeringen också att anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur inom utgiftsområde 22 Kommunikationer skulle ökas med 1 370 miljoner kronor för att kompensera Trafikverket för sänkningen av operatörernas banavgifter. Riksdagen beslutade i linje med regeringens förslag (bet. 2021/22:FiU11, rskr. 2021/22:56).

Pågående arbete

Regeringens propositioner

I propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) framförs bl.a. att regeringen avser att arbeta vidare med alternativa finansieringsformer bl.a. genom att arbeta vidare med en finansieringslösning via höjda banavgifter för en eventuell utbyggnad av dubbelspår på sträckan Luleå–Boden.

I budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/2025:1 utg.omr. 22) anges att banavgifter förväntas ge en intäkt som uppgår till 2 636 miljoner kronor.

Uppdrag till Trafikverket

Den 20 juni 2024 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att se över de banavgifter som tas ut på det statliga järnvägsnätet. En bakgrund till översynen är att senare års avgiftshöjningar i Sverige har försämrat konkurrens-situationen för godstransporter på järnväg, vilket i förlängningen försämrar konkurrenssituationen för stora delar av det svenska näringslivet. Regeringen pekar på att utvecklingen på järnvägsmarknaden även visar att banavgifterna, särskilt för tyngre godståg, var högre i Sverige än i många andra länder i EU redan 2020. Sedan dess har de svenska banavgifterna höjts och kommer att höjas ytterligare för godståg 2025. Regeringen anser att både avgifter och kostnadsunderlag behöver ses över och eventuellt justeras. Det kan t.ex. ske genom att avgifterna i större utsträckning tar hänsyn till olika fordons påverkan på slitaget och till hur tillgänglig kapacitet i det statliga järnvägsnätet kan utnyttjas på bästa sätt. Trafikverket ska redovisa uppdraget till Regeringskansliet senast den 30 juni 2025.

I Trafikverkets inriktningsunderlag från den 15 januari 2024 uppger Trafikverket att sedan början av 2010-talet har banavgifterna gradvis förändrats för att bättre avspeglar järnvägstrafikens externa kostnader för infrastrukturslitage. Banavgifterna per tonkilometer och tågkilometer har höjts, medan avgifter som inte är marginalkostnadsbaserade gradvis tagits bort. Trafikverket beräknar att järnvägstrafiken fr.o.m. 2025 kommer att betala banavgifter som motsvarar de marginella slitagekostnaderna på infrastrukturen. Trafikverket konstaterar dock att banavgifterna inte avspeglar samhällskostnaderna för buller, emissioner och olyckor. Banavgifterna avspeglar inte heller marginalkostnaden för kapaciteten som utnyttjas. Trafikverket pekar därför på att det finns potential att effektivisera kapacitetsutnyttjandet genom att använda banavgifterna för att jämna ut kapacitetsefterfrågan, alltså att låta tåglägen vara dyrare på sträckor och tider där det råder kapacitetsbrist, och tvärtom. Det skulle t.ex. öka operatörernas incitament att köra ett längre tåg hellre än två kortare, vilket skulle öka den faktiska transportkapaciteten: mer gods och fler passagerare skulle kunna transporteras med samma spårkapacitet.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat motionsförslag om sänkta banavgifter tidigare, senast i betänkande 2023/24:TU6. Utskottet hänvisade då till att regleringen av uttaget av banavgifter grundar sig på EU-rättsliga regler i frågan och avstyrkte motionsförslaget. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet påminner om att det framgår av järnvägsmarknadslagen vilka avgifter en infrastrukturförvaltare ska och får ta ut av järnvägsföretag och andra organisatörer av trafik för att använda järnvägsinfrastrukturen. Regelverket anger också hur avgifterna ska fastställas. Den svenska lagstiftningen utgår från gemensamma EU-rättsliga regler enligt vilka den vägledande principen är att banavgifterna minst ska täcka de kostnader som uppstår som en direkt följd av järnvägstrafiken. Utskottet vill också påminna om att banavgifter är en viktig förutsättning för att till en del finansiera järnvägsinfrastrukturen i landet. Utskottet finner nuvarande ordning ändamålsenlig. Utskottet välkomnar dock samtidigt att regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att se över de banavgifter som tas ut på det statliga järnvägsnätet, bl.a. för att säkerställa konkurrensituationen för stora delar av det svenska näringslivet. Utskottet ser positivt på att avgifter och kostnadsunderlag kommer att ses över och eventuellt justeras. Utskottet kommer att ta del av redovisningen av uppdraget med stort intresse. Mot denna bakgrund avstyrks motionerna 2024/25:193 (V) yrkande 7 och 2024/25:3234 (V) yrkande 4.

Några åtgärder för en effektiv järnväg

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om vissa åtgärder för en effektiv järnväg. Utskottet välkomnar arbetet för att göra det möjligt för längre och tyngre tåg att trafikera det svenska järnvägsnätet och förutsätter att Trafikverket planerar för att genomföra järnvägsunderhållet på ett effektivt och hållbart sätt.

Jämför reservation 11 (C) och 12 (MP).

Motionerna

Ulrika Heie m.fl. (C) efterfrågar i kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 18.2 att åtgärder ska vidtas för att med stöd i genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre och tyngre tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet järnvägsnät i hela Sverige. I yrkande 40 anser motionärerna att man bör se över möjligheten att Trafikverket

direktupphandlar järnvägsunderhåll i tider när ordinarie trafik ligger nere så att den lägre trafikvolymen kan utnyttjas för underhåll.

I kommittémotion 2024/25:2630 yrkande 14 och i kommittémotion 2024/25:3235 yrkande 13, båda av Linus Lakso m.fl. (MP) framför motionärerna att regeringen bör skapa förutsättningar för längre tåg och planera för 835 meters godståg. I motionerna konstateras att längre tåg än svensk standard tillåts i flera av våra grannländer.

Bakgrund

Inriktningen för godstransportsystemets utveckling är effektiva, kapacitetsstarka och hållbara transporter. Enligt EU:s förordning 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) ska det vara möjligt att trafikera stornätet på det transeuropeiska transportnätet med minst 740 meter långa tåg 2030. I dag kan upp till 630 meter långa tåg trafikera järnvägen med undantag för Malmbanan och delar av Södra stambanan där längre tåg tillåts. Trafikverket har pekat ut fler sträckor där 750 meter långa tåg ska kunna köra. Det kräver ombyggnad av bl.a. mötesspår, förbigångsspår, bangårdar och signalanläggningar. Att utveckla järnvägsnätet för tyngre tåg ingår också i arbetet med att skapa effektivare godstrafik. Generellt är det i dag standard med en högsta axellast på 22,5 ton, men 25 ton är också tillåtet på stora delar av det svenska järnvägsnätet, det gäller specialtransporter med vissa restriktioner för t.ex. hastighet. Att bygga bort begränsningar för trafik med axellaster på 25 ton kräver ofta relativt omfattande och kostsamma åtgärder. Därför sker det i första hand i samband med ny- eller ombyggnad av järnvägen.

Pågående arbete

I januari 2024 överlämnade Trafikverket sitt inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037. Trafikverket uppger att en målbild för planperioden är en allt mer digitaliserad järnvägsanläggning där digitala tjänster och digitala informationsflöden får allt större genomslag. I underlaget uppger Trafikverket vidare att myndigheten förbättrar arbetsätten för att effektivisera underhållet och ytterligare öka reinvesteringstakten. Trafikverket pekar på att när ett rekordstort antal underhållsåtgärder ska genomföras i en järnvägsanläggning med större kapacitetsutnyttjande än någonsin tidigare behöver verkets operativa förmåga öka, dvs. förmågan att omsätta kunskap om anläggningen och dess nedbrytning till effektiva åtgärder i anläggningen. Trafikverket framhåller att större reinvesteringar i spår- och kontaktledningsanläggningen behöver genomföras med metoder som går fortare än de som väljs i dag. Trafikverket uppger att för att uppnå detta behöver verkets planering och upphandling av denna typ av reinvesteringar utvecklas. I underlagsrapporten Digitalisering och automatisering i järnvägssystemet uppger Trafikverket att digitalisering i

järnvägstransportsystemet handlar i stort om en ökad grad av digital information i realtid, samverkan, delningstjänster och automatisering. Den teknikutveckling som Trafikverket bedömer få störst genomslag på kort sikt är digitala tjänster i form av trafikinformation och navigationstjänster, avancerade förarstödssystem baserade på sensorer och kameror samt uppkopplade fordon med möjlighet att både ta emot, skicka och agera på data.

Inom Trafikverket pågår ett projekt för att möjliggöra trafik med längre, tyngre och större godståg. I projektet arbetar Trafikverket med både infrastrukturåtgärder och administrativa frågor. Sedan 2018 pågår arbetet med bl.a. bromsprocenttabeller, kodifiering och andra utredningar om längre, tyngre och större tåg. Utvecklingen sker till stora delar i samarbete med järnvägsbranschen. I projektet har ett strategiskt nät pekats ut som aktuellt för att införa tåg på upp till 750 meter. De utpekade stråken är speciellt viktiga för godstrafiken. Trafikverket fick i regleringsbrevet för 2020 i uppdrag att redovisa hur arbetet med längre och tyngre tåg fortskrider inom ramen för den befintliga ekonomiska och fysiska infrastrukturplaneringen. Uppdraget redovisades till Regeringskansliet i september 2020 i rapporten Längre och tyngre tåg. Trafikverket framhåller att det utöver infrastrukturåtgärderna krävs en ny bromsprocenttabell. Dagens tabeller togs fram på 1980-talet och sträcker sig upp till en tåglängd av 730 meter. Trafikverket framhåller att det är ett omfattande arbete att ta fram nya bromsprocenttabeller, vilket inkluderar aktiviteter som exempelvis riskbedömningar, kvalitetssäkring av beräkningsprogram, hantering av översättning av tåglängd samt följande utgivningsprocess.

Trafikanalys framhåller i sin rapport På väg mot effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter? (2022:16) att när det gäller frågan om längre och tyngre tåg finns flera begränsande faktorer, varav två centrala faktorer är infrastruktur och bromsprocenttabeller. Trafikanalys påminner om att Trafikverket arbetar aktivt med frågorna och bedömer att insatsen kan få betydelse för att öka transporteffektiviteten på järnvägen, vilket ökar trafikslagets konkurrenskraft men även påskyndar omställningen till fossilfrihet.

I den senaste infrastrukturpropositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) framhåller regeringen att viktiga åtgärder för att utveckla och effektivisera transportinfrastrukturen är att möjliggöra för längre och tyngre transporter.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat motionsförslag om längre och tyngre tåg vid ett flertal tillfällen, senast i betänkande 2023/24:TU5. Utskottet bedömde att frågan om längre och tyngre tåg var väl beaktad och avstyrkte motionsförslagen. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

Utskottet föreslog i betänkande 2021/22:TU9 att riksdagen skulle rikta ett tillkännagivande till den dåvarande regeringen om åtgärder för längre och

tyngre tåg. Utskottet framhöll att vissa åtgärder och arbeten kommer att behöva genomföras för att bl.a. järnvägsinfrastrukturen och järnvägsstationerna ska ha möjlighet att ta emot längre och tyngre tåg. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag. Med anledning av riksdagens tillkännagivanden informerade regeringen i skrivelse 2022/23:75 om att den i juni 2022 hade fastställt den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. I planen finns 2,8 miljarder kronor reserverade för åtgärder som ska möjliggöra trafikering av tåg som är längre, tyngre och större än dagens tåg. Av beloppet ska 736 miljoner kronor användas till åtgärder på sträckorna Hallsberg–Malmö/Göteborg. Resterande medel har ännu inte preciserats geografiskt. I budgetpropositionen för 2024 utgiftsområde 22 framförde regeringen att mot den bakgrund av redovisade förhållanden och pågående åtgärder ansåg den att tillkännagivandet var slutbehandlat.

I betänkande 2023/24:TU5 framhöll utskottet att det förutsätter att Trafikverket arbetar konsekvent för en effektiv och hållbar planering så att underhållsåtgärder kan genomföras med korta ledtider på ett sådant sätt att trafiken störs så lite som möjligt. Utskottet avslog därmed motionsförslag om att direktupphandla järnvägsunderhåll i tider när ordinarie trafik ligger nere. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Med längre och tyngre tåg kan samma mängd gods transporteras av färre tåg, och persontågen kan köras med fler vagnar. Längre och tyngre tåg innebär således att kapaciteten i järnvägssystemet utnyttjas mer optimalt och att konkurrenskraften för transportberoende näringar ökar. Utskottet vill därför framhålla att det finns möjlighet att få stora miljö- och samhällsnyttor genom att göra det möjligt för längre och tyngre tåg på det svenska järnvägsnätet. Utskottet är samtidigt medvetet om att vissa åtgärder och arbeten behöver genomföras för att bl.a. järnvägsinfrastrukturen och järnvägsstationerna ska ha möjlighet att ta emot längre och tyngre tåg. Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma det arbete som sedan flera år pågår inom Trafikverket för att möjliggöra för längre och tyngre tåg på det svenska järnvägsnätet. Utskottet välkomnar det som regeringen framför i den senaste infrastrukturpropositionen om att viktiga åtgärder för att utveckla och effektivisera transportinfrastrukturen är att möjliggöra för längre och tyngre transporter. Utskottet bedömer således att frågan om längre och tyngre tåg är väl beaktad och anser inte att det finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsyrkandena.

Utskottet påminner vidare om att planering och genomförande av underhållsåtgärder i järnvägsnätet ska utgå från samhällsekonomisk effektivitet och en långsiktig hållbar transportförsörjning. Trafikverket är infrastrukturförvaltare för det järnvägsnät som tillhör staten och ansvarar inom ramen för gällande författningar för planeringen av järnvägstrafik och underhåll.

Utskottet förutsätter att Trafikverket arbetar konsekvent för en effektiv och hållbar planering så att underhållsåtgärder kan genomföras med korta ledtider och på ett sådant sätt att trafiken störs så lite som möjligt. Motionerna 2024/25:2630 (MP) yrkande 14, 2024/25:2947 (C) yrkandena 18.2 och 40 samt 2024/25:3235 (MP) yrkande 13 avstyrks därmed.

Säkerhet vid spåren

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa säkerhetsåtgärder vid spåren. Utskottet pekar på att frågor om att säkra järnvägsinfrastrukturen från bl.a. ras, skred och bränder är av stor betydelse.

Jämför reservation 13 (MP).

Motionerna

Elin Söderberg m.fl. (MP) framhåller i kommittémotion 2024/25:2627 yrkande 27 att kalavverkning i särskilt klimat känsliga områden, med exempelvis risk för ras och skred, bör upphöra. Motionärerna pekar bl.a. på att banvallar tappas stabilitet vilket kan resultera i avbrott i trafiken och även innebära svåra personskador. Linus Lakso m.fl. (MP) framför ett liknande yrkande i kommittémotion 2024/25:2630 yrkande 16. Motionärerna anser nämligen att det bör införas ett regelverk som stoppar kalavverkningar i stråk runt järnvägsnätet i syfte att skredskydda infrastrukturen.

I motion 2024/25:1111 av Marléne Lund Kopparklint (M) framförs att det bör övervägas att ställa krav på förebyggande åtgärder för att minimera banvallsbränder. Motionären framhåller att förebyggande arbete mot banvallsbränder är en viktig del av säkerheten vid spåren.

Carita Boulwén och Johnny Svedin (båda SD) efterfrågar i motion 2024/25:1285 att möjligheten till någon form av skyddsbarriär mellan spår och perrong utreds i syfte att öka säkerheten. Motionärerna framhåller att det är positivt att fler väljer att åka tåg, men konstaterar att det samtidigt innebär en ökad säkerhetsrisk när fler uppehåller sig på perrongerna.

Gällande rätt

Sedan 2022 regleras säkerhetsrelaterade frågor i en separat lag i form av järnvägssäkerhetslagen (2022:367) som innehåller bestämmelser om säkerhetsansvar och säkerhetskrav, tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare samt bestämmelser om tillsyn, ordning, sanktionsavgifter, straff m.m. Av lagen följer bl.a. att ingen får beträda ett spårområde utan infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags tillstånd utom på platser där det klart framgår att allmänheten har tillträde. Att olovligt beträda spårområdet kan ge böter. Vidare framgår det att den som stör ordningen eller

genom sitt uppträdande utgör en risk för säkerheten i järnvägsdriften får avlägsnas.

Enligt järnvägslagstiftningen är det vidare järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som ytterst är operativt ansvariga för en säker drift av järnvägssystemet. Järnvägsföretagen har därmed ett ansvar för att fordonen de använder ges ett tillräckligt underhåll och en infrastrukturförvaltares verksamhet ska utföras så att skador till följd av verksamheten förebyggs. Transportstyrelsen har bl.a. till uppgift att bevaka trafiksäkerheten inom järnvägssektorn.

Bakgrund

År 2020 beslutade regeringen om ett nationellt mål för antalet omkomna inom spårtrafiken. Målet innebär en halvering av antalet omkomna (inklusive självmordshändelser) fram till 2030.

Enligt preliminär statistik från Transportstyrelsen ökar antalet omkomna i spårtrafiken. Under 2024 omkom 107 personer i spårtrafiken, 104 personer på järnväg, 2 personer på tunnelbanespår och 1 person på spårväg, vilket motsvarar en ökning med 4 personer jämfört med 2023. En majoritet av dödsfallen inom spårtrafik är suicid.

Pågående arbete

I skrivelsen Nationell strategi och regeringens handlingsplan för klimatanpassning (skr. 2023/24:97) lyfter regeringen fram frågor om klimatanpassning i olika samhällssektorer. Regeringens mål är att Sverige ska vara klimatanpassat och motståndskraftigt. Regeringen framhåller att samhällsviktig verksamhet ska vara klimatanpassad och robust, vilket bidrar till att Sverige får en god beredskap för naturkatastrofer, kriser och ytterst krig. Åtgärder för klimatanpassning ska vidtas på ett kostnadseffektivt och ändamålsenligt sätt med ett helhetsperspektiv i samverkan mellan relevanta aktörer. I arbetet med att skapa en robust och tillförlitlig transportinfrastruktur ska klimatrelaterade risker fortsätta att integreras och hanteras.

I propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) framförs bl.a. att klimatförändringarna är en omvärldsförändring av betydelse för transportinfrastrukturen. Regeringen konstaterar bl.a. att det kommer att behövas ett fortsatt arbete för att inventera behov och prioritera mellan åtgärder. Eftersom det statliga järnvägs- och vägnätet är omfattande och behoven av klimatanpassning varierar är inte hela transportinfrastrukturen aktuell för sådana åtgärder. Både typen av risk och risknivån kan variera kraftigt i olika delar av landet, och behoven ser olika ut på olika platser. I arbetet med klimatanpassning är därför riskidentifiering ett viktigt område att arbeta med så att rätt åtgärder kan prioriteras.

Svenskt Näringsliv tog i oktober 2024 fram rapporten Klimatanpassning av transportinfrastruktur. Rapporten identifierar områden med kritisk infrastruktur, vilket innebär vägar och järnvägar som är av särskild betydelse för näringslivets logistikkedjor och som samtidigt är utsatta för risker som översvämningar, ras, skred och erosion. Rapportens syfte var även att tillgängliggöra kunskap om klimatanpassning av den befintliga statliga transportinfrastrukturen, att medvetandegöra näringslivet om de risker som hotar viktiga transportvägar samt att peka på viktiga åtgärder för att minska transportrelaterade konsekvenser av ett förändrat klimat.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat frågor om säkerhet vid spåren tidigare, senast i betänkande 2023/24:TU6. Utskottet avstyrkte motionerna och välkomnade den förebyggande verksamhet som de berörda aktörerna bedriver. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet påminner inledningsvis om att det enligt järnvägslagstiftningen är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som ytterst är operativt ansvariga för en säker drift av järnvägssystemet. Järnvägsföretagen har därmed ett ansvar för att fordonen de använder ges ett tillräckligt underhåll, och en infrastrukturförvaltares verksamhet ska utföras så att skador till följd av verksamheten förebyggs. Utskottet vill också peka på att det av järnvägs-lagstiftningen följer att ingen får beträda spårområdet utan infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags tillstånd utom på platser där det klart framgår att allmänheten har tillträde. Vidare framgår det att den som stör ordningen eller genom sitt uppträdande utgör en risk för säkerheten i järnvägsdriften får avlägsnas.

Utskottet delar regeringens bedömning att klimatförändringarna är en omvärldsförändring av betydelse för transportinfrastrukturen och att behovet av klimatanpassningsåtgärder ökar för att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner. Målet är att Sverige ska vara klimatanpassat och motståndskraftigt, och utskottet betonar att i arbetet med att skapa en robust och tillförlitlig transportinfrastruktur ska klimatrelaterade risker även i fortsättningen integreras och hanteras. Utskottet påminner om det som regeringen konstaterar i den senaste infrastrukturpropositionen att det kommer att behövas ett fortsatt arbete för att inventera behov och prioritera mellan åtgärder. I arbetet med klimatanpassning är därför riskidentifiering ett viktigt område att arbeta med så att rätt åtgärder kan prioriteras. Utskottet anser att frågorna om att säkra järnvägsinfrastrukturen från bl.a. ras, skred och bränder är av stor betydelse och utgår från att regeringen och myndigheterna gör en väl avvägd bedömning av vilka åtgärder som bör prioriteras för att Sverige ska få en robust och klimatanpassad järnvägsinfrastruktur.

Därmed avstyrker utskottet motionerna 2024/25:1111 (M), 2024/25:1285 (SD), 2024/25:2627 (MP) yrkande 27 och 2024/25:2630 (MP) yrkande 16.

Vissa resenärsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa resenärsfrågor. Utskottet lyfter bl.a. fram det pågående arbetet när det gäller järnvägens punktlighet och tillförlitlighet.

Jämför reservation 14 (MP).

Motionerna

Linus Lakso m.fl. (MP) anför i kommittémotion 2024/25:2630 yrkande 9 att svenska tåg ska komma och gå i tid. Motionärerna påminner om att punktligheten för persontåg under 2023 sjönk till rekordlåga nivåer. I yrkande 12 anför motionärerna att det bör utredas om ansvaret för stationsområden, verkstäder och terminaler bör föras över från Jernhusen AB till Trafikverket. Motionärerna framhåller att detta skulle främja resandet. I yrkande 24 framför motionärerna att den regionala tågtrafikens plats i järnvägssystemet behöver säkerställas. Motionärerna lyfter fram att om större funktionella arbetsmarknadsregioner ska komma till stånd utan att bilresandet ökar är detta av största vikt. I yrkande 43 framför motionärerna att Trafikverket bör få i uppdrag att upphandla tågtrafik mellan Stockholm och Trondheim, via Östersund. Motionärerna pekar på att efterfrågan är stor.

I motion 2024/25:1727 av Julia Kronlid (SD) framhåller motionären vikten av att ta fram riktlinjer för en familjevänlig tågtrafik, exempelvis om att tillhandahålla familjevänliga vagnar med gott om plats för uppställda vagnar och tågvärdars möjlighet att vara behjälpliga med av- och pålastning av barnvagnar.

Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) framför i motion 2024/25:2278 att regeringen bör överväga att ge Trafikverket i uppdrag att införa utrop på engelska och tyska på tågstationer under juni, juli och augusti. Motionärerna anser att detta skulle underlätta för många utländska resenärer att ta sig fram till sina destinationer.

Mats Sander m.fl. (M) anser i motion 2024/25:2387 att man bör se över möjligheten att ge persontågstrafiken i Skåne högsta prioritet under rusningstimmarna.

I motion 2025/26:2531 av Fredrik Ahlstedt (M) anføres att SJ AB bör få ägardirektiv om att upprätthålla trafik i egen regi mellan Uppsala och Stockholm, den s.k. Uppsalapendeln.

Bakgrund

Transportpolitiska mål

Det transportpolitiska funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

För funktionsmålet används punktlighet för person- respektive godståg som en central indikator.

Järnvägens punktlighet

I budgetpropositionen för 2025 framför regeringen att den nedåtgående utvecklingen sedan 2020 för järnvägstrafikens punktlighet fortsatte under 2023 för både person- och godstågen. Regeringen framför i propositionen att tågtrafikens punktlighet kan påverkas av flera olika faktorer. Exempelvis kan olika väderförhållanden med både kalla vintrar och varma somrar medföra störningar i infrastrukturen, lok och vagnar kan gå sönder och medföra att tåg blir stående på spåren vilket medför stopp i trafiken. Sett över en längre period (2013–2023) beror den största andelen av förseningarna, ca 31 procent av det totala antalet förseningar. Tåg som körs kortare sträckor kommer oftare fram i tid än andra tåg.

Av Trafikverkets statistik från januari 2025 framgår att sett till hela 2024 blev persontågens punktlighet den lägsta sedan 2010. Punktligheten för hela 2024 hamnar på 87,2 procent för de totalt 1 065 954 persontåg som avgick under året. Trafikvolymerna sedan 2010 har dock ökat med nära 40 procent, och det har skett en kraftig ökning av omfattningen av underhållsarbeten och spårspingets påverkan på trafiken.

Trafikutskottets uppföljning

Trafikutskottet följde under 2020 upp punktligheten för persontrafik på järnväg (2020/21:RFR5). I uppföljningen framkom bl.a. att en rad brister behöver åtgärdas för att förbättra punktligheten. En internationell jämförelse som utskottet lät göra visade att en bättre punktlighet i tågtrafiken kräver en tydlig styrning, dvs. mål och uppföljning samt noggrann planering, statistik och satsningar på infrastrukturen. Trafikutskottets uppföljning visar att det inom dessa områden finns en utvecklingspotential i Sverige. I uppföljningen lyfter utskottet fram behov av vissa åtgärder; bl.a. bör en översyn av ansvarsförhållanden, organisation samt användning av anslag och intäkter som avser järnvägen övervägas liksom nationella mål för både tågens och resenärernas punktlighet. Styrningen för att uppnå bättre punktlighet för järnvägstrafiken behöver utvecklas.

SJ AB och Jernhusen AB

SJ AB och Jernhusen AB samt övriga bolag med statligt ägande lyder under samma lagar som privatägda bolag, däribland aktiebolagslagen (2005:551). Det är bolagets styrelse och ledning som ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av dess angelägenheter samt den löpande förvaltningen av bolagets operativa verksamhet.

Jernhusen AB är ett av staten helägt bolag som utvecklar och förvaltar stationer, stationsområden, underhållsdepåer samt gods- och kombiterminaler längs den svenska järnvägen. Bolaget har inga särskilt beslutade samhällsuppdrag. I Jernhusen AB:s bolagsordning står det bl.a. följande:

Bolaget ska, inom ramen för affärsmässighet, utveckla, förvalta och äga fastigheter, tillhandahålla fastighetsrelaterade tjänster och andra tjänster med anknytning till kollektivt resande och godstransporter på järnväg samt bedriva därmed förenlig verksamhet. Inriktningen av verksamheten ska vara på stationer, stationsområden med stationsnära stadsutveckling, depåer samt kombiterminaler. Bolaget ska, i samverkan med transportsystemets aktörer, bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås. Bolaget ska vara ledande i utvecklingen av ett effektivt och hållbart transportsystem i syfte att främja och stödja kollektivt resande och godstransporter på järnväg.

Pågående arbete

Uppdrag till Trafikverket

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att redovisa åtgärder för att stärka järnvägsunderhållets genomförande och järnvägstrafikens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet. Uppdraget redovisades i februari 2024 med en uppföljande rapportering i juni och den 21 oktober redovisade Trafikverket den sista uppföljande rapporten för regeringsuppdraget. I rapporten beskrivs bl.a. hur utökade ekonomiska ramar tillsammans med pågående utvecklingsprojekt börjat ge resultat. Järnvägsunderhållets omfattning för 2024 förväntas öka med 18 procent jämfört med 2023. Även andelen reinvesteringar fortsätter att öka vilket gör att allt fler av järnvägsanläggningens slitna anläggningsdelar som t.ex. spår och växlar, ställverk och kontaktledningar, kan bytas ut till förmån för nya och slitstarka komponenter. Utöver underhållsåtgärder lyfter Trafikverket fram flera områden där det finns stor potential till effektiviseringar på både kort och lång sikt genom att exempelvis köpa nya maskiner, införa nya affärsformer och utveckla av teknik.

För att göra järnvägen till ett mer attraktivt val för såväl resande som dem som transporterar gods har regeringen bl.a. gett Trafikverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för att minska de förseningar i järnvägstrafiken som orsakas av järnvägsföretag, och att upprätta en handlingsplan för åtgärder för att möjliggöra en förbättrad trafikinformation i järnvägstrafiken. I rapporten Utredning av förutsättningar för att minska förseningar i järnvägstrafiken orsakade av järnvägsföretag lämnar Trafikverket ett antal förslag på åtgärder.

Trafikverket lyfter bl.a. fram kvalitetsavgifter och incitamentsskapande avtal som ett verktyg. Vidare uppmärksammar myndigheten förutsättningarna för trafikering.

De senaste åren har Trafikverket drivit ett samlat förbättringsarbete för att förbereda för en bredare digitalisering av trafikinformation, och för att göra processen snabbare, främst genom smartare interna arbetssätt. För att sätta fokus på trafikinformation har även ett branschgemensamt förbättringsarbete drivits inom ramen för samverkansinitiativet Tillsammans för tåg i tid, TTT, (se nedan) under de senaste åren. Inom ramen för handlingsplanen har Trafikverket och branschen utarbetat en gemensam målbild. Den säger att trafikinformation ska vara i rätt tid, användbar och samstämmig i alla kanaler.

Den 24 augusti 2023 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att redogöra för vilka åtgärder som myndigheten vidtar och avser att vidta för att utveckla och stärka sin beställarkompetens och förmåga att planera och genomföra järnvägsunderhåll i syfte att öka järnvägens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet. Redovisningen ska även innehålla en redogörelse för punktlighetsutvecklingen i järnvägstrafiken under minst en femårsperiod, nedbruten på ett sådant sätt så att det detaljerat framgår vilka olika omständigheter och aktörer inom järnvägssystemet som orsakar förseningar. Redovisningen ska utgöra grund för det fortsatta förbättringsarbetet för ökad robusthet, tillförlitlighet och punktlighet. Uppdraget redovisades den 12 februari 2024 till Regeringskansliet.

Järnvägsbranschens förbättringsarbete

Samverkansinitiativet Tillsammans för tåg i tid (TTT) bildades 2013 och har som övergripande mål att 95 procent av alla tåg ska ankomma sin slutstation senast fem minuter efter ordinarie tidtabell. I TTT samlas järnvägsbranschen för att systematiskt och långsiktigt arbeta med de frågor som påverkar tågtrafikens punktlighet. Inom ramen för TTT synliggörs branschgemensamma behov och planeras för förbättringar samtidigt som effekter av insatser följs upp genom mätning och analys. Under 2024 arbetade TTT med tre prioriterade områden inom vilka olika åtgärder och beräkningar av punktlighetspotential tas fram och presenteras för berörda aktörer inom järnvägsbranschen. Man undersöker vilka åtgärder i infrastrukturen som har potential att höja punktligheten mest, vilka tåg som har systematiskt svårt att hålla sin tidtabell och vad man kan göra åt det samt en kombination av åtgärder och deras effekt.

Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS) bildades 2016 av aktörer från hela den svenska järnvägsbranschen för att driva på järnvägens förbättringsarbete. För att göra järnvägen mer robust, tillförlitlig och tillgänglig krävs samordnad planering och styrning. I JBS finns därför hela järnvägsbranschen representerad – från infrastrukturhållare och transportörer till forskare, fastighetsförvaltare och underhållsentreprenörer.

Utvecklingsgruppen för Bättre Trafik- och Resenärsinformation (UBTR) driver på arbetet med förbättrad trafikinformation inom JBS. UBTR arbetar med branschgemensam utveckling genom att initiera analyser, följa upp, föreslå förbättringsåtgärder och säkerställa att dessa genomförs. Målet för UBTR är en trafik- och resenärsinformation som kommuniceras i rätt tid och upplevs som användbar och samstämmig. Med hjälp av insikter från bl.a. kundundersökningar och dataanalyser driver UBTR branschgemensamma förbättringar och utvecklar trafik- och resenärsinformation utifrån kundens behov.

I programförklaringen till initiativet av Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tåg företagen att 2030 ska fyra av tio motoriserade resor vara kollektiva framhålls att det bör tillsättas en kriskommission för punktligheten på järnvägen.

Svar på skriftliga frågor och interpellationer

I en interpellationsdebatt i oktober 2024 (ip. 2024/25:228) framförde infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson att regeringens utgångspunkt för infrastrukturpolitiken är att hela Sverige ska fungera. Ministern underströk att en välfungerande transportinfrastruktur stärker såväl Sveriges samlade konkurrenskraft som regional utveckling och att tågresenärer och godstransportörer ska kunna lita på att tågen kommer fram i tid. Ministern framhöll att regeringen arbetar för en transportinfrastruktur som fungerar, där vägarna är hela och tågen går i tid. Ministern framhöll samtidigt att det tar tid att planera och genomföra stora investeringar i transportinfrastruktur och att det är viktigt att det planeras och genomförs väl för att störa så lite som möjligt samtidigt som framförhållningen till medborgare och näringsliv är god. Ministern påminde vidare om att det inte bara är infrastrukturen som är avgörande för att tågtrafiken ska fungera. För att uppnå en bättre total funktion i järnvägssystemet är det därför viktigt att alla berörda aktörer samverkar och att det finns en branschgemensam lägesbild. Det är inte rimligt att företag och andra verksamheter hindras från att bedriva sin verksamhet på grund av bristande underhåll. Ministern framhöll att det är viktigt att arbetet fortsätter i högt tempo och att han kommer att fortsätta att följa arbetet noga.

I sitt svar på en skriftlig fråga från oktober 2024 (fr. 2024/25:228) framförde infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson att regeringens utgångspunkt för infrastrukturpolitiken är att hela Sverige ska fungera och att villkoren för att leva, bo och verka i hela landet ska stärkas. En välfungerande transportinfrastruktur stärker såväl Sveriges samlade konkurrenskraft som regional utveckling. Ministern pekade på att underhållet av infrastrukturen har under lång tid tillförts för lite resurser, samtidigt som kostnadskontrollen har varit bristfällig. Det har medfört att det långsiktigt inte har funnits förutsättningar för Trafikverket att genomföra det underhåll som krävs för att upprätthålla anläggningens funktionalitet. Ministern framförde vidare att

tågresenärer och godstransportörer ska kunna lita på att tågen kommer fram i tid och att regeringen arbetar för en transportinfrastruktur som fungerar och med tåg som går i tid. Ministern påminde om att över tid har ca 30 procent av tågförseeningarna orsakats av järnvägsföretag och en nästan lika stor andel av yttre faktorer som olyckor och tillbud. För att uppnå en bättre total funktion i järnvägssystemet är det därför viktigt att alla berörda aktörer samverkar och att det finns en branschgemensam lägesbild. Ministern lyfte även fram att det utöver regeringens initiativ pågår ett flertal utvecklingsaktiviteter och genomförs åtgärder såväl inom Trafikverket som i samverkan med branschen för att förbättra järnvägens funktion.

I sitt svar på skriftliga frågor från november 2024 (fr. 2024/25:375, 378, 379) framhöll infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson att det är regionerna som ansvarar för den lokala och regionala kollektivtrafiken, medan interregional kollektivtrafik i huvudfallet bedrivs på kommersiella grunder. Ministern påminde om att Trafikverket i förekommande fall har i uppdrag att ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik, inklusive flygtrafik, som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Som underlag för de upphandlingar Trafikverket gör kartlägger myndigheten tillgängligheten till olika delar av landet. Baserat på dessa utredningar, det uppdrag myndigheten har, samt de medel som finns avsatta i statens budget genomför Trafikverket upphandlingar och ingår samverkansavtal. Ministern påminde om att tilldelningen av medel för sådana trafikavtal sker i den statliga budgetprocessen och att regeringen i budgetpropositionen för 2025 föreslog att drygt 1 miljard kronor ska avsättas för att finansiera statens trafikavtal 2025, vilket är ca 50 miljoner kronor mer än anslagsnivåerna för 2024.

I en interpellationsdebatt i oktober 2024 om Uppsalapendeln (ip.2023/24:849) framförde finansminister Elisabeth Svantesson att enligt SJ AB har konkurrensen från skattesubventionerad trafik successivt ökat under lång tid på den aktuella sträckan (Uppsala–Stockholm), och bolagets trafikering av sträckan medför i dag en betydande förlust. Bolaget har därför beslutat att upphöra med trafiken. Vidare påminde ministern om att riksdagen har beslutat att SJ AB ska driva sin verksamhet på affärsmässiga grunder. I enlighet med detta är bolagets verksamhetsföremål att bedriva persontrafik och inom ramen för affärsmässighet bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen. SJ AB ska därmed förvaltas inom riksdagens mandat och enligt regelverken om konkurrens och statligt stöd. Ministern påminde vidare om att 80 procent av trafiken mellan Stockholm och Uppsala körs av andra än SJ AB. Vidare pekade ministern i sammanhanget på att SL och Mälardalstrafik är skattesubventionerade.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat motionsförslag om bl.a. punktlighet och tillgänglighet vid flera tidigare tillfällen, senast i betänkande 2023/24:TU6. Utskottet

avstyrkte motionsyrkandena främst med hänvisning till pågående arbete. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att det transportpolitiska funktionsmålet, dvs. att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet, också är en utgångspunkt för arbetet med järnvägstrafiken i Sverige. Utskottet är införstått med de utmaningar som finns inom järnvägssektorn med bristande punktlighet och tillförlitlighet som drabbar både resenärer och transportköpare. Utskottet välkomnar därför de regeringsuppdrag som Trafikverket har fått för att bl.a. fortsätta förbättringsarbetet för ökad robusthet, tillförlitlighet och punktlighet. Utskottet välkomnar också den handlingsplan som Trafikverket har lagt fram med åtgärder för att möjliggöra förbättrad trafikinformation i järnvägstrafiken. Utskottet har också tidigare följt upp punktligheten för persontrafik på järnvägen och identifierat en rad brister, och Riksrevisionen genomförde så sent som 2022 en granskning av statens insatser för att motverka tågförseningar. Utskottet välkomnar i sammanhanget även arbetet inom EU med att stärka resenärernas rättigheter genom den nya tågpassagerarförordning som trädde i kraft i juni 2023. Utskottet vill i sammanhanget också lyfta fram det arbete som bedrivs av berörda aktörer i järnvägs- och kollektivtrafikbranschen.

När det gäller motionsförslagen om olika åtgärder för att främja den regionala kollektivtrafiken vill utskottet påminna om att det är regionerna som ansvarar för sådan trafik, medan interregional kollektivtrafik i huvudfallet bedrivs på kommersiella grunder. Trafikverket har i förekommande fall i uppdrag att ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. SJ AB driver sin verksamhet på affärsmässiga grunder och enligt regelverken om konkurrens och statligt stöd. Utskottet påminner om att det är bolagets styrelse och ledning som ansvarar för den löpande förvaltningen av bolagets operativa verksamhet.

Utskottet finner inte att det finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionsyrkandet om Jernhusen AB utan förutsätter att det statliga bolaget utvecklar och förvaltar stationer, stationsområden, underhållsdepåer m.m. så att utvecklingen av ett effektivt och hållbart transportsystem främjas.

Därmed avstyrker utskottet motionerna 2024/25:1727 (SD), 2024/25:2278 (SD), 2024/25:2387 (M), 2024/25:2531 (M) och 2024/25:2630 (MP) yrkandena 9, 12, 24 och 43.

Kompetensförsörjning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om kompetensförsörjning inom järnvägssektorn. Utskottet hänvisar till det arbete som görs inom bl.a. Trafikverket för att komma till rätta med kompetensbristen på området.

Motionerna

I motion 2024/25:1052 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S) framförs att det behöver etableras och utvecklas övningsanläggningar och därmed även utbildningar till järnvägsrelaterade yrken. Motionärerna pekar på att en av de största utmaningarna för Sveriges järnväg i dag är det stora behovet av kompetensförsörjning.

Catarina Deremar (C) efterfrågar i motion 2024/25:1209 att övningsanläggningar och utbildning inom järnvägsrelaterade yrken etableras och utvecklas i Stockholm-Mälardalenregionen. Motionären framför att järnvägssektorn behöver tusentals nyanställda.

Pågående arbete

I den nationella godstransportstrategi som lanserades i juni 2018 underströks att behovet av kompetens inom järnvägsområdet är stort på alla utbildningsnivåer och områden. Samtidigt konstateras att branschen kommer att behöva anställa fler personer med delvis nya kompetenser framöver, eftersom det görs stora satsningar på en modern järnväg.

Av utredningsbetänkandet Framtidens järnvägsunderhåll (SOU 2020:18) framgår att initiativ pågick för att förbättra förutsättningarna för en adekvat kompetensförsörjning på kort och lång sikt. I betänkandet anges t.ex. att branschorganisationen Sveriges Byggindustrier hade gjort en genomgång av dels vilka utbildningar som finns, dels vilka yrken som finns i järnvägsbranschen. Vidare pekar man på att järnvägsbranschens samverkansforum (JBS) har skapat en gemensam digital plattform för ändamålet. Inom ramen för JBS pågår dessutom ett arbete med en prognosmodell för framtida kompetensbehov. JBS arbetar även för att öka intresset och säkerställa utbildningsutbudet. Utredaren betonar dock att bristen på kompetens inom branschen är mycket stor och framhåller att Trafikverket inom ramen för sektorsuppdraget bör ta initiativ till åtgärder för att avhjälpa brister i branschens kompetensförsörjning.

I budgetpropositionen för 2025 framför regeringen att företagen inom transportbranschen rapporterar allt oftare om att det är brist på utbildad personal. Det gäller inte minst inom föraryrken för tåg, taxi, buss och tung lastbil.

I propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) framförs bl.a. att kompetensförsörjningen är en stor utmaning inom infrastrukturen och rätt kompetens är en förutsättning för att kunna genomföra den nationella planen. Regeringen anför bl.a. att branschens arbete med kompetensförsörjning bör stärkas. Regeringen ser också positivt på Trafikverkets arbete för att skapa förutsättningar för bättre kompetensförsörjning, till exempel genom arbetet med Järnvägsscollege.

Den 19 december 2024 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att lämna förslag på åtgärder för att stärka den långsiktiga kompetensförsörjningen inom järnvägssektorn. Av uppdragsbeskrivningen framgår att Trafikverket ska analysera vilka framtida kompetensbehov som behöver säkerställas för att dels upprätthålla en säker och robust anläggning, dels kunna möta och omsätta de ökade åtgärder när det gäller underhåll och investeringar i järnvägen som följer av den kommande nationella planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Trafikverket ska lämna förslag på hur branschens kompetensförsörjning kan stärkas. I detta ingår att lämna förslag på hur Trafikverkets roll och uppgifter bör utformas för att ge stöd för branschens kompetensförsörjning. Trafikverket ska bl.a. beakta att järnvägen utvecklas mot en alltmer digitaliserad, automatiserad och uppkopplad anläggning. Vidare bedömer regeringen att järnvägsyrkenas brist på attraktivitet bland unga är en utmaning och Trafikverket ska beakta även detta när uppdragets genomförs. Trafikverket ska redovisa uppdraget senast den 16 maj 2025.

År 2022 startade Trafikverket i samverkan med övriga parter i järnvägsbranschen Järnvägsscollege, ett fyraårigt pilotprojekt för att samordna järnvägsutbildningar och ta fram kvalitetskriterier. Arbetet leds av en styrgrupp med representanter från Trafikverket, Swedtrain, Tåg företagen, Svensk Kollektivtrafik, SEKO, Byggföretagen, Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS) och Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer. Järnvägsscollege ska vara en neutral mötesplats för järnvägsbranschen i utbildningsfrågor och ett kvalitetssäkringssystem för alla järnvägsyrken på yrkeshögskole- och gymnasienivå där Järnvägsscollege knyter utbildningarna närmare branschen och skapar förutsättningar för utbildningar med högre och jämnare kvalitet. Initialt kommer Järnvägsscollege att prioritera yrken med fokus på infrastrukturen. De första fyra åren är Järnvägsscollege ett pilotprojekt.

Kompetensförsörjning är sedan 2017 ett av de prioriterade initiativen inom JBS, och samverkansorganet har därefter genomfört en rad olika satsningar för att synliggöra branschen och olika karriärmöjligheter och utbildningsvägar. Arbetet i initiativet är utåtriktat med fokus på att järnvägsbranschen ska få tillgång till medarbetare med rätt kompetens i rätt tid.

Svar på skriftlig fråga

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson framförde i sitt svar på en skriftlig fråga (fr. 2024/25:80) i oktober 2024 att det råder kompetensbrist inom hela infrastrukturektorn, vilket många företag och aktörer vittnar om. Ministern anförde att om infrastrukturektorn inte kan lösa kompetensförsörjningsutmaningarna riskerar det att bli svårt att hantera, underhålla och bygga en komplex anläggning med en ökad volym. De senaste årens säkerhetspolitiska utveckling visar också på vikten av att ha en bred kompetensbas inom infrastrukturområdet. Arbetet med att stärka branschens attraktivitet bör kunna stärkas genom samarbete med andra arbetsgivare och branschorganisationer. Regeringen ser även positivt på Trafikverkets arbete för att skapa förutsättningar för bättre kompetensförsörjning, till exempel genom arbetet med Järnvägsscollege. Rätt kompetens är en förutsättning för att kunna genomföra den nationella planen för transportinfrastruktur. Branschens arbete med kompetensförsörjning bör därför stärkas. Ministern framhöll vidare att regeringen i budgetpropositionen för 2025 föreslår att ytterligare 594 miljoner kronor anslås för fler platser inom den regionala yrkesinriktade vuxenutbildningen (regionalt yrkesvux). Syftet är skapa bättre förutsättningar för att möta en ökad efterfrågan på människor med yrkeskompetens i hela Sverige. Vidare har regeringen inlett ett arbete med att ta fram en strategi för utbildningar inom naturvetenskap, teknik, ingenjörsvetenskap och matematik (Science, Technology, Engineering and Mathematics, STEM) som kommer att spänna över hela utbildningssystemet och som syftar till att ta fram åtgärder för att öka antalet studerande som påbörjar och fullföljer en utbildning inom dessa områden.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat frågor om kompetensförsörjning tidigare, senast i betänkande 2023/24:TU6. Utskottet hänvisade till det arbete som görs inom bl.a. järnvägsbranschen för att komma till rätta med kompetensbristen på området. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet är väl införstått med den kompetensbrist som finns inom transportsektorn, inte minst inom järnvägen. Utskottet välkomnar därför det arbete som görs inom Trafikverket med bl.a. Järnvägsscollege. Utskottet ser vidare mycket positivt på det uppdrag som regeringen gav till Trafikverket i december 2024 om åtgärder för att stärka den långsiktiga kompetensförsörjningen inom järnvägssektorn. Av uppdragsbeskrivningen framgår att Trafikverket ska analysera vilka framtida kompetensbehov som behöver säkerställas för att dels upprätthålla en säker och robust anläggning, dels kunna möta och omsätta de ökade åtgärder avseende underhåll och investeringar i

järnvägen som följer av den kommande nationella planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Utskottet kommer att noga följa hur järnvägens kompetensförsörjning utvecklas och finner mot bakgrund av det uppdrag Trafikverket nyss fått inte att det finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2024/25:1052 (S) och 2024/25:1209 (C) avstyrks därmed.

Nattåg

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om nattåg. Utskottet finner inte skäl att tvivla på att Trafikverket fullgör sin uppgift och på så sätt medverkar till en god tillgänglighet i landets olika delar.

Jämför reservation 15 (C).

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) framhålls i yrkande 41 behovet av nattåg i hela landet. Motionärerna anför att det är viktigt att svenska nattåg fortsätter att gå på samma sträckor som i dag, att funktionaliteten kvarstår och att faciliteterna håller en god kvalitet.

Josef Fransson (SD) framför i motion 2024/25:790 att nattågen till Jämtland från Stockholm och Göteborg behöver säkras. Motionären pekar på att nattågen mellan Stockholm och Duved kommer att fortsätta gå till skillnad från nattågen mellan Göteborg och Duved framhåller att det är orimligt att staten gör olika på de båda sträckorna.

I motion 2024/25:1577 framhåller Isak From m.fl. (S) vikten av nattågstrafiken mellan norra Sverige och Göteborg. Motionärerna anser att ett långsiktigt engagemang för nattågstrafiken är en investering i en hållbar framtid för både människor och miljö.

Helena Lindahl och Anne-Li Sjölund (båda C) anför i motion 2024/25:1625 att man bör se över möjligheten till statlig upphandling av SJ AB:s nattåg mellan Göteborg och Umeå samt Göteborg och Duved. Motionärerna framför att för att säkerställa smidiga och miljömässigt hållbara transporter i hela landet är det av stor vikt att staten bistår med att hitta goda lösningar för att upprätthålla direkttåg även under natten.

Bakgrund

I Sverige ansvarar kommuner, regioner och län för den regionala kollektivtrafiken medan den långväga trafiken bedrivs kommersiellt. På en del platser, främst i norra Sverige, finns det brister i trafiken mellan regionerna eftersom det inte är lönsamt att bedriva kollektivtrafik där. Trafikverket har därför ett uppdrag att minska bristerna och bidra till en grundläggande tillgänglighet

genom att teckna trafikavtal. Det finns trafikavtal för tåg-, flyg- och busstrafik samt för färjetrafik till Gotland. För nattåg, Gotlandsfärjan och flyg avtalar Trafikverket direkt med en operatör och för övriga trafikavtal samverkar Trafikverket med regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Enligt Trafikverkets instruktion (2010:185) har myndigheten vidare i uppdrag att förvalta och hyra ut järnvägsfordon till i första hand järnvägsföretag som staten ingår trafikeringsavtal med, i andra hand andra järnvägsföretag. Trafikverket tillhandahåller således fordon till det järnvägsföretag som bedriver den upphandlade trafiken för att säkerställa verkningsfull och icke-diskriminerande tillgång till rullande materiel. Hittills har Trafikverket inte sett behov av att tillhandahålla järnvägsfordon till annat än nattågstrafiken till övre Norrland.

SJ AB driver både kommersiell trafik och upphandlad trafik på affärs-
mässiga grunder i konkurrens med andra tågoperatörer samt med bil, flyg och buss. Bolaget har inget särskilt beslutat samhällsuppdrag.

Svar på skriftliga frågor och interpellationer

I sitt svar på en skriftlig fråga den 25 september 2024 (fr. 2024/25:16) framförde infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlsson att regeringens utgångspunkt är att hela Sverige ska fungera och att villkoren för att leva, bo och verka i hela landet ska stärkas. Ministern framhöll att transporter och resor är nödvändigt för att hela samhället ska fungera och utvecklas och det är därför angeläget med en god tillgänglighet till landets olika delar. Ministern påminde om att Trafikverket har i uppdrag att ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Som underlag för de upphandlingar Trafikverket gör kartlägger myndigheten hur tillgängliga olika delar av landet är. Ministern underströk att det är Trafikverket som bedömer vilken tågtrafik som bör handlas upp för att skapa en god tillgänglighet.

Finansminister Elisabeth Svantesson framförde i en interpellationsdebatt den 19 november 2024 (ip. 2024/25:86) bl.a. att riksdagen har beslutat att SJ AB ska bedriva sin verksamhet på affärsmässiga grunder. Bolagets verksamhetsföremål är att bedriva persontrafik och inom ramen för affärsmässighet bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen. SJ AB:s verksamhet och utveckling följs upp löpande, bl.a. genom återkommande ägardialoger. Bolag med statligt ägande ska enligt statens ägarpolicy agera på ett sådant sätt att de åtnjuter offentligt förtroende. Finansministern påminde vidare om att som en följd av tillämpningen av statens bolagsstyrningsmodell ska regeringen inte detaljstyra vilka enskilda avgångar SJ AB ska erbjuda. Det är enligt finansministern en fråga för bolaget.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade senast frågor kopplade till nattåg i Sverige i betänkande 2021/22:TU15. Utskottet avstyrkte motionsförslagen i frågan och riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar regeringens utgångspunkt att hela Sverige ska fungera och att villkoren för att leva, bo och verka i hela landet ska stärkas. Det är därför också angeläget med en god tillgänglighet till landets olika delar. Utskottet påminner om att Trafikverket har i uppdrag att ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Som underlag för de upphandlingar Trafikverket gör kartlägger myndigheten hur tillgängliga olika delar av landet är och gör därefter en bedömning av bl.a. vilken tågtrafik som bör handlas upp för att skapa tillgänglighet. Utskottet finner inte skäl att tvivla på att Trafikverket fullgör sin uppgift och på så sätt medverkar till en god tillgänglighet i landets olika delar. Motionerna 2024/25:790 (SD), 2024/25:1577 (S), 2024/25:1625 (C) och 2024/25:2947 (C) yrkande 41 avstyrks därmed.

Vissa miljöfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om bl.a. elektrifiering och utfasning av fossila drivmedel inom tågsektorn. Utskottet hänvisar till de insatser som görs på området.

Jämför reservation 16 (C).

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) framförs i yrkande 84 att kvarvarande fossila drivmedel i tågsektorn bör fhasas ut och att möjligheten att ge Trafikverket i uppdrag att upphandla vätgaståg på en eller flera utvalda sträckor bör ses över.

Lars Englund (M) framför i motion 2024/25:2465 yrkande 5 att möjligheten att elektrifiera järnvägen bör ses över. Motionären anför att icke elektrifierade järnvägar skapar minskat incitament för järnvägstransporter.

Bakgrund

Inrikes transporter står för cirka en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Järnvägstrafiken står dock för mindre än en procent av transportsektorns samlade utsläpp av koldioxid samtidigt som den står för 24

procent av det totala godstransportarbetet och 7 procent av personresandet. Trafikverket uppger att utsläppen från järnvägstrafiken till luften mest består av metallpartiklar som frigörs vid slitage på räls, kontaktledningar, hjul och bromsar. Eftersom metallpartiklar är jämförelsevis tunga transporteras de inte iväg så långt utan faller ned nära järnvägen.

Av Trafikverkets spår är 84 procent elektrifierade, och totalt är 78 procent av Sveriges järnvägsnät elektrifierat, vilket gör det till ett av Europas mest elektrifierade – genomsnittet för EU-länderna är ca 50 procent. Av kommissionens meddelande Handlingsplan för att stärka långväga och gränsöverskridande persontrafik på järnväg (COM(2021) 810) framgår att 81 procent av tågkilometerna i EU drivs med el.

Pågående arbete

Klimatpolitisk handlingsplan

Den 21 december 2023 överlämnade regeringen den andra klimatpolitiska handlingsplanen (skr. 2023/24:59) i enlighet med klimatlagen (2017:720). I skrivelsen lyfter regeringen bl.a. fram att det finns en potential att minska transporternas utsläpp av växthusgaser med åtgärder som ökar transporteffektiviteten. Med en ökad transporteffektivitet ökar även tillgången till el för andra ändamål vilket kan bidra till en snabbare klimatomställning för samhället i stort. En ökad transporteffektivitet innebär att alla delar av landet blir tillgängliga för personer och gods utan att mängden trafik på vägnätet ökar. Man har på så sätt tagit hänsyn till de transportpolitiska principerna. På så sätt kan de transporter som utförs bli så effektiva som möjligt ur såväl energi- och miljöperspektiv och som ekonomiska perspektiv när det gäller att åstadkomma tillgänglighet, hållbarhet och konkurrensförmåga i hela landet. Med en effektivare användning av fordon, infrastruktur och drivmedel kan klimatmålen även nås till en lägre samhällsekonomisk kostnad. I skrivelsen pekar regeringen bl.a. på att Europeiska kommissionen presenterade sitt förslag till en ny järnvägskapacitetsförordning den 11 juli 2023. Förslaget syftar till att öka kapaciteten på de europeiska järnvägsnäten och underlätta för den gränsöverskridande trafiken genom att förbättra processerna för kapacitetstilldelning och trafikledning för bättre samordning i hela järnvägssystemet. Förhandlingar mellan EU-kommissionen, EU-parlamentet och ministerrådet om förslaget har inletts.

Vätgasinitiativ

Sverige undertecknade det s.k. vätgasinitiativet (The Hydrogen Initiative) i september 2018 tillsammans med flera andra av EU:s medlemsstater. Det syftar bl.a. till att maximera potentialen i hållbar vätgasteknologi för att minska koldioxidutsläppen i flera sektorer. Genom att underteckna initiativet åtar sig länderna att bl.a. undersöka möjligheter att främja vätgas inom

transport och mobilitet, liksom att underlätta etableringen av nödvändig infrastruktur för att möta en ökad efterfrågan på vätgas.

En nationell vätgasstrategi

Energimyndigheten redovisade i november 2021 ett regeringsuppdrag att ta fram ett förslag till en strategi för fossilfri vätgas, elektrobränslen och ammoniak. Målet med strategin och åtgärdsförslagen är att utveckla och tillvarata möjligheterna med vätgas och elektrobränslen och underlätta för omställningen till fossilfrihet. I arbetet med strategin har olika hinder analyserats för att peka ut effektiva åtgärder som staten kan genomföra. Eftersom utvecklingen för vätgas går snabbt prioriterade Energimyndigheten åtgärder som kan vidtas de närmaste fem åren. Myndigheten framför att strategin ska ange en riktning som kan vara gemensam för staten och näringslivet. Den ska också tydliggöra vilka förutsättningarna behöver vara för att den potential som användningen av vätgas och elektrobränslen innebär ska kunna utnyttjas. Strategin sätter konkreta mål till såväl 2030 som 2045. Den identifierar även ett antal viktiga åtgärder och initiativ att genomföra för en positiv vätgasutveckling, bl.a. att utreda behoven av ytterligare styrmedel som minskar kostnadsgapet mellan fossilfri och fossil vätgas och att etablera en plattform för systematisk dialog mellan företag, branschorganisationer och offentliga aktörer. I en underlagsrapport till den föreslagna strategin nämns Inlandsbanan och järnvägen som en aktör där vätgasen har potential, både som drivmedel och för distribution. Med utgångspunkt i den föreslagna vätgasstrategin har regeringen gett Energimyndigheten i uppdrag att samordna arbetet med vätgas i Sverige. Samordningsuppdraget ska bidra till att åstadkomma en effektiv energi- och klimatomställning samtidigt som företag kan växa och anställa fler samt bidra till en robust och säker energiförsörjning. Syftet med samordningsuppdraget är att identifiera och bidra till att undanröja hinder så att användning, produktion, distribution och lagring av vätgas på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt kan integreras i energisystemet och bidra till att de energi- och klimatpolitiska målen nås

Vätgaståg

Inom järnvägen undersöks möjligheterna att ställa om dieseldrivna godståg till vätgasdrift samt att använda vätgasdrivna tåg för transport av vätgas från produktionsanläggningar till slutanvändare inom industrin. Vätgasteknologin är ett alternativ till de dieseldrivna tågen. Exempelvis utreder Inlandsbanan möjligheten att rusta upp och bygga om tågen som går på icke elektrifierad järnväg till vätgasdrift. I utredningen tittar Statkraft och Inlandsbanan på lämpliga placeringar av vätgastankstationer längs banan samt olika alternativ för vätgastillförsel till tankstationerna.

Trafikutskottets rapport om fossilfria drivmedel

Av trafikutskottets forskningsgrupps rapport Fossilfria drivmedel för att minska transportsektorns klimatpåverkan (2017/18:RFR13) framgår att energieffektiviteten är hög för spårbunden trafik. Den spårbundna trafiken är nästan uteslutande elektrifierad i Sverige, och på både kort och lång sikt är en ökad andel förnybar el ett viktigt bidrag till att minska koldioxidutsläppen. Den mängd diesel som används till svensk bantrafik motsvarar 0,5 procent av den mängd diesel som används till vägtransporter. Av samma forskningsrapport framgår att vätgas har en låg energidensitet per volymenhet och tar stor plats vid transport. Det gör att det finns utmaningar med att lagra och transportera vätgas på ett effektivt sätt.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade senast miljörelaterade frågor kopplade till järnvägen i betänkande 2023/24:TU5. Utskottet konstaterade bl.a. att järnvägens del av de totala växthusgasutsläppen är mycket låg. Utskottet avstyrkte motionsförslagen, och riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att järnvägen står för en mycket begränsad del av transportsektorns utsläpp av växthusgaser. Det är dock givetvis angeläget att komma till rätta med även järnvägstrafikens utsläpp. Utskottet ser därför mycket positivt på de insatser som görs inom detta område, inte minst när det gäller vätgasdrivna tåg. Utskottet välkomnar bl.a. Energimyndighetens arbete inom ramen för en svensk vätgasstrategi och vill också uppmärksamma att det i Sverige redan pågår arbete med att ersätta diesel med vätgasdrift på sträckor som inte är elektrifierade. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2024/25:2465 (M) yrkande 5 och 2024/25:2947 (C) yrkande 84.

Biljettsystem för järnvägs- och kollektivtrafik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om biljettsystem för järnvägs- och kollektivtrafik. Utskottet välkomnar de initiativ som har tagits av branschen och understryker betydelsen av att det är enkelt att söka efter och köpa biljetter.

Jämför reservation 17 (S), 18 (C) och 19 (MP).

Motionerna

I partimotion 2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C) framhåller motionärerna i yrkande 40 att regeringen i kommande förhandlingar ska arbeta för att få regler på plats som gör det enklare att boka tågresor mellan olika EU-länder och som stärker resenärernas rättigheter. Muharrem Demirok m.fl. (C) anför vidare i partimotion 2024/25:2955 yrkande 28 att det bör införas ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik.

I kommittémotion 2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) framförs i yrkande 83 att det på sikt bör införas ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige. Motionärerna framför även att systemet ska förenkla för resenärer att välja att resa med kollektiva färdmedel.

Ulrika Heie m.fl. (C) framför i kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 6 att arbetet med att införa en digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem bör fortsätta. Motionärerna framhåller att ett sådant system kommer att underlätta för kollektiv- och regionaltrafiken i landet. I yrkande 7 anför motionärerna att det bör införas en nationell åtkomstpunkt för mobilitets-tjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter. I yrkande 8 efterfrågar motionärerna en nationell och konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik.

Linus Lakso m.fl. (MP) begär i kommittémotion 2024/25:1772 yrkande 19 att det införs ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken. Motionärerna framhåller att ett sådant skulle underlätta för resenärerna och för resor över länsgränser. I yrkande 20 anför motionärerna att det bör införas ett Sverigekort för kollektivtrafik och regional trafik. Ett sådant kort skulle gälla för all kollektivtrafik, lokal som regional, och ha ett enhetligt pris oavsett var och hur långt man åker i landet. Motionärerna önskar vidare i yrkande 21 att det införs en konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafik och fjärrtåg. Motionärerna framför att i dag är SJ AB dominerande men inte heltäckande.

Elin Söderberg m.fl. (MP) framför i kommittémotion 2024/25:2613 yrkande 100 att det bör införas ett Sverigekort för kollektivtrafik och regional trafik i hela landet. Motionärerna framhåller att det är ett exempel på en åtgärd som både minskar utsläppen och ökar jämlikheten.

Markus Wiechel (SD) framför i motion 2024/25:418 att privata aktörer bör få använda sig av SJ AB:s bokningsplattform. Motionären anser att det skulle

främja en mångfald av alternativ som gynnar både resenärer och samhällsekonomin.

Bakgrund

I propositionen En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan (2019:20:65) föreslog den tidigare regeringen att ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige skulle införas senast 2022 för att göra det enklare att välja kollektivtrafik. I augusti 2019 beslutade regeringen att en särskild utredare skulle utreda förutsättningarna för att införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige och även föreslå insatser och tidsplan för att skapa ett nationellt biljettsystem.

I utredningsbetänkandet Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik (SOU 2020:25) som redovisades i april 2020 lämnades förslag på hur ett nationellt biljettsystem kan byggas upp, regleras, finansieras och förvaltas. Efter att utredningen lagt fram sina förslag gav den dåvarande regeringen i april 2022 Trafikverket i uppdrag att analysera och föreslå hur ett ekonomiskt stöd för att utveckla och integrera regionala biljettsystem för ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter bör utformas. Stödet skulle avse de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och kunna lämnas som medfinansiering för kostnaderna att utveckla eller anpassa de regionala kollektivtrafikmyndigheternas biljettsystem, för att bättre samordna dessa. Trafikverket redovisade uppdraget i juni 2022.

I december samma år aviserade den nuvarande regeringen att den inte avsåg att gå vidare med Trafikverkets förslag om nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter som hör ihop med frågan om ett nationellt biljettsystem. Anledningen är de omprioriteringar av medel som gjordes i budgetpropositionen för 2023 jämfört med föregående år till förmån för en utökad satsning på civilt försvar. Mot bakgrund av det försämrade säkerhetspolitiska läget gjorde regeringen bedömningen att det civila försvaret och krisberedskapen på transportområdet behöver stärkas för att kunna hantera olika risker, hot och situationer som samhället kan ställas inför.

Pågående arbete

Samtrafiken är ett samverkans- och utvecklingsföretag inom kollektivtrafikbranschen som kopplar samman landets offentliga och privata trafikaktörer. Samtrafikens ägare är landets alla regionala kollektivtrafikmyndigheter samt flera kommersiella trafikoperatörer som bedriver nationell trafik. Till detta kommer också ett antal samarbetspartner.

Genom den s.k. Resplustjänsten har Samtrafiken i mer än 30 år underlättat för resenärer att söka, köpa och resa med fler än ett trafikslag och en operatör vid samma resa i landet. Därmed främjas också ett hållbart resande. Alla trafikföretag som ingår i Resplus får därmed möjlighet att exponera sitt utbud i de nationella försäljningskanalerna, något som gör det möjligt för resenärer

att välja både kombinerade resor, dvs. resor med flera olika trafikföretag eller transportslag, och enskilda resor med ett specifikt trafikföretag. Det gör det också enklare för samtliga ägare och partner att sälja fler resor tack vare samarbetet. Samtrafiken verkar också för att standardisera informations-, biljett- och betalflöden så att nya lösningar skapas som kan förbättra tjänsteutbudet för resenärerna, vilket även gynnar Samtrafikens olika partner.

Samtrafikens nationella distributionssystem är den första tjänsten i Europa som baseras på den öppna internationella standarden OSDM online (Open Sales and Distribution Model) som är utvecklad av Internationella järnvägsunionen (UIC). Det är en konkurrensneutral standard som alla tågtrafikföretag i Europa med egna bokningssystem kan ansluta sig till. Med det nya distributionssystemet ska det bli enklare för tågresenärerna att planera och boka tågresor med flera trafikoperatörer, även konkurrerande bolag, i Sverige och övriga Europa. Sverige var det första landet i Europa som anslöt sig till systemet.

När SJ AB:s nya bokningssystem lanserades i april 2024 var det anslutet till det nationella distributionssystemet. Även Snälltåget, VR och Vy Tåg har eller kommer att ansluta sig. Övriga länder och tågtrafikföretag kommer in i systemet successivt 2024–2028 enligt Samtrafiken.

Svar på skriftliga frågor

I sitt svar på en skriftlig fråga i december 2023 (fr. 2023/24:296) framförde bostads- och infrastrukturminister Andreas Carlsson att ansvaret för den lokala och regionala kollektivtrafiken fördelas på de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och att ansvaret även omfattar tillgången till biljettsystem. Kollektivtrafik inom alla trafikslag bedrivs därutöver också av kommersiella aktörer som själva ansvarar för sin försäljning av biljetter. Ministern framhöll att det finns flera exempel på väl fungerade samarbeten mellan regionerna för att underlätta för resande över regiongränser. Ministern konstaterade att det inte ankommer på regeringen eller ett enskilt statsråd att styra den regionala myndighetens arbete.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat frågan om kollektivtrafikens och järnvägens biljettsystem, senast i betänkandena 2023/24:TU5 och 2023/24:TU6. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena och lyfte bl.a. fram de insatser som görs av olika branschaktörer för att underlätta resenärernas möjligheter att köpa biljetter och utnyttja kollektivtrafiken. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att ansvaret för den lokala och regionala kollektivtrafiken fördelas på de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och att ansvaret även omfattar tillgången till biljettsystem och biljettpris. Utskottet vill dock samtidigt understryka betydelsen av att det är enkelt att söka efter och köpa biljetter för att kunna utnyttja kollektivtrafikens möjligheter i hela landet och få fler människor att välja att resa kollektivt. Utskottet konstaterar i sammanhanget att det finns en rad nättjänster som underlättar för resenärer att köpa och boka biljetter varhelst de befinner sig i landet, en utveckling som utskottet ser mycket positivt på. Utskottet välkomnar också de initiativ som har tagits av branschen i syfte att öka andelen resenärer som väljer kollektivtrafiken och det arbete som bedrivs för att göra det enklare för alla resenärer, inklusive äldre och de som har någon form av funktionsnedsättning att hitta och köpa biljetter.

Utskottet finner därmed inte att det finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen och avstyrker därför motionerna 2024/25:418 (SD), 2024/25:1772 (MP) yrkandena 19–21, 2024/25:2613 (MP) yrkande 100, 2024/25:2947 (C) yrkandena 6–8, 2024/25:2954 (C) yrkande 40, 2024/25:2955 (C) yrkande 28 och 2024/25:3126 (S) yrkande 83.

Nationellt mål för kollektivtrafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om ett nationellt mål för kollektivtrafiken. Utskottet framhåller att det är angeläget att öka andelen resor med kollektivtrafiken och välkomnar det arbete som görs av branschaktörerna.

Jämför reservation 20 (S, V, MP).

Motionerna

Gunilla Svantorp m.fl. (S) önskar i kommittémotionerna 2024/25:3126 yrkande 48 och 2024/25:3236 yrkande 29 att det ska vara ett nationellt mål att fyra av tio motoriserade resor ska vara kollektiva till 2030.

I kommittémotion 2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 7 anförs att regeringen bör ställa sig bakom branschaktörernas mål att fyra av tio motoriserade resor ska vara kollektiva till 2030.

Även i kommittémotion 2024/25:3235 yrkande 16 av Linus Lakso m.fl. (MP) framförs att fyra av tio motoriserade resor ska ske med kollektivtrafiken 2030.

Gällande rätt

I enlighet med kollektivtrafiklagen (2010:1065) är det regionerna och kommunerna som gemensamt ansvarar för den regionala kollektivtrafiken. I ansvaret ligger att fastställa behov och mål för den regionala kollektivtrafikförsörjningen liksom att besluta om trafikering och prissättning.

Bakgrund

Några uppgifter om kollektivtrafiken

Av uppgifter från Kollektivtrafikbarometern (2024) som tas fram av Svensk Kollektivtrafik framgår det att 2024 uppgick kollektivtrafikens marknadsandel till 27 procent. Detta är en minskning med fyra procentenheter sedan 2023 års mätning. Tidigare har urvalet begränsats till 15 – 85 åringar, men från januari 2024 ingår även 85 – 95 åringar i urvalet. Marknadsandelen är som högst i de tre storstadsregionerna och Region Uppsala. framgår att för 2024 var kollektivtrafikens marknadsandel 27 procent. De vanligaste färdmedlen är buss (62 procent), tåg (28 procent), tunnelbana (25 procent) och spårvagn (13 procent), båt eller färja (2 procent) och närtrafik (1 procent).

Av budgetpropositionen för 2025 framgår att kollektivtrafikresandet är koncentrerat till storstäderna och deras omgivningar, och där förväntas också påtagliga ökning av kollektivtrafikresandet. Trängseln i kollektivtrafiken väntas därmed öka, i synnerhet i Stockholmsområdet. Storstadskärnorna har en kortare sammanlagd reslängd och högre andel kollektivtrafik. Kvinnor reser också något mer med kollektivtrafik än män.

Mål för kollektivtrafiken

I regeringens skrivelse Ny strategi för levande och trygga städer (2024/25:96) presenterar regeringen ett nytt nationellt mål för stadsutveckling. Fokusområden för den nationella stadsutvecklingspolitiken är bl.a. mobilitet, trygghet, minskad klimatpåverkan och ökad klimatanpassning. Regeringen pekar bl.a. på att det i städer finns goda förutsättningar att utveckla resandet med kollektivtrafik, cykel och för fotgängare.

Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tågoperatörerna har tagit ett initiativ om att 2030 ska 4 av 10 motoriserade resor vara kollektiva. Bakgrunden till projektet startade under pandemin i syfte att locka tillbaka resenärer. När utmaningarna sedan fortsatte med bl.a. ekonomin i regionerna utvecklades projektet. I programförklaringen lyfts bl.a. fram att kollektivtrafiken bygger, stärker och utvecklar samhället genom att skapa attraktiva städer, krympa bilköerna, dämpa bullret, minska utsläppen av växthusgaser och öka tillväxten. Vidare framhåller man att för att buss- och spårtrafiken ska kunna skapa nytta för resenärerna och samhället behöver kollektivtrafiken ökad kapacitet på spåren, vägarna och gatorna, liksom en underhållen och fungerade infrastruktur som inte skapar förseningar. Följande punkter är några av dem som lyfts upp för kollektivtrafikens attraktivitet:

- Gör den kollektiva resan attraktiv: se över kollektivtrafikkörfält och signalprioritering, ta bort förmånsskatten på månadskort, mm.
- Låt kollektivtrafiken bygga samhället: bättre samverkan mellan kommuner och staten, höja underhållet av vägar i den nationella planen och förbättra punktligheten på järnvägar.
- Attrahera fler medarbetare: öka stöd till utbildningsplatser och se över regelverk som hindrar rekrytering.

Branschaktörerna har vidare tagit fram mål, visioner och konkreta förslag för hur kollektivtrafiken i Sverige ska utvecklas för att förverkliga branschens initiativ.

Utskottets ställningstagande

Enligt utskottet är det angeläget att öka andelen resor med kollektivtrafiken, inte minst för att säkerställa ett långsiktigt hållbart transportsystem. Utskottet välkomnar därför Svensk Kollektivtrafiks, Sveriges Bussföretags och Tågoperatörernas initiativ om att 2030 ska fyra av tio motoriserade resor vara kollektiva. Utskottet vill dock i sammanhanget påminna om att det i enlighet med kollektivtrafiklagen är regionerna och kommunerna som gemensamt ansvarar för den regionala kollektivtrafiken. I det ansvaret ligger att fastställa behov och mål för den regionala kollektivtrafikförsörjningen liksom att besluta om trafikering och prissättning. Utskottet kommer att följa det viktiga arbete som görs av branschaktörerna och påminner om att Trafikverket också bidrar till att målet kan nås genom bl.a. infrastruktursatsningar. Utskottet anser dock inte, bl.a. mot bakgrund av rådande ansvarsfördelning, att det finns skäl för riksdagen att besluta om ett motsvarande nationellt mål för kollektivtrafiken. Motionerna 2024/25:3126 (S) yrkande 48, 2024/25:3234 (V) yrkande 7, 2024/25:3235 (MP) yrkande 16 och 2024/25:3236 (S) yrkande 29 avstyrks.

Stärkt kollektivtrafik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika åtgärder för en stärkt kollektivtrafik. Utskottet anser att frågorna är väl uppmärksammade och understryker samtidigt att åtgärder för att stärka kollektivtrafiken är betydelsefulla för att nå de klimat- och transportpolitiska målen.

Jämför reservation 21 (S), 22 (C) och 23 (MP).

Motionerna

I kommittémotionerna 2024/25:3126 yrkande 12 och 2024/25:3236 yrkande 12 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) anförs att en välfungerande, trygg, komfortabel, klimatsmart, tillgänglig och väl utbyggd kollektivtrafik är en grundförutsättning för att klara både arbetspendling och resor både i rusningstrafik och på obekväma arbetstider.

Mikael Eskilander m.fl. (SD) efterfrågar i kommittémotion 2024/25:1384 yrkande 18 ett uppdrag till Trafikverket och Konsumentverket att ta fram förslag på hur fullgod information om trafik och avgångar kan uppnås genom förnyad ansvarsfördelning och utökad samordning mellan berörda inom kollektivtrafiken.

I kommittémotion 2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) framförs i yrkande 5 att förutsättningarna för kollektivtrafiken och för resor som sker med kollektivtrafiken måste förbättras. Motionärerna framhåller att de vill se mer kollektivtrafik, för att minska utsläppen i hela landet. I yrkande 9 anförs motionärerna att det bör initieras en översyn av den regionala kollektivtrafiken i syfte att utreda möjligheten till ett utvecklat huvudmannaskap för att motverka de nuvarande länsgränsernas inlåsning. I yrkande 10 efterfrågar motionärerna en översyn av gällande lagstiftning om kollektivtrafik i syfte att möjliggöra för nya kollektiva transportlösningar.

Linus Lakso m.fl. (MP) anser i kommittémotion 2024/25:1772 yrkande 17 att det bör inrättas en nationell kollektivtrafikmyndighet. Motionärerna framför att den ska vara ett stöd och samordningsorgan, vilket saknas idag. Motionärerna anförs vidare i yrkande 22 att det bör tas fram styrmedel som gynnar det kollektiva resandet. Motionärerna anser att träffsäkra och effektiva åtgärder både kan sänka kostnader och förbättra kollektivtrafikens attraktivitet. Linus Lakso m.fl. (MP) framhåller vidare i kommittémotion 2024/25:3235 yrkande 17 att staten bör ta ett större ansvar för kollektivtrafiken.

I motion 2024/25:934 av Lena Johansson (S) anförs att man bör se över möjligheten att via kollektivtrafiken skapa smidiga pendlingsmöjligheter.

Camilla Mårtensen (L) anser i motion 2024/25:977 att kommunerna bör få möjlighet att tillfälligt ombesörja kollektivtrafik om regionen inte kan tillgodose behovet av en busslinje inom kommunen.

I motion 2024/25:2016 framför Charlotte Nordström (M) att man bör överväga ett förtydligande av lagstiftningen när det gäller möjligheten att anordna lokal kollektivtrafik. Detta skulle underlätta möjligheterna till en hållbar utveckling, där alla delar av Sverige har tillgång till välfungerande kollektivtrafik.

Lars Englund framför i motion 2024/25:2465 yrkande 4 att man bör se över möjligheten till ett ökat statligt ansvar för s.k. BRT-stråk (Bus Rapid Transit) på vältrafikerade sträckor där järnväg saknas.

Gällande rätt

I enlighet med kollektivtrafiklagen (2010:1065) är det regionerna och kommunerna som gemensamt ansvarar för den regionala kollektivtrafiken. I ansvaret ligger att fastställa behov och mål för den regionala kollektivtrafikförsörjningen liksom att besluta om trafikering och prissättning. Vad gäller avtalad kollektivtrafik har Trafikverket i uppdrag att bidra till en grundläggande förbindelser mellan regioner. Där det inte finns möjlighet för trafikföretag att bedriva trafik kommersiellt kan Trafikverket ingå avtal med olika aktörer i syfte att de, mot ekonomisk ersättning, ska trafikera dessa sträckor. Trafikavtal tecknas för persontrafik med både buss, tåg, flyg och färja. Kommuner och regioner har också möjlighet att söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, t.ex. genom en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik. Det handlar om s.k. stadsmiljöavtal som regleras i förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. Åtgärder som kommuner och regioner har kunnat söka stöd för, och motprestationer, ska vara genomförda senast under 2027. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har det övergripande ansvaret för all regional kollektivtrafik i respektive län.

Kollektivtrafiklagen utgår från EU:s kollektivtrafikförordning (EG nr 1370/2007). Både i den och i kollektivtrafiklagen definieras vad kollektivtrafik är och hur uppdraget ser ut. Varje kollektivtrafikmyndighet tar fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Programmet är ett strategiskt viktigt dokument som fastställer strategiska mål för kollektivtrafikens utveckling och vilka sträckningar som omfattas av den allmänna trafikplikten, dvs. vilken trafik som man avser att handla upp, eller driva i egen regi. Kollektivtrafiklagen gör det även möjligt för företag att driva kommersiell kollektivtrafik. Sådan trafik ska anmälas till den regionala kollektivtrafikmyndigheten och till en nationell trafikdatabas som Samtrafiken sköter på uppdrag av Transportstyrelsen.

Bakgrund

Några uppgifter om kollektivtrafiken

Av Kollektivtrafikbarometern (2024) som tas fram av Svensk Kollektivtrafik framgår det att 2024 uppgick marknadsandelen till 27 procent. Detta är en minskning med fyra procentenheter sedan 2023 års mätning. Från januari 2024 ingår även 85 - 95 åringar i urvalet. Tidigare har urvalet begränsats till 15 - 85 åringar. Marknadsandelen är som högst i de tre storstadsregionerna samt Region Uppsala. Vilka kollektiva färdmedel som används är så gott som oförändrat. Vanligast är buss (54 procent) och tåg (28 procent) följt av tunnelbana (10 procent) och spårvagn (5 procent). Av kollektivtrafik framgår att den vanligaste anledningen till att inte resa med kollektivtrafiken är att man föredrar bil, vilket har varit det främsta hindret de senaste åren. Andelen som föredrar bil är fortfarande högre än före pandemin, 2019. Att man har för långt till hållplatsen, att kostnaden för biljetten är för hög samt att det inte är pålitligt att resa med kollektivtrafiken är anledningar som har ökat mest under 2023. Det är allt färre som uppger att de föredrar cykel eller gång.

Myndigheternas insatser

Transportstyrelsen kontrollerar att regionala kollektivtrafikmyndigheter och kollektivtrafikföretag följer kollektivtrafiklagen. Det handlar om krav på trafikförsörjningsprogram, anmälningsskyldighet, trafikantinformation och uppgiftsskyldighet. På kollektivtrafikområdet bevakar Transportstyrelsen även marknadsutvecklingen och granskar om det finns inträdeshinder eller om det förekommer andra brister som påverkar marknaden. Även villkoren för resenärer följs upp. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) stöder det strategiska arbetet med att utveckla och förbättra kollektivtrafiken genom att bl.a. erbjuda nätverksträffar för förvaltningschefer och politiker i de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

Boverket påpekar på sin webbplats att en attraktiv och välfungerande kollektivtrafik har en nyckelroll i ett hållbart transportsystem och att bra förutsättningar för ökat resande med kollektivtrafik innebär långsiktiga satsningar. Det kan exempelvis innebära ett effektivt kollektivtrafiknät som samverkar med övriga trafiknät, en effektiv trafikering samt en strukturell lokalisering av service, arbetsplatser och bostäder som gynnar och gynnas av kollektivtrafiken. För att åstadkomma en överflyttning från personbil till kollektivtrafik måste hela kollektivtrafikresan, från dörr till dörr, vara smidig och tidsmässigt attraktiv jämfört med personbilen. Boverket framhåller att snabba, direkta resor är viktiga för att få en hög andel resande med kollektivtrafik. Följande faktorer är viktiga att ha med sig när man vill skapa en attraktiv kollektivtrafik:

- hög turtäthet
- tydliga och gena linjer med konkurrenskraftig restid

- hög kvalitet och tillgänglighet på bytespunkter som ger möjlighet till smidiga byten
- hög bekvämlighet för att det ska vara möjligt att utnyttja restiden.

Enligt Boverket behöver därför kommunen samarbeta nära med den regionala kollektivtrafikmyndigheten för att driften av kollektivtrafiken ska stärka den befintliga eller planerade infrastrukturen. Nya exploateringsområden bör också lokaliseras till platser som på ett effektivt sätt kan trafikförsörjas med kollektivtrafik och utformas med prioritet för kollektivtrafik som stomme. En transporteffektiv planering av nya bostads- och arbetsplatsområden liksom förtätning bör ske i en band- eller fingerstruktur kring kollektivtrafikstråk och kring stationer och andra kollektivtrafiknoder. Detta ger ett ökat resandeunderlag, vilket kan utnyttjas för ökad turtäthet och därmed för ökad attraktivitet hos kollektivtrafiken.

För att främja en ökad andel resande med kollektivtrafik krävs enligt Naturvårdsverket både investeringar i attraktivare kollektivtrafik (utbud, kapacitet, infrastruktur) och att bilen samtidigt görs mindre attraktiv i förhållande till kollektivtrafiken genom exempelvis högre körkostnad, längre restider och mindre kapacitet. Transportsystem behöver också planeras för att underlätta gång, cykling och kollektiva resor och så att dessa färd sätt prioriteras i gaturummet framför resor med privat bil.

Nystart av kollektivtrafiken i Sverige

Sveriges Bussföretag, Tågföretagen och Svensk Kollektivtrafik startade under 2022 initiativet Nystart av kollektivtrafiken i Sverige. Arbetet knyter an till branschens tidigare arbete i Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik. Bakgrunden är att resandet med kollektivtrafik minskade under pandemin från 31 procent av det motoriserade resandet 2019 till 20 procent 2021, och som en konsekvens av det har de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, bussföretagen och tågföretagen drabbats av miljardförluster. Enligt branschen krävs det en stabil finansiering för att möjliggöra en nystart av kollektivtrafiken. Tillgänglighet och turtäthet är en förutsättning för goda biljettintäkter, vilka i sin tur möjliggör ett attraktivt utbud som lockar fler resenärer. För att skapa den nödvändiga tillgängligheten behövs stärkt offentlig finansiering i nystartsfasen. För att utveckla kollektivtrafiken och minska kostnaderna behöver branschen få mer kollektivtrafik för pengarna, i klartext ökad transporteffektivitet. Bland annat är det nödvändigt att optimera trafiksystemen så att de olika transportslagen används där de gör bäst nytta och ger mest kollektivtrafik för pengarna.

Från branschens sida lyfter man behovet av att förbättra servicen och utveckla nya produkter som bidrar till ett integrerat och flexibelt transportsystem, och att man stärker tryggheten för passagerare i anslutning till resan. Vidare behöver man utveckla den branschgemensamma avtalsprocessen för effektivare resursanvändning i den upphandlade kollektivtrafiken. Dessutom måste trafikplaneringen förbättras, t.ex. att man

genomför trafikplaneringsåtgärder i form av genare linjedragningar, längre avstånd mellan hållplatserna, snabbare på- och avstigning och nya stombusslinjer. Branschen uppmärksammar även behovet av att kunna samordna offentliga och kommersiella transporter.

I en uppföljningsrapport av nystartsmålet (Effekter på kollektivtrafikens kostnader och intäkter 2023) uppskattar Svensk Kollektivtrafik den sammanlagda kostnaden för att uppnå nystartsmålet till i storleksordningen 13,7 miljarder kronor 2030, varav 12,7 miljarder kronor faller på de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och 1 miljard kronor på de kommersiella buss- och tågforetagen. Den största posten är ökade kostnader för trafikering om 6,4 miljarder kronor. Beroende på hur ökningen av marknadsandelen fördelar sig mellan olika regioner kommer det att uppstå variationer i kostnaderna. Att på ett tillförlitligt sätt bedöma till vilken rimlig nivå varje enskild region kan öka sin marknadsandel är enligt Svensk Kollektivtrafik en komplicerad utmaning. Utgångspunkten är att samtliga regioner behöver öka sin marknadsandel på mellan 9–13 procentenheter i förhållande till toppnivån 2019. Samtidigt spelar antalet resor som görs och befolkningen i regionen stor roll. De ökade biljettintäkterna – om målet uppnås i kombination med att samtliga reformer som Svensk Kollektivtrafik föreslår genomförs – uppgår till 14,3 miljarder kronor år 2030, varav tillkommande biljettintäkter uppgår till 8,9 miljarder kronor. Bland annat föreslår man avskaffad förmånsskatt på kollektivtrafikkort, avskaffad moms på kollektivtrafik, statlig finansiering av ERTMS-ombordutrustning och fortsatt skattebefrielse av höginblandade flytande biodrivmedel. Om samtliga reformer skulle genomföras finns det enligt branschorganisationen inget behov för staten eller regioner att skjuta till ytterligare driftsbidrag än nuvarande nivåer om kostnadsutvecklingen går i linje med de beräkningar som gjorts. Om ingen av de föreslagna reformerna genomförs beräknar Svensk Kollektivtrafik att regionerna eller staten behöver skjuta till drygt 5 miljarder kronor för att få balans mellan kostnader och intäkter.

Nya kollektiva transportlösningar

Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik (K2) bedriver forskning om kollektivtrafiklösningar i nära samverkan med kollektivtrafikens aktörer. Forskningsprojekten handlar exempelvis om kollektivtrafik och samåkning på landsbygden, digitalt resestöd i kollektivtrafiken för resenärer med varierande behov, att realisera ny mobilitet (ett paraplybegrepp som innefattar lösningar som kan komplettera eller kombineras med kollektivtrafik exempelvis självkörande minibussar eller delningstjänster), omställning till elbussar i svensk kollektivtrafik m.m. K2 publicerar även ett antal rapporter på området.

Även Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) bedriver forskningsprojekt om smart mobilitet. Här kan nämnas det s.k. Accessprojektet där man bl.a. studerar transportrelaterad social utsatthet. Det handlar om när medborgare på grund av begränsad tillgång till transportsystemet inte

kan ta del av och genomföra aktiviteter för grundläggande välfärd. Ofta samverkar olika grunder för utsatthet som ålder, kön, geografisk hemvist och socioekonomisk situation. Kunskapen om situationen i Sverige är i dag begränsad. Forskarna i projektet studerar nuvarande och önskvärda resmönster för resenärsgupper för vilka kollektivtrafiken har dålig tillgänglighet. Utifrån dessa grupperns behov och intressen tar forskarna sedan fram nya mobilitetskoncept som syftar till att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig för dem. Forskarna tar också fram strategier för hur de föreslagna lösningarna kan genomföras i praktiken.

Likaså har Vinnova tagit initiativ till att införa och sprida av hållbara lösningar i form av en pilotsatsning med fokus på systeminnovation. I ett första steg finansieras fem projekt inom området hållbar mobilitet, och siktet är inställt på att utöka satsningen. Vinnova framhåller i sammanhanget att innovation med ett systemperspektiv är nödvändigt för att hantera många av de komplexa utmaningar som finns, och utan ett sådant perspektiv riskerar lösningar att inte bli införda, nå sin maximala potential eller bidra fullt ut till hållbar omställning. Som exempel pekar Vinnova på att själva tekniken ofta redan finns men att hindrande lagstiftning, avsaknad av affärsmodeller eller behov av förändrade användarbeteenden för att lösningen ska kunna införas eller spridas, kan innebära att lämpliga åtgärder på området inte genomförs.

Svar på skriftliga frågor

I sitt svar på tre skriftliga frågor (fr. 2024/25:375, 379, 380) i november 2024 påminde infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlsson bl.a. om att det är regionerna som ansvarar för den lokala och regionala kollektivtrafiken, medan interregional kollektivtrafik i huvudfallet bedrivs på kommersiella grunder. Trafikverket har i förekommande fall i uppdrag att ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik, inklusive flygtrafik, som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Som underlag för de upphandlingar Trafikverket gör kartlägger myndigheten hur tillgängliga olika delar av landet är. Trafikverket gör upphandlingar och ingår samverkansavtal som är baserade på egna utredningar, det uppdrag myndigheten har, samt de medel som finns avsatta i statens budget. Tilldelningen av medel för sådana trafikavtal sker i den statliga budgetprocessen. I budgetpropositionen för 2025 föreslår regeringen att drygt 1 miljard kronor ska avsättas för att finansiera statens trafikavtal 2025, vilket är ca 50 miljoner kronor mer än anslagsnivåerna för 2024.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har senast i betänkande 2023/24:TU5 hanterat frågor om att på olika sätt stärka kollektivtrafiken. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena men

framhöll bl.a. att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att nå de klimat- och transportpolitiska målen. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att ansvaret för att utforma den regionala kollektivtrafiken ligger hos landets regioner och kommuner. Dessa ska ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram där de strategiska målen för kollektivtrafikens utveckling och vad som ska omfattas av den allmänna trafikplikten slås fast. De regionala trafikmyndigheterna fastställer vidare behov och mål för den regionala kollektivtrafikförsörjningen och beslutar om trafikering och prissättning. Utskottet påminner om att det huvudsakliga statliga ansvaret för staten består i att finansiera investeringar i infrastruktur. I sammanhanget vill utskottet även peka på att Trafikverket också har i uppdrag att ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Med grund i egna utredningar, det uppdrag myndigheten har samt de medel som finns avsatta i statens budget gör Trafikverket upphandlingar och ingår samverkansavtal. Utskottet anser att detta är en god ordning och anser inte att det finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen om ansvarsfördelningen inom kollektivtrafiken.

Utskottet vill dock även framföra att transportsektorn i dag står för nästan en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Transportsystemets omställning är således av central betydelse om de långsiktiga klimatmålen ska nås. Utskottet har därför vid flera tillfällen framhållit att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningar som transportpolitiken står inför. Utskottet vill understryka att en viktig del i att nå klimatmålet för transportsektorn är att öka resandet med klimatsmarta transporter. Det innebär bl.a. att fler människor ska välja att resa med kollektivtrafiken och att kollektivtrafikens andel av persontransporterna därmed ska öka. Utskottet vill i sammanhanget därför understryka att det ser mycket positivt på alla de initiativ som har tagits och åtgärder som genomförts av kollektivtrafikbranschen.

Utskottet vill även understryka att det är angeläget att möjliggöra för nya kollektiva transportlösningar och att arbetet med nya mobilitetslösningar är betydelsefullt för att öka andelen resande med kollektivtrafik. Utskottet vill framhålla att en effektiv och tillgänglig kollektivtrafik kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar och uppmärksammar därför särskilt de möjligheter som digitalisering, delningstjänster och kombinerad mobilitet kan erbjuda för att minska behovet av personbilstransporter i samhället. Utskottet välkomnar därför det arbete som bedrivs på området.

Utskottet anser sammanfattningsvis att åtgärder för att på olika sätt stärka kollektivtrafiken i syfte att göra den mer attraktiv och effektiv är betydelsefulla för att nå de klimat- och transportpolitiska målen eftersom sådana åtgärder kan få fler människor att resa klimatsmart. Utskottet anser att frågan om en starkt

kollektivtrafik är väl uppmärksammasad i sammanhanget och finner därför inte något skäl för att gå vidare med motionsförslagen. Motionerna 2024/25:934 (S), 2024/25:977 (L), 2024/25:1384 (SD) yrkande 18, 2024/25:1772 (MP) yrkandena 17 och 22, 2024/25:2016 (M), 2024/25:2465 (M) yrkande 4, 2024/25:2947 (C) yrkandena 5, 9 och 10, 2024/25:3126 (S) yrkande 12, 2024/25:3235 (MP) yrkande 17 och 2024/25:3236 (S) yrkande 12 avstyrks därmed.

Kollektivtrafikens finansiering

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om kollektivtrafikens finansiering. Utskottet påminner bl.a. om att det är regionerna och kommunerna som ansvarar för den regionala kollektivtrafiken. Jämför reservation 24 (C) och 25 (MP).

Motionerna

Amanda Lind m.fl. (MP) framför i partimotion 2024/25:3217 yrkande 30 att man på sikt bör införa kostnadsfri kollektivtrafik för elever. Motionärerna anför att detta skulle underlätta för elever att resa själva till sin skola på ett klimatsmart sätt.

Ulrika Heie m.fl. (C) föreslår i kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 11 att det införs en kollektivtrafikbonus.

Elin Söderberg m.fl. (MP) framför i kommittémotion 2024/25:2613 yrkande 99 att det bör tillsättas en utredning om den framtida finansiering av och ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken i hela Sverige. I yrkande 106 efterfrågas en utredning om huruvida statligt stöd får och bör kunna ges till drift av lokal och regional kollektivtrafik i bostadsområden under uppbyggnad. Motionärerna framhåller att det är en åtgärd för att stärka kollektivtrafiken och säkerställa såväl god mobilitet som ökad tillgång till hållbara färdvägar i hela landet.

Linus Lakso m.fl. (MP) anser i kommittémotion 2024/25:1772 yrkande 18 att ett nytt finansieringssystem för kollektivtrafiken bör utredas. Motionärerna framhåller att regionerna och kollektivtrafikmyndigheterna inte kan tillhandahålla en prisvärd och utbyggd kollektivtrafik endast med biljettintäkter och den regionala skatten. I yrkande 23 efterfrågar motionärerna åtgärder som minskar kostnader för kollektivtrafiken.

Aida Birinxhiku m.fl. (S) anför i motion 2024/25:2299 att man bör se över möjligheterna att införa avgiftsfri kollektivtrafik för alla under 18 år och studenter.

Gällande rätt

I enlighet med kollektivtrafiklagen är det regionerna och kommunerna som gemensamt ansvarar för den regionala kollektivtrafiken. I ansvaret ligger att fastställa behov och mål för den regionala kollektivtrafikförsörjningen liksom att besluta om trafikering och prissättning.

I varje region ska det enligt kollektivtrafiklagen finnas en regional kollektivtrafikmyndighet med befogenhet att upphandla kollektivtrafik för att tillgodose behovet av kollektivtrafik inom regionen. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten belastas med kostnaderna för att bedriva trafiken. I dagsläget finansieras den regionala kollektivtrafiken till ca 50 procent med skattemedel och resterande 50 procent med biljettintäkter. Den exakta fördelningen skiljer sig något åt mellan olika regioner, och i viss utsträckning finns det komplement från bl.a. kommuner, staten och övriga affärsintäkter som exempelvis reklam och kommersiella inslag.

Kommuner och regioner har också haft möjlighet att söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, t.ex. genom en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik. Det handlar om s.k. stadsmiljöavtal som regleras i förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har det övergripande ansvaret för all regional kollektivtrafik i respektive län.

Pågående arbete

Svensk Kollektivtrafik genomför varje år en undersökning av regionernas biljettpriser. Resultatet presenteras i en rapport som sammanfattar biljettyper, priser, villkor och betalningsmöjligheter. Av den senaste rapporten, Biljettprisundersökningen 2024, framgår att en viktig faktor som påverkar biljettpriserna är att olika regioner har valt att ha olika zonsystem. Det förekommer allt från en stor zon med en enhetlig taxa för hela länet till flera olika zoner där taxan varierar med antal zoner och det avstånd som kunden reser. Av rapporten framgår att medelpriset för en enkelbiljett i tätort är 32,77 kronor vilket är 8,1 procent högre än 2023 då medelpriset var 30,32 kronor, medelpriset för en periodbiljett i tätort är 726 kronor vilket är 5,3 procent högre än 2023 då medelpriset var 690 kronor och medelpriset för en periodbiljett för hela länet är 1502 kronor vilket är 2,0 procent högre än 2023 då medelpriset var 1473 kronor.

Svensk Kollektivtrafik uppmärksammar i rapporten Kompletterande finansieringskällor för kollektivtrafiken från oktober 2022 den negativa kostnadsutvecklingen inom sektorn samtidigt som kollektivtrafikens andel måste öka. Enligt branschorganisationen gör beroendet av en stor intäktbas från resenärerna ekonomifinansieringen känslig för samhällsomvälvande händelser, vilket pandemin har visat. Samtidigt står transportsystemet inför en stor utmaning när det gäller att hantera målsättningen om minskade klimatutsläpp, där kollektivtrafiken bidrar till klimatomställningen. För den fortsatta utvecklingen av kollektivtrafiken i landet och för att göra den mer

attraktiv och därmed kunna attrahera nya resenärer kommer det enligt branschorganisationen att behövas investeringar och nya lösningar.

I en rapport från 2023 efterlyser branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik statligt stöd för lokal och regional kollektivtrafik i bostadsområden under uppbyggnad, och pekar på att bostäder och verksamheter ofta färdigställs successivt i nybyggda områden. Då blir också inflyttningen av de boende och företag successiv. För att kunna etablera hållbara resvanor anser Svensk Kollektivtrafik att attraktiv kollektivtrafik behöver finnas på plats redan när de första flyttar in. Det innebär att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna behöver ha ett stort kollektivtrafikutbud även initialt när beläggningen är låg, vilket kommer att leda till att biljettintäkterna till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kommer att vara betydligt lägre under de första åren än de kommer att bli när området är färdigbyggt och inflyttningen är helt genomförd. Branschorganisationen önskar därför att stadsmiljöavtalen utvidgas så att det blir möjligt för staten att medfinansiera trafik med lokal och regional kollektivtrafik i bostadsområden under uppbyggnad.

I en forskningsöversikt från april 2022 av Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik (K2) understryks att frågor om kollektivtrafikens organisering och finansiering har stor strategisk betydelse eftersom de formar grundläggande förutsättningar för mobilitetsmöjligheter i städer och regioner. Dagens modell för organisation och finansiering kan förenklat uttryckas som att samhället tar ett stort ekonomiskt och organisatoriskt ansvar för dels den grundläggande väg- och järnvägsinfrastrukturen, dels att säkerställa ett utbud av lokal och regional kollektivtrafik. Mobilitet i andra former är antingen ett individuellt ansvar, eller tillhandahålls av marknadsaktörer på kommersiella grunder. Vidare framhåller K2 att förändringar i samhället innebär utmaningar för dagens sätt att organisera och finansiera infrastruktur och mobilitet. Exempel på sådana utmaningar är: ökade krav från samhället och individer på hållbarhet och ökad tillgänglighet i både städer och landsbygder, ökad konkurrens om offentliga medel, bl.a. till följd av demografiska förändringar, nya mobilitetstjänster som suddar ut gränsen mellan individuellt och kollektivt resande, nya möjligheter till att vara tillgänglig utan att resa och förändrade resvanor till följd av pandemin.

Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik gjorde 2020 en forskningsöversikt om avgiftsfri kollektivtrafik för alla. I forskningsöversikten uppges att de studier som ligger till grund för rapporten ger inte något entydigt svar på konsekvenserna av avgiftsfri kollektivtrafik. Det beror på vilka målsättningar som ska uppnås och på grundläggande värderingar om vem som ska betala för kollektivtrafiken, hur mycket man ska betala och på vilket sätt. K2 gör ett antal övergripande reflektioner, bl.a. att avgiftsfri kollektivtrafik för alla inte är något mirakelmedel för ökat kollektivtrafikresande och minskat resande med bil. För att åtgärden att låta kollektivtrafik vara avgiftsfri ska ge effekt behövs ett i grunden väl fungerande kollektivtrafiksystem. Vidare anges att biljettpriset har betydelse och allt annat lika innebär avgiftsfri

kollektivtrafik ett ökat resande. Det finns dock en stor risk att merparten av det ökade resandet med kollektivtrafiken kommer från gång och cykel. Konsekvensen riskerar därför att bli ökade kostnader för det offentliga då fler reser kollektivt, samtidigt som miljö och hälsa påverkas negativt då färre går eller cyklar. Vidare framgår det av rapporten att hur åtgärden finansieras har stor betydelse för vilka de samlade effekterna blir. Om målet är att öka kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet bör finansieringen komma från skatter eller avgifter som drabbar biltrafiken, snarare än från tillgängliga medel för att upprätthålla eller utveckla kollektivtrafikutbudet som i sådana fall skulle minska.

Det finns även medel för statlig medfinansiering inom ramarna för de regionala planerna för transportinfrastruktur och inom den nationella planen för transportsystemet. Statlig medfinansiering innebär att staten kan bidra till att genomföra regionala kollektivtrafikanläggningar samt till åtgärder inom miljö och trafiksäkerhet på kommunala gator och vägar. Det innebär bl.a. att regionala kollektivtrafikmyndigheter kan ansöka för investeringar i framför allt kollektivtrafikanläggningar.

Skriftliga frågor och interpellationer

I en interpellationsdebatt i februari 2023 (ip. 2022/23:187) framförde infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson att ansvaret för lokal och regional kollektivtrafik är fördelat på kommuner och regioner. Ministern klargjorde att biljettpriserna i denna typ av trafik beslutas av regionerna, och trafiken finansieras genom biljettintäkter och kommunala skattemedel. Vidare konstaterade ministern att det huvudsakliga statliga ansvaret består i att finansiera investeringar i infrastruktur. Ministern framförde vidare att de statliga generella bidragen till kommunsektorn är betydande och en viktig del av finansieringen av kommunal verksamhet.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har senast i betänkande 2023/24:TU5 hanterat frågor om kollektivtrafikens finansiering. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena och konstaterade att det inom branschen pågår ett arbete med att hitta alternativa finansieringskällor för att kunna hålla biljettpriserna nere. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att det enligt kollektivtrafiklagen är regionerna och kommunerna som gemensamt ansvarar för den regionala kollektivtrafiken. I ansvaret ligger att fastställa behov och mål för den regionala kollektivtrafikförsörjningen liksom att besluta om trafikering och prissättning. Priset på biljetterna i den lokala och regionala kollektivtrafiken

sätts således efter politiska beslut på regional nivå, och det huvudsakliga statliga ansvaret består i att finansiera investeringar i infrastrukturen. Utskottet vill dock understryka att det delar motionärernas vilja att öka resandet med kollektivtrafik. Inte minst mot bakgrund av att kollektivtrafiken är en viktig del i att nå klimatmålet för transportsektorn. Utskottet välkomnar därför åtgärder för att få fler människor att välja att resa med kollektivtrafiken. Utskottet vill i det sammanhanget hänvisa till kollektivtrafikbranschens gemensamma programförklaring för att nystarta kollektivtrafiken efter pandemin. Den innehåller flera konkreta förslag på åtgärder som branschen själv kan vidta för att öka attraktiviteten och andelen kollektivtrafik inom landet liksom förslag på åtgärder på politisk nivå för kommuner, regioner och staten. Utskottet konstaterar också att det inom branschen pågår ett arbete med att hitta alternativa finansieringskällor för att kunna hålla biljettpiserna nere. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2024/25:1772 (MP) yrkandena 18 och 23, 2024/25:2299 (S), 2024/25:2613 (MP) yrkandena 99 och 106, 2024/25:2947 (C) yrkande 11 och 2024/25:3217 (MP) yrkande 30.

Trygg och tillgänglig kollektivtrafik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om en trygg och tillgänglig kollektivtrafik. Utskottet framhåller det pågående arbetet på området och understryker samtidigt frågans stora betydelse.

Jämför reservation 26 (S), 27 (C) och 28 (MP).

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 16 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) framförs att kollektivtrafiken måste göras mer tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. I motionen anför motionärerna att även om utvecklingen kommit en bit på detta område, så är det långt kvar.

Linus Lakso m.fl. (MP) anser i kommittémotion 2024/25:1772 yrkande 24 att det bör införas kameraövervakning av kollektivtrafik och busshållplatser. Motionärerna pekar på att detta bl.a. skulle minska problemen med bilister som utnyttjar kollektivkörväg samt parkerade bilar vid busshållplatser.

I kommittémotion 2024/25:3055 yrkande 16 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) framhålls att det behöver vara möjligt att ta sig med kollektiva färdmedel till Sveriges olika naturreservat. Motionärerna understryker att det är en fråga om jämlikhet.

Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) framför i motion 2024/25:2247 att det bör tas fram förslag till obligatorisk kamerabevakning inom den offentliga kollektivtrafiken. Motionärerna pekar på att kamerabevakning kan vara ett effektivt hjälpmedel.

Rickard Nordin (C) framför i motion 2024/25:580 att det bör underlättas för mindre barn att åka kollektivt. Motionären anser exempelvis att det skulle kunna vara rimligt att ställa krav på kollektivtrafiken att i rimlig omfattning ha bakåtvända stolar för mindre barn.

I motion 2024/25:980 anför Camilla Mårtensen (L) att åtgärder bör vidtas för att folk inte ska stå i bussars gångar. Motionären pekar på att med många passagerare stående i gången kan en enkel inbromsning få katastrofala följder för både passagerare och chaufför.

Gällande rätt

Det är regionen och kommunerna i respektive län som ansvarar för den regionala kollektivtrafiken i Sverige. Ansvaret för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna regleras i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Av den framgår att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska ha ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Programmet ska ge uttryck för behovet av regional kollektivtrafik i länet och innehålla målen för kollektivtrafikförsörjningen. Det ska bl.a. omfatta åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning.

Transportstyrelsen är den myndighet som utfärdar föreskrifter på trafiksäkerhetsområdet, vilket inkluderar bältesanvändning. Enligt Transportstyrelsens föreskrifter ska busspassagerare som är äldre än tre år sitta på en plats med säkerhetsbälte om en sådan plats är tillgänglig, och de ska också använda bältet. Om det inte finns någon sittplats med bälte tillgänglig, är det tillåtet att stå i bussen om den är godkänd för stående passagerare. Vid lokala transporter i tätbebyggda områden får en annan plats användas, även om det finns sittplatser med bälte tillgängliga.

Den 1 augusti 2020 trädde ändringar i kamerabevakningslagen (2018:1200) i kraft som innebär att kravet på tillstånd för kamerabevakning tas bort för bevakning i färdmedel som används i kollektivtrafik och för stations-, terminal- och hållplatsområden som används för kollektivtrafik. Kravet på tillstånd togs även bort för bevakning av vissa platser vid spårområden och av flygplatser. Undantagen ska gälla om bevakningen sker i brottbekämpande syfte, för att förhindra olyckor eller för att hålla ordning.

Bakgrund

Transportpolitiska mål och Agenda 2030

För det transportpolitiska funktionsmålet tillgänglighet används bl.a. den centrala indikatorn tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning. I budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22) framhåller regeringen att en kollektivtrafik som är tillgänglighetsanpassad är många gånger en förutsättning för mobiliteten hos personer med funktionsnedsättningar.

Delmål 11.2 i Agenda 2030 innebär att vägtrafiksäkerheten ska förbättras, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer.

Det svenska trafiksäkerhetsarbetet bygger på att olika aktörer samverkar för att nå nollvisionsmålet. Utgångspunkten för nollvisionen är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Därför har Trafikverket för perioden 2022–2025 initierat en aktionsplan för en säker vägtrafik som inbegriper ett stort antal åtgärder och ett drygt trettiotal medverkande aktörer. Det handlar om statliga myndigheter, kommuner, regioner, branschorganisationer, försäkringsbolag, ideella organisationer och forskningscentrum. Varje aktör ansvarar för att genomföra sina egna åtgärder. Sveriges Bussföretag är tillsammans med Transportföretagen två av de medverkande. Sveriges Bussföretag deltar i aktionsplanen med tre åtgärder, vilka syftar till att bl.a. öka bältesanvändningen vid bussresor och förbättra säkerheten vid skolskjutsar.

Branschgemensam samverkan

Inom ramen för Partnersamverkan för förbättrad kollektivtrafik ställde sig 2013 ett antal aktörer bakom ett branschgemensamt program för trygghet och säkerhet. Bakom programmet står Svensk Kollektivtrafik, SKL (numera SKR), Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet och Trafikverket. Programmet Trygghet och säkerhet är tänkt att fungera som ett stöd när motsvarande program och handlingsplaner m.m. utformas inom kollektivtrafikens olika branscher. Programmet utgör en strategisk grund för åtgärder hos berörda aktörer och har ett hela resan-perspektiv, vilket innebär att det innefattar alla delar av en resenärs förflyttning från att resenären t.ex. lämnar bostaden till att slutdestinationen, t.ex. arbetsplatsen, nås. Enligt den gemensamma visionen ska kollektivtrafik alltid vara och uppfattas som det tryggaste och säkraste sättet att resa. I detta ingår hållplatser och terminaler, vägarna till och från hållplatser och terminaler samt att fordonen liksom förare och annan personal i kollektivtrafiken alltid ska vara, och uppfattas, som trygga och säkra. Det är trafikföretagets/arbetsgivarens uppgift att skapa dessa förutsättningar. I programmet betonas också vikten av att all planering och utformning av det kollektiva resesystemet utgår från resenären och har resenären i fokus. Resenärerna har olika förutsättningar och olika behov, något som måste beaktas när frågor om trygghet och säkerhet hanteras.

Enligt Kollektivtrafikbarometern för 2024 kände sig 65 procent trygga när de reser med kollektivtrafiken. Orsakerna till otrygghet i kollektiv trafik redovisas bland annat i Kollektivtrafikbarometerens Årsrapport 2023. Den största orsaken är till otrygghet vid resor inom kollektivtrafiken är risken för förseningar, mer än hälften anger det som skäl.

Nystart för kollektivtrafiken i Sverige

Nystart av kollektivtrafiken i Sverige är ett initiativ från Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tåg företagen, och tillsammans har man enats om en gemensam målsättning, att 2030 så ska fyra av tio motoriserade resor i Sverige ske med kollektivtrafiken. Branschaktörerna framhåller att kollektivtrafiken bygger, stärker och utvecklar samhället genom att skapa attraktiva städer, krympa bilköerna, dämpa bullret, minska utsläppen av växthusgaser och öka tillväxten. För att buss- och spårtrafiken ska kunna skapa nytta för resenärerna och samhället behöver kollektivtrafiken ökad kapacitet på spåren, vägarna och gatorna, liksom en underhållen och fungerade infrastruktur som inte skapar förseningar. Hösten 2024 presenterades en uppdaterad version av programförklaringen med listor på konkreta åtgärder för både bransch och politiker. I programförklaringen lyfter branschen bl.a. fram att den vill stärka tryggheten och säkerheten. En resa med kollektivtrafiken ska upplevas trygg och säker, liksom vägen till och från bussen och tåget. Fordon, stationer och hållplatser ska vara hela och rena.

Svar på skriftlig fråga

I sitt svar på en skriftlig fråga (fr. 2022/23:750) i juni 2023 framförde infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson att det är viktigt att landets kollektivtrafik är tillgänglighetsanpassad och att stora åtgärder har gjorts de senaste decennierna i såväl fordon som infrastruktur för att åstadkomma detta. Ministern framförde vidare att några detaljerade krav om tillgänglighetsanpassning inte finns i lagen. Eftersom kollektivtrafikens förutsättningar, funktion och behov varierar kraftigt mellan olika delar av landet är det rimligt att de regionala myndigheterna har en stor frihet att besluta om det offentliga åtagandet när det gäller kollektivtrafiken.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har hanterat frågor om en trygg och tillgänglig kollektivtrafik tidigare, senast i betänkande 2023/24:TU5. Utskottet avstyrkte motionerna och hänvisade bl.a. till den snabba tekniska utvecklingen på trafiksäkerhetsområdet och det arbete som bedrivs av berörda aktörer för att främja ökad framkomlighet och trygghetsfrämjande åtgärder inom kollektivtrafiken. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis lyfta fram det arbete som görs av Trafikverket och andra berörda aktörer för att nå trafiksäkerhetsmålen inom ramen för den övergripande nollvisionen. Utskottet vill i sammanhanget särskilt uppmärksamma den snabba teknikutvecklingen när det gäller fordon och trafiksäkerhetsfrämjande utrustning.

När det gäller frågan om bristfällig framkomlighet för kollektivtrafiken är utskottet införstått med de problem som inte minst drabbar busstrafikens resenärer i framför allt storstadsmiljöer. Utskottet ser därför positivt på de ansträngningar som görs av inte minst Svensk Kollektivtrafik för att på olika sätt förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken. När det gäller motionsyrkandet om stående passagerare i kollektivtrafiken hänvisar utskottet till Transportstyrelsens slutsatser med anledning av ett tidigare regeringsuppdrag i frågan och till befintliga bestämmelser på området.

Vidare ser utskottet också positivt på Trafikanalys löpande uppföljning av de transportpolitiska målen, varav ett är kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, vilket borgar för ett kontinuerligt fokus på detta område.

En trygg och tillgänglig kollektivtrafik är av stor betydelse för att nå flera viktiga mål inom ramen för transport- och miljöpolitiken, men även inom Agenda 2030. Utskottet ser därför mycket positivt på det arbete som bedrivs, men finner inte att det finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2024/25:580 (C), 2024/25:980 (L), 2024/25:1772 (MP) yrkande 24, 2024/25:2247 (SD) och 2024/25:3126 (S) yrkande 16.

Gränsöverskridande kollektivtrafik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om gränsöverskridande kollektivtrafik. Utskottet framhåller att gränsöverskridande transporter har en stor betydelse för såväl tillväxt som, konkurrenskraft och tillgänglighet i de nordiska länderna.

Jämför reservation 29 (C).

Motionen

Muharrem Demirok m.fl. (C) efterfrågar i partimotion 2024/25:2955 yrkande 29 ett stärkt samarbete över de nordiska landsgränserna för att förbättra tillgången till kollektivtrafik i gränsregioner.

Bakgrund

I den senaste infrastrukturpropositionen framhåller regeringen att gränsöverskridande transporter har en stor betydelse både för tillväxt, konkurrenskraft och tillgänglighet i de nordiska länderna. De gränsöverskridande transporterna mellan länderna gör det attraktivt att studera och arbeta över landgränserna, och ska göra det möjligt att på ett hållbart vis resa och transportera varor mellan länderna.

Regeringen anser att det pågående nordiska samarbetet med Norge, Finland och Danmark om transportberedskap och gränsöverskridande transportinfrastruktur är betydelsefullt. Där är frågor som försörjningsberedskap, militär mobilitet och världslandsstöd i fokus. Regeringarna i Norge, Finland, Danmark och Sverige har med anledning av detta utvecklat och fördjupat det nordiska samarbetet.

Regeringen betonar att de nordiska transportministrarna möts i en rad olika sammanhang, inte minst i det informella nordiska transportsamarbetet. I Fredrikstadsdeklarationen 2022 enades de nordiska länderna om att stärka samarbetet om transporter och infrastruktur, och inom ramen för deklarationen lyfts ett stärkt nordiskt samarbete på flera viktiga områden fram.

Sverige var ordförande i Nordiska ministerrådet 2024. Under det svenska ordförandeskapet ledde Sverige också det informella nordiska transportsamarbetet. Inriktningen har enligt regeringen varit att arbeta med prioriteringarna i Nordiska ministerrådets Vision 2030 och handlingsplanen för ett grönt, konkurrenskraftigt och socialt hållbart Norden. I dokumentet Sveriges viljeinriktning för det nordiska transportsamarbetet 2024 anges att Sverige avser att fokusera på de områden som har lyfts fram inom ramen för det isländska ordförandeskapet, såsom elektrifiering, gröna sjöfartskorridorer och stärkt beredskap. Även arbetet med att undanröja gränshinder och stärka integrationen i Norden bör enligt viljeinriktningen fortsätta.

Även inom FN finns det flera samarbeten på transportområdet, exempelvis inom FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE), den internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) och den internationella sjöfartsorganisationen (IMO).

Pågående arbete

I kommissionens meddelande till Europaparlamentet och rådet Handlingsplan för att stärka långväga och gränsöverskridande persontrafik på järnväg (COM(2021) 810) framhålls att planen bygger på två principer. Dels ett fullständigt och enhetligt genomförande av EU:s befintliga regelverk för järnvägar, inklusive borttagande av alla överflödiga nationella regler, dels åtgärder för att övervinna de hinder för långdistanstrafik och gränsöverskridande persontrafik som kommissionen identifierat. I handlingsplanen uppger kommissionen att den de närmaste åren avser att påskynda och i vissa fall vidta ytterligare åtgärder som exempelvis att

- öka digitaliseringen
- ta bort överflödiga nationella tekniska och operativa regler,
- säkerställa en bättre tillgång på rullande materiel
- förbättra utbildningen av järnvägspersonal
- modernisera av passagerarjärnvägsinfrastrukturen
- använda järnvägsnätet effektivare
- underlätta tillgången till infrastruktur för järnvägsoperatörer genom lämplig prissättning

- göra biljettförsäljning mer användarvänlig
- anpassa public service-skyldigheter för gränsöverskridande och multimodala kollektiva transporter
- göra hållbara transportsätt till ett attraktivt alternativ för ungdomar.

Tidigare riksdagsbehandling

Frågan om gränsöverskridande kollektivtrafik hanterades senast i betänkande 2023/24:TU5. Utskottet avstyrkte motionsyrkandet men uppmärksammade kollektivtrafikens betydelse för mer integrerade arbetsmarknadsregioner och de insatser som görs av berörda parter, inte minst samarbetet inom Nordiska rådet. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill mot bakgrund av motionsyrkandet om att förstärka samarbetet över de nordiska landsgränserna för att förbättra tillgången till kollektivtrafik framhålla att det i första hand är de berörda regionerna med ansvar för kollektivtrafiklösningar som ska hantera de utmaningar som finns i samband med gränsöverskridande trafik. Utskottet ställer sig dock bakom den bedömning som görs i den senaste infrastrukturpropositionen att gränsöverskridande transporter har en stor betydelse för såväl tillväxt, konkurrenskraft och tillgänglighet i de nordiska länderna. De gränsöverskridande transporterna mellan länderna gör det attraktivt att studera och arbeta över landgränserna, och ska göra det möjligt att på ett hållbart vis resa och transportera varor mellan länderna. Utskottet välkomnar även det regeringen framför om det pågående nordiska samarbetet med Norge, Finland och Danmark om transportberedskap och gränsöverskridande transportinfrastruktur.

Utskottet följer frågan om gränsöverskridande kollektivtrafik med intresse men finner inte att det för närvarande finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslaget. Motion 2024/25:2955 (C) yrkande 29 avstyrks därmed.

Kollektivtrafik på vatten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om kollektivtrafik på vatten. Utskottet hänvisar till det arbete som bedrivs på området och anser att sjöfartens roll för persontransporter är väl uppmärksammasad.

Jämför reservation 30 (SD).

Motionen

Thomas Morell m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2024/25:1425 yrkande 13 att det finns en stor potential att utveckla kollektivtrafiken till sjöss. Motionärerna lyfter bl.a. fram att man bör se över upphandlingsreglerna och ge fastighetsägare möjlighet att bygga hållplatser vid sina fastigheter.

Gällande rätt

Kollektivtrafiklagen utökades i augusti 2012 till att även gälla kollektivtrafik på vatten. Kompletteringen innebär att regionala kollektivtrafikmyndigheter är ansvariga för den offentligt organiserade kollektivtrafiken även till sjöss.

Pågående arbete

Trafikverket fick 2019 ett regeringsuppdrag att redovisa en nationell handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart. I handlingsplanen identifierades att Trafikverket behöver inventera behovet av ett gemensamt forum för frågor kopplade till kollektivtrafik på vatten. I sitt senaste svar från mars 2022 anger Trafikverket att man har inventerat behovet och beviljat medel för fortsatta forumträffar inom ramen för ett tidsbegränsat forsknings- och innovationsprojekt (s.k. FoI-projekt). För att driva ett forum på mer permanent basis behöver enligt Trafikverket aktörerna själva ta ett större ansvar, men myndigheten skulle kunna medverka i ett sådant arbete.

VTI har påbörjat ett forskningsprojekt för att se över samhällsnyttan i vattenburen kollektivtrafik. I studien ska man bl.a. belysa frågor om eldrivna färjor kan bli samhällsekonomiskt lönsamma som en del av kollektivtrafiken i städer med mycket vatten och hur resvanor, restider och andra trafikslag skulle påverkas av en sådan båttrafik.

Inom ramen för initiativet Fossilfritt Sverige har sjöfartsnäringen tagit fram sin färdplan för fossilfri konkurrenskraft. I färdplanen framhålls bl.a. att vattenvägen kan skapa genvägar och attraktivitet i staden, för både resenärer, cyklister, besökande, turister och de boende. Den kan också utgöra en möjlighet att öka framkomligheten i underhålls- och byggskeden. Det betonas även att frågan om vattenvägarna måste komma in tidigt i översiktsplanering, utvecklingsprogram, inriktnings- och åtgärdsplanering, trafikförsörjningsprogram samt åtgärdsvalsstudier.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet hanterade frågan om kollektivtrafik på vatten senast i betänkande 2023/24:TU5. Utskottet avstyrkte motionen men framhöll i sammanhanget att kollektivtrafiken generellt ska vara attraktiv och anpassad efter de förutsättningar som råder i landets olika delar. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill mot bakgrund av motionsförslaget om att stärka kollektivtrafik på vatten betona att ett väl fungerande transportsystem måste på ett effektivt, säkert och miljömässigt hållbart sätt kunna nyttja alla trafikslag; både vart och ett för sig och i olika kombinationer. Utskottet hänvisar i sammanhanget till sjöfartsnäringens färdplan inom ramen för initiativet Fossilfritt Sverige och Trafikverkets arbete med att utarbeta en nationell handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart, och de frågor som är kopplade till kollektivtrafik på vatten. Utskottet anser, liksom tidigare år, att sjöfartens roll för persontransporterna är väl uppmärksammas och avstyrker därför motion 2024/25:1425 (SD) yrkande 13.

Färdtjänst

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om färdtjänst. Utskottet understryker betydelsen av färdtjänst och betonar vikten av att alla som har lagstadgad rätt till färdtjänst också ska få det. Utskottet påminner om att färdtjänst främst är ett kommunalt och regionalt ansvar samt uppmärksammar det arbete på området som görs av regeringen och berörda myndigheter.

Jämför reservation 31 (SD), 32 (C) och 33 (MP).

Motionerna

Angelica Bengtsson m.fl. (SD) efterfrågar i kommittémotion 2024/25:1340 yrkande 4 en översyn av bl.a. färdtjänstlagen och andra relevanta lagar som försvårar parasportande. Motionärerna pekar bl.a. på svårigheten att delta i träningar och tävlingar om man inte kan ta med sin specialrullstol när man reser med färdtjänsten.

Vasiliki Tsouplaki m.fl. (V) anser i kommittémotion 2024/25:1933 yrkande 8 att regeringen måste säkerställa att färdtjänsten inte får neka medtagande av idrottsutrustning. I yrkande 9 anför motionärerna att den som är beviljad färdtjänst bör ha rätt till riksresor för tävlingar, läger och träning. Detta är nödvändigt för att kunna delta i idrottslivet.

I kommittémotion 2024/25:2951 av Martina Johansson m.fl. (C) framför motionärerna i yrkande 61 att regeringen bör lägga fram de författningsförslag som behövs för att innehållet i Trafikanalys rapport Tydligare kriterier för färdtjänstillstånd – redovisning av regeringsuppdrag (2023:3) ska kunna genomföras senast den 1 januari 2026.

I kommittémotion 2024/25:1331 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) framförs i yrkande 1 att kriterierna för färdtjänstillstånd behöver förtydligas i enlighet med förslaget från Trafikanalys. I yrkande 2 anser motionärerna att en modern och mer flexibel färdtjänst som är i linje med de funktionshinderspolitiska målen behöver utredas.

I kommittémotion 2024/25:3055 yrkande 17 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) framhåller motionärerna att personer som har färdtjänst ska kunna ha ett naturreservat som destination.

Mats Berglund m.fl. (MP) anför i kommittémotion 2024/25:3068 yrkande 9 att regelverket för färdtjänstresor bör ses över för att stärka möjligheten för fler att delta i idrottsaktiviteter.

Staffan Eklöf och Ann-Christine Frohm (båda SD) efterfrågar i motion 2024/25:1291 en översyn av färdtjänstens funktion, tillsyn och sanktioner samt kompensation till drabbade kunder. Motionärerna framhåller att funktionshindrade ska kunna lita på att färdtjänsten anländer i lika hög grad som vid en vanlig beställd resa.

Lars Beckman (M) anser i motion 2024/25:2098 att det bör göras en nationell årlig uppföljning när det gäller kvalitet och kostnader för färdtjänsten. Motionären framhåller att färdtjänsten många gånger fungerar tillfredsställande men att det inte finns någon nationell uppföljning av färdtjänsten när det gäller kvalitet och kostnader.

I motion 2024/25:241 av Kjell-Arne Ottosson (KD) framförs önskemål om att säkerställa rätten till färdtjänst över nationsgränserna. Motionärerna pekar på att det i dag inte finns någon möjlighet att resa över nationsgränserna med färdtjänst.

Gällande rätt

Lagen om färdtjänst

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

Av lagens förarbeten framgår att färdtjänst inte ska betraktas som en form av bistånd för att uppnå skäligen levnadsnivå utan som en särskild transportform

som utgör en del av kollektivtrafiken. Även om färdtjänsten alltjämt är ett uttryck för social omsorg ska den i huvudsak behandlas som en trafikpolitisk fråga i syfte att bidra till en tillfredsställande trafikförsörjning också för personer med funktionsnedsättning (prop. 1996/97:115). I förarbeten till lagen anges också att tillstånd till färdtjänst ska meddelas om det finns otillgängligheter i de allmänna färdmedlen, i terminaler och vid hållplatser samt i den yttre miljön i anslutning till dessa som medför att den sökande, på grund av sitt handikapp, inte utan väsentliga svårigheter kan förflytta sig på egen hand eller resa med allmänna kommunikationer.

Lagen om riksfärdtjänst

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

Bakgrund

Färdtjänst och riksfärdtjänst

Färdtjänst är till för personer som har väsentliga svårigheter att resa med allmänna kommunikationer. Tillstånd för färdtjänst prövas av kommunen där man bor, eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten om kommunen har överlåtit hanteringen till denna. En individuell behovsprövning ligger till grund för ett beslut om färdtjänstillstånd. Riksfärdtjänst är en transport som sträcker sig över en kommungräns och kan beviljas för längre resor, exempelvis för att besöka släkt och vänner. Till skillnad mot färdtjänsten tilldelas i regel inget generellt tillstånd för riksfärdtjänst, utan tillstånd måste sökas för varje enskild resa. Tjänsten riktar sig dock till samma grupp som för färdtjänsten, och det är samma instanser som prövar tillstånden, dvs. kommuner eller regionala kollektivtrafikmyndigheter. I slutet av 2023 hade 323 178 personer färdtjänstillstånd i Sverige, en ökning med 11 procent från året innan. Ökningen beror till stor del på att antalet färdtjänstillstånd i region Stockholm ökade med drygt 24 000. Nästan 31 personer per 1 000 invånare hade färdtjänstillstånd 2023 i region Stockholm. Det är vanligare att kvinnor har färdtjänstillstånd än män. År 2004 var det dubbelt så vanligt med färdtjänstillstånd bland kvinnor som män. År 2023 fanns det 38 tillstånd per 1 000 kvinnor, att jämföra med 23 per 1 000 män. I förhållande till färdtjänst

används riksfärdtjänsten i liten omfattning. Totalt reste 7 459 personer med riksfärdtjänst 2023, varav 65 procent var kvinnor. Det är i stort sett samma nyttjande av riksfärdtjänst som året innan, då 7 543 personer nyttjade riksfärdtjänst.

Mål inom transport- och funktionshinderspolitiken

I proposition 2016/17:188 redovisas inriktningen för funktionshinderspolitiken som utgår från Sveriges internationella åtaganden om mänskliga rättigheter. Funktionshinderspolitiken är en del i arbetet för ett mer jämlikt samhälle, där människors olika bakgrund eller förutsättningar inte ska avgöra möjligheten till delaktighet i samhället. I propositionen lämnas också förslag till ett nytt nationellt mål för funktionshinderspolitiken med utgångspunkt i FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Vidare redovisas i propositionen ett antal åtgärder som syftar till att bidra till det nationella målet för funktionshinderspolitiken. Åtgärderna sammanfaller med områden där FN:s kommitté för rättigheter för personer med funktionsnedsättning har lämnat rekommendationer till Sverige. Dessutom ligger förslagen också i linje med mål och delmål inom FN:s Agenda 2030 som refererar till personer med funktionsnedsättning.

Ett av målen för transportpolitiken är det s.k. funktionsmålet som innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet (prop. 2008/09:93). Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Särskilda persontransporter är samlingsnamnet för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Syftet med dessa transporter är att resenärer med särskilda behov ska ha möjlighet att resa.

Myndigheten för delaktighet

Myndigheten för delaktighet har i uppdrag att guida samhällets aktörer och främja deras arbete så att fler människor självständigt ska kunna använda de miljöer, produkter och tjänster som erbjuds. Myndigheten följer utvecklingen inom olika samhällsområden och erbjuder stöd som aktörerna kan använda sig av för att utveckla sina verksamheter. Myndighetens arbete sker i nära samverkan med aktörerna och utifrån kunskap hos personer med egen erfarenhet av funktionsnedsättning. Målet är ett hållbart samhälle som är utformat utifrån hela befolkningens behov och förutsättningar.

Pågående arbete

Trafikanalys

Trafikanalys har haft i uppdrag av regeringen att kartlägga hinder för tillgänglighet och användbarhet inom kollektivtrafiksystemet för personer med funktionsnedsättning. Rapporten Kollektivtrafikens barriärer - kartläggning av

hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning (2019:3) överlämnades till regeringen i mars 2019. I denna slutrapport diskuteras myndigheternas insatser och funktionshindersrörelsens perspektiv, samt undersökningar, forskning och statistik.

Trafikanalys fick ett nytt regeringsuppdrag i mars 2022 att kartlägga tillståndsgivningen för färdtjänst. Bakgrunden till uppdraget var att det har uppmärksamats att personer som tidigare har ansetts tillhöra färdtjänstens målgrupp nekats rätt till färdtjänst. Främst har detta rört personer med synnedsättning. I uppdraget ingick att analysera om den nuvarande tillämpningen av bestämmelserna i lagen om färdtjänst följer de intentioner som anges i lagens förarbeten. Vidare skulle Trafikanalys vid behov även redovisa nödvändiga författningsförslag liksom en konsekvensbeskrivning.

I mars 2023 redovisade Trafikanalys rapporten Tydligare kriterier för färdtjänstillstånd (2023:3). Trafikanalys konstaterar i den rapporten att både antalet färdtjänstillstånd och andelen i befolkningen med färdtjänstillstånd har minskat kraftigt sedan lagen trädde i kraft 1998. En stor del av minskningen var ursprungligen avsedd, men sedan har den fortsatt. Myndigheten bedömer att den minskning som berodde på den avsedda effekten av att färdtjänsten flyttades från att ha varit en social fråga till att bli en trafikfråga pågick till omkring 2010. Antalet färdtjänstillstånd har huvudsakligen minskat i åldrarna över 80 år, men också till viss del i åldersspannet 65–79 år. Trafikanalys påpekar att eftersom det inte finns någon samlad nationell statistik om ansökningar och avslag, eller över fördelningen av funktionsnedsättningar bland dem, är det inte möjligt att identifiera några diskrimineringsfaktorer i gruppen som har fått avslag.

Som förklaring till minskningen pekar Trafikanalys på oklarheter om hur begreppet funktionshinder ska tolkas när behovet av färdtjänst prövas. En annan orsak har enligt myndigheten sannolikt att göra med den successiva överflyttningen av ansvaret för färdtjänst från kommuner till regionala kollektivtrafikmyndigheter. En tredje och grundläggande orsak är de oklarheter och luckor som finns i både färdtjänst- och bilstödspropositionerna, exempelvis gäller det när kollektivtrafik saknas och om vägen till hållplats ska räknas in i bedömningen eller inte.

Trafikanalys slutsats är att problemen med skillnader i tolkningar åtminstone delvis kan mötas med ett tydligare regelverk, men myndigheten påpekar också att vissa skillnader i kommunernas bedömningar måste få finnas kvar, eftersom olika kommuner har olika förutsättningar. I rapporten föreslår därför Trafikanalys att det görs vissa förtydliganden i lagen om färdtjänst. Rapporten bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Svar på skriftlig fråga

I sitt svar på en skriftlig fråga i oktober 2024 framförde infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (fr. 2024/25:241) att färdtjänstlagen är en ramlag som ställer upp de yttre gränserna för tillämpningen. Färdtjänstlagen

reglerar inte i detalj samtliga villkor som ska gälla i färdtjänsten eller vid prövning av rätten till färdtjänst. Det är tydligt utifrån bestämmelserna i färdtjänstlagen att det är kommunen som gentemot kommuninvånarna svarar för att färdtjänst av god kvalitet anordnas inom kommunen.

Ministern framförde vidare att tillstånd till färdtjänst ska meddelas för dem som på grund av funktionshinder, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel. Ansökan om tillstånd till färdtjänst prövas av kommunen där den sökande är folkbokförd, alternativt den regionala kollektivtrafikmyndigheten i regionen. Även kommuner och regioner ansvarar för att leva upp till bestämmelserna i FN:s konvention om barnets rättigheter.

I sitt svar framhöll ministern att rätten till färdtjänst är en viktig förutsättning för att personer med funktionsnedsättning ska kunna delta på lika villkor i samhället. Ministern informerade vidare om att rapporten Tydligare kriterier för färdtjänstillstånd (2023:3) från Trafikanalys bereds inom Regeringskansliet.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade frågor om färdtjänst senast i betänkande 2023/24:TU5. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena men underströk betydelsen av färdtjänst och betonade vikten av att alla som har lagstadgad rätt till färdtjänst också ska ha tillgång till det. Utskottet påpekade också att färdtjänst i första hand är ett kommunalt och regionalt ansvar. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att färdtjänst kan vara avgörande för att personer med funktionsnedsättning ska kunna vara delaktiga i samhället och leva ett aktivt och självständigt liv. Därför har utskottet också i tidigare sammanhang framhållit att tillgång till färdtjänst i grunden är en demokrati-fråga som rör både rättigheter och levnadsvillkor. Utskottet vill mot den bakgrunden understryka att alla som har lagstadgad rätt till färdtjänst också ska få det.

Utskottet vill samtidigt betona att tillhandahållandet av färdtjänst främst är ett kommunalt och regionalt ansvar, och att det därmed är kommunen eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten som är ansvarig för att det finns färdtjänst av god kvalitet. Utskottet vill också påminna om att färdtjänstlagen är en ramlag som ställer upp de yttre gränserna för tillämpningen, och att detaljerna i tillämpningen utformas av dem som tillämpar lagen, i det här fallet kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter. De tillståndsprövande myndigheterna har således stora möjligheter att själva formulera riktlinjer som är mer eller mindre generösa.

Utskottet noterar likaså att beredningsarbete pågår baserat på det underlag som Trafikanalys lämnat till regeringen om tillståndsgivningen för färdtjänst.

Avslutningsvis vill utskottet i sammanhanget också uppmärksamma de viktiga insatser som Myndigheten för delaktighet bidrar med i fråga om tillgång till färdtjänst. Det är enligt utskottets mening angeläget att myndigheten löpande följer upp möjligheterna för personer med funktionsnedsättning att vara delaktiga i samhället. Utskottet följer frågorna noga och förutsätter att de har hög prioritet för regeringen. Således avstyrker utskottet motionerna 2024/25:241 (KD), 2024/25:1291 (SD), 2024/25:1331 (MP) yrkandena 1 och 2, 2024/25:1340 (SD) yrkande 4, 2024/25:1933 (V) yrkandena 8 och 9, 2024/25:2098 (M), 2024/25:2951 (C) yrkande 61, 2024/25:3055 (MP) yrkande 17 och 2024/25:3068 (MP) yrkande 9.

Arlandabanan

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om Arlandabanan. Utskottet välkomnar bl.a. de initiativ som har tagits för att utveckla kollektivtrafiken till och från Arlanda.

Jämför reservation 34 (MP).

Motionen

Linus Lakso m.fl. (MP) framför i kommittémotion 2024/25:1771 yrkande 5 ett önskemål om att återta Arlanda express i nationell regi och avveckla extraavgifterna för spårbunden trafik till Arlanda.

Bakgrund

De grundläggande förutsättningarna för Arlandabanan och användandet av en OPS-lösning (offentlig-privat samverkan) beslutades av riksdagen 1994. Arlandabanan togs i drift 1999 och ägs av Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB). AIAB ägs till 100 procent av svenska staten, och bolaget ansvarar för statens rättigheter och skyldigheter i fråga om Arlandabanan. Bolagets uppgift är att äga och förvalta järnvägen från Rosersberg via Arlanda flygplats till Odensala (Arlandabanan) samt upplåta den och vissa andra rättigheter som krävs för driften av järnvägstrafik mellan Arlanda flygplats och Stockholms central till A-Train AB som är AIAB:s avtalspart för Arlandabanan. A-Train AB driver snabbtågspendeln Arlanda Express från Stockholms central till Arlanda flygplats med fyra till sex avgångar i timmen. A-Train AB är också infrastrukturförvaltare på Arlandabanan och svarar för upplåtelse av spår, kapacitetsfördelning och avgiftssättning på anläggningen.

Arlandabaneavtalen reglerar rättigheter och skyldigheter för AIAB och A-Train AB. Avtalen gäller under 45 år (1995–2040) med möjlighet till

förlängning i tio år. Avtalet förlängdes sommaren 2019 med tio år och avser perioden juli 2040 till juli 2050. Som kompensation för sitt risktagande och som ersättning för investerings- och driftskostnader har A-Train AB rätt att bestämma biljettpriserna på Arlanda express och att ta emot samtliga biljettintäkter. För de resenärer som väljer att resa till Arlanda med andra tåg än Arlanda express tas en särskild stationsavgift ut i form av en passagebiljett på 120 kronor per person. Respektive järnvägsföretag beslutar själva vilket pris de vill ta för passagen.

Alla tågbolag betalar för att stanna och släppa av eller ta upp passagerare på järnvägsstationer i Sverige. Det är vanligtvis en kostnad som inte görs synlig för resenären utan ligger dold bland alla andra kostnader som ett järnvägsföretag har och som ingår i biljettpriset. På Arlanda Centralstation har järnvägsföretagen valt att inte göra så. Där säljs färdbiljetten med ett synligt tillägg för resenären eller som ett separat tillägg som kontrolleras eller betalas vid inpassage till och utpassage från stationen.

Pågående arbete

På grund av den särställning som Arlanda har som ett nav för flygtrafiken i Stockholm med både nationell och internationell tillgänglighet, beslutade den tidigare regeringen i februari 2022 att tillsätta en bokstavsutredare med uppdraget att ta fram en plan för Arlanda flygplats framtida utveckling. I juni 2022 överlämnade utredaren promemorian Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11) i vilken en rad slutsatser redovisas. I uppdraget ingick också att lämna förslag på hur transport- och infrastrukturförsörjningen till och från Arlanda flygplats bör utformas. I promemorian föreslås bl.a. att regeringen ska initiera en förhandling med A-Train AB med inriktningen att sänka avgifterna för de passagerare som använder snabbflygtåget. Utredaren konstaterar också i sammanhanget att stationsavgifter verkar menligt på kollektivtrafikresandets volym och anser att de i stället bör tas ut kollektivt på resenärskollektivet eller finansieras via skattekollektivet. Promemorian har remissbehandlats och bereds nu inom Regeringskansliet.

I propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) framhåller regeringen att för flyget är ökad intermodalitet och effektivare trafiklösningar som ger bättre tillgänglighet till flygplatserna med kollektivtrafik viktiga. Regeringen pekar bl.a. på att åtgärder som kan genomföras på såväl kort som lång sikt för ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda flygplats är av stor betydelse.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade frågan om Arlandabanan senast i betänkande 2023/24:TU6. Utskottet framhöll frågans vikt och välkomnade de initiativ som

tagits och avstyrkte därför motionsförslaget. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet finner inte att det finns anledning att vidta några åtgärder med anledning av det som lyfts fram i motionsförslaget om att lösa ut A-Train AB ur avtalet om Arlanda. När det gäller frågan om stationsavgifter på Arlanda och möjligheten att resa kollektivt vill utskottet framhålla att det är angeläget att uppmuntra andra transportmöjligheter till Arlanda flygplats än bilen, inte minst med hänsyn till klimat, miljö och trafikträngsel. Det behövs för att flygplatsen ska kunna fortsätta att utvecklas på ett miljömässigt hållbart sätt och därmed bidra till en hög tillgänglighet för både näringslivet och besöksnäringen i Sverige. Utskottet välkomnar initiativen som har tagits för att utveckla kollektivtrafiken till och från Arlanda och delar det regeringen framför om att för flyget är ökad intermodalitet och effektivare trafiklösningar som ger bättre tillgänglighet till flygplatserna med kollektivtrafik viktiga. Utskottet finner inte att det finns skäl att vidta något initiativ med anledning av motionsförslaget och avstyrker således motion 2024/25:1771 (MP) yrkande 5.

Reservationer

1. Övergripande förutsättningar för järnvägen, punkt 1 (V)

av Malin Östh (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:193 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 1 och avslår motion

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Jag kan tyvärr konstatera att järnvägssystemet under en lång tid har styckats av, delats upp och ofta privatiserats. Detta har skett trots att järnvägstrafik är ett naturligt monopol där de olika delarna är nära förknippade och beroende av varandra för att skapa en fungerande helhet. Jag föreslår i stället att staten tar tillbaka kontrollen över järnvägen - ett helhetsansvar för den svenska järnvägen samlat i en gemensam statlig organisation, Järnväg Sverige. Jag föreslår att organisationen ska äga och i egen regi underhålla statens järnvägsinfrastruktur samt sätta priser, ansvara för all bokning och ha fullt ansvar för tågplaneringen. Jag är medveten om att de olika tågoperatörerna behöver kvarstå på grund av EU-rätten, men de får istället verka i ett system där samhället har kontrollen och där järnvägens bästa kommer i första rummet, inte operatörernas. Jag anser vidare att Järnväg Sverige ska sätta förutsägbara priser, att det ska sättas ett konkret mål för en ökning av spårbundna transporter samt att det ska byggas ny järnvägsinfrastruktur för att öka spårkapaciteten. Jag vill dessutom påminna om att en fungerande järnväg är en samhällsviktig verksamhet som också har stor betydelse för totalförsvaret.

2. Övergripande förutsättningar för järnvägen, punkt 1 (MP)

av Rebecka Le Moine (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2 samt avslår motion

2024/25:193 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 1.

Ställningstagande

Jag kan tyvärr konstatera att svensk järnväg är i kris. Tågen kommer inte fram, och kommer de fram kommer de försent. Nya projekt som ska avhjälpa problemen drar ut på tiden eller kommer inte igång. Underhållet är eftersatt, och det som ska genomföras hindras av att nya avlastande banor saknas. Det saknas vidare arbetspendlingsmöjligheter på många håll i landet. Dessutom befinner vi oss i en klimatkris där hållbara transporter är en av förutsättningarna för att få ned utsläppen av koldioxid till rimliga nivåer. Jag anser att järnvägen är och ska vara stommen i vårt transportsystem, men i dagsläget är det något som mest är till förtret. Jag anser att detta är oacceptabelt och att det därför bör inrättas en kriskommission för Sveriges järnvägar.

Jag anser vidare att det bör tillsättas en parlamentarisk järnvägsberedning. I dag är det regeringen som sköter planeringen och prioriteringen av järnvägsprojekt. Jag anser att det i stället behövs samsyn och långsiktighet när det gäller planeringen av infrastrukturprojekt.

3. Samhällsuppdrag för SJ AB, punkt 2 (MP)

av Rebecka Le Moine (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 135 och

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 6.

Ställningstagande

Jag är medveten om att SJ AB är ett statligt bolag, vilket innebär att de behöver följa aktiebolagslagens krav på att skapa ekonomiskt värde för ägaren. Bolagsordningen anger att SJ AB ska bedriva persontrafik och, inom ramen för affärsmässighet, bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen och därmed en långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. För att SJ AB ska kunna frångå aktiebolagslagens krav på att skapa ekonomiskt värde för

ägaren, måste riksdagen besluta om att bolaget har ett särskilt beslutat samhällsuppdrag. Jag anser därför att SJ AB bör tilldelas ett särskilt beslutat samhällsuppdrag att verka för ökat tågresa och upprätthålla järnvägslinjer.

4. Organisering av järnvägsunderhåll, punkt 3 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S), Zara Leghissa (S) och Fredrik Stenberg (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 27 och
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 20,
bifaller delvis motionerna
2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 3 och
2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 17 och
avslår motion
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 34.

Ställningstagande

Vi anser att man behöver se över hur staten i ökad utsträckning kan bedriva järnvägsunderhåll i egen regi. Genom att ge Trafikverket möjlighet att bedriva underhåll av sina anläggningar i egen regi menar vi att både snabbare och effektivare underhållsarbeten och bättre kostnadskontroll kan uppnås.

5. Organisering av järnvägsunderhåll, punkt 3 (V, MP)

av Malin Östh (V) och Rebecka Le Moine (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 3 och
2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 17,
bifaller delvis motionerna
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 27 och
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 20 och

avslår motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 34.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framföra att ett bra järnvägsunderhåll inte bara handlar om hur mycket pengar som anslås utan också om vem som har huvudmannaskapet och ansvaret. Vi vill påminna om att organiseringen av järnvägsunderhållet har utretts flera gånger och det har konstaterats att kompetensen inom Trafikverket delvis har gått förlorad med dagens konstruktion. Vi vill i sammanhanget också peka på att denna negativa bild stärks av den statliga granskningen av järnvägsunderhållet, Framtidens järnvägsunderhåll (SOU 2020:18). I utredningen konstateras att avregleringen inte har lett till den effektivisering och innovation i underhållsverksamheten som var förhoppningen.

Vi anser att järnvägen fyller en samhällsviktig funktion och att den inte kan hanteras på detta bristfälliga sätt. Ett återtagande av järnvägsunderhållet är nödvändigt, och regeringen bör därför återkomma med ett förslag till hur järnvägsunderhållet ska kunna återtats i offentlig regi.

6. Organisering av järnvägsunderhåll, punkt 3 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 34 och

avslår motionerna

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 3,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 27,

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 17 och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 20.

Ställningstagande

Jag vill inleda med att påminna om att riksdagen har fattat beslut om att det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Mot den bakgrunden vill jag framhålla att när ett flertal aktörer får verka på en marknad blir resultatet ökad konkurrens, lägre priser och bättre kvalitet. Vi i Centerpartiet har varit mycket kritiska till den

tidigare regeringens utredning om att överföra järnvägsunderhåll från Infranord AB och andra företag inom sektorn järnvägsunderhåll till Trafikverket, och vi har varit pådrivande för att istället genomföra utredningar som säkerställer affärsmässighet, produktivitet och en utvecklad marknad för järnvägsunderhåll. Jag anser därför att järnvägsunderhåll på statliga järnvägar ska upphandlas på marknadsmässiga villkor och att den upphandlande myndigheten ska ha rätt kompetens för att säkerställa att underhållet blir effektivt och av hög kvalitet.

7. Järnvägens signalsystem, punkt 4 (V)

av Malin Östh (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:193 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 8,

bifaller delvis motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 37 och

avslår motionerna

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 11 och

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 38 och 39.

Ställningstagande

Införandet av ERTMS kräver omfattande och kostsamma investeringar. Jag har tagit del av att tågoperatörerna beräknas ha en kostnad för varje enskilt lok på minst 3 miljoner kronor och uppskattningsvis behöver ca 1 000 lok denna åtgärd, dvs. en samlad kostnad på minst 3 miljarder kronor för att anpassa tekniken i loken till det nya signalsystemet. Detta är en kostnad som branschen själv förväntas bära i Sverige, till skillnad mot i ett antal andra länder, där staten tar ett betydande ansvar för finansieringen. Jag anser att det är en orimlig kostnad för den enskilde tågoperatören och menar därför att regeringen bör återkomma med en plan för statlig finansiering av ERTMS-utrustning. Jag har tagit del av det uppdrag som regeringen nyligen har gett Trafikverket om att utforma ett stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS. Jag välkomnar det och förutsätter att uppdraget kommer att hanteras skyndsamt och i linje med vad jag har anfört.

8. Järnvägens signalsystem, punkt 4 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 37–39,
bifaller delvis motion

2024/25:193 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 8 och
avslår motion

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 11.

Ställningstagande

Jag anser att det är av högsta vikt att effektivisera och modernisera den svenska järnvägstrafiken och att en översyn och utveckling av signalsystemet är en viktig beståndsdel i detta. Jag vill lyfta fram att det från järnvägens operatörer har framförts farhågor och frågor när det gäller kostnadsutvecklingen. Jag anser därför att förutsättningarna för att underlätta införandet av ERTMS i såväl statens infrastruktur som tågoperatörernas ombordutrustning bör utredas. Jag har tagit del av det uppdrag som regeringen nyligen har gett Trafikverket om att utforma ett stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS. Jag välkomnar det och förutsätter att uppdraget kommer att hanteras skyndsamt och i linje med vad jag har anfört. Jag menar också att regeringen bör ge Trafikverket – i samverkan med övriga järnvägsaktörer – i uppdrag att ta fram en handlingsplan för riskreduktion i samband med införandet av ERTMS.

Jag vill i sammanhanget också peka på att Finland kommer att installera signalutrustning som medför att både dagens fordon med ATC och ombyggda fordon med ERTMS kan trafikera samma bana. Jag menar att Sverige skulle kunna göra på samma sätt, åtminstone de första fem till tio åren. Jag anser därför att regeringen bör följa upp utfallet av Finlands införande av ERTMS för att se om det är möjligt att införa ERTMS på samma sätt i Sverige.

9. Järnvägens signalsystem, punkt 4 (MP)

av Rebecka Le Moine (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 11 och
avslår motionerna

2024/25:193 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 8 och
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 37–39.

Ställningstagande

ERTMS ska vara infört 2030, och det innebär bl.a. att tågen ska kunna gå tätare och i en maxhastighet på de banor som är anpassade för 250 km/tim. Jag kan tyvärr konstatera att ERTMS finns endast på ytterst få järnvägslinjer i dag. Dessvärre är jag också medveten om att införandet haltar och har problem som behöver hanteras skyndsamt. Jag vill därför understryka att det är nödvändigt att ERTMS införs på alla järnvägslinjer som byggts för högre hastigheter så att nyttan av investeringarna kommer samhället och det hållbara resandet till godo.

10. Banavgifter, punkt 5 (V)

av Malin Östh (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:193 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 7 och
2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 4.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att sedan 2009 har regeringar av olika kulör höjt banavgifterna för godstransporter på järnväg med nästan 300 procent. År 2018 uppgick Trafikverkets intäkter från banavgifterna till 1 767 miljoner kronor och 2025 beräknas de uppgå till nästan 2,5 miljarder kronor. Banavgifterna är en kostnad som i hög utsträckning drabbar godstransportörerna på järnvägen och som försvårar deras möjligheter att konkurrera med den tunga lastbilstrafiken. Jag motsätter mig inte att även järnvägsoperatörerna ska bidra till sina samhällskostnader, men det är en orimlig ordning att den tunga och delvis konkurrerande, lastbilstrafiken i stället betalar för lite för sin höga påverkan på klimatet och vägslitage. En sådan ordning gynnar inte en utveckling mot hållbara godstransporter. Jag vill också påminna om att EU-

kommissionens senaste rapport om utvecklingen på järnvägsmarknaden visade att banavgifterna, särskilt för tyngre godståg, var högre i Sverige än i många andra länder redan 2020. Sedan dess har de svenska banavgifterna höjts och kommer att höjas ytterligare för godståg 2025. Jag anser att banavgifterna inte bör höjas under planperioden så länge inte villkoren är jämbördiga med konkurrerande trafikslag.

Jag anser också att EU:s reglering av banavgifter i högre grad måste beakta den miljö- och klimatnytta som en ökad andel godstransporter på järnväg ger. Detta förutsätter dock att järnvägens konkurrenskraft i förhållande till andra trafikslag inte försvåras av höjda banavgifter. Jag anser därför att regeringen bör verka för en förändring av EU:s reglering av banavgifter i syfte att minska dess negativa effekt på järnvägstrafiken.

11. Några åtgärder för en effektiv järnväg, punkt 6 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 18.2 och 40 samt
bifaller delvis motionerna

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 14 och

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 13.

Ställningstagande

Det råder ingen tvekan om att transportsektorn är en nyckel för att minska Sveriges totala klimatpåverkan. Det finns också stora miljö- och samhällsnyttor att tillvarata genom att möjliggöra transporter med längre fordon på det svenska järnvägsnätet. Samtidigt som ledig kapacitet utnyttjas mer optimalt förbättras konkurrenskraften för transportberoende näringar. Jag anser därför att åtgärder ska vidtas för att med stöd i genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet järnvägsnät i hela Sverige.

Jag kan konstatera att coronapandemin ledde till en kraftig nedgång i trafikarbete för en rad olika trafikslag. När det inträffar omfattande och långvariga störningar uppstår dock oväntat goda förutsättningar för att bedriva underhåll. Såvitt jag har erfarit var järnvägsunderhållsbranschen redo under den här tiden men beställningarna uteblev. Det tidsfönster som öppnas upp i dessa fall kan nyttjas bättre om de upphandlande myndigheterna får ett mer flexibelt regelverk att använda sig av. För att maximera möjligheterna till underhåll vill

jag därför att regeringen via Trafikverket ser över möjligheterna att direktupphandla järnvägsunderhåll i tider när mycket trafik ligger nere. I den mån detta är en EU-fråga menar jag att regeringen bör driva på inom EU för att få rådighet över situationen.

12. Några åtgärder för en effektiv järnväg, punkt 6 (MP)

av Rebecka Le Moine (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 14 och

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 13,

bifaller delvis motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 18.2 och

avslår motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 40.

Ställningstagande

Längre godståg bidrar till ökad konkurrenskraft och på sikt ökad lönsamhet för järnvägsbranschen. I dag är standard för godståg i Sverige 630 meter. EU har dock inom ramen för TEN-T uttryckt att tågen bör vara minst 740 meter. Detta klarar tyvärr inte svenska godsbangårdar och förbigångsspår. Jag vill peka på att i Tyskland provas nu godståg på 835 meter som körs till Malmö. Jag vill understryka att längre godståg är vad som krävs för att svenskt näringsliv ska kunna flytta godset från väg till järnväg. Jag anser att det är bra att gå från 650 meter till 740 meter, men att direkt gå till tåg på 835 meter hade enligt min mening varit bättre. Jag vill också peka på att om inte godstågens längd justeras riskerar vi att godstågen från kontinenten i högre utsträckning lastas om till lastbil i Danmark, vilket vore direkt kontraproduktivt för näringslivet och klimatet. Jag vill påminna om att det även är mycket kostsammare att standardisera infrastruktur och tåg två gånger i stället för en. Jag anser sammanfattningsvis att nödvändiga investeringar behöver göras så snart som möjligt för att möjliggöra för 835 meters godståg.

13. Säkerhet vid spåren, punkt 7 (MP)

av Rebecka Le Moine (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:2627 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 27 och

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 16 och

avslår motionerna

2024/25:1111 av Marléne Lund Kopparklint (M) och

2024/25:1285 av Carita Boulwén och Johnny Svedin (båda SD).

Ställningstagande

I klimatförändringarnas spår kommer behovet av klimatanpassning av järnvägen och all annan infrastruktur. Jag vill påminna om att stora regn kan leda till att mark undermineras, som gör att banvallar tappas stabilitet, vilket i sin tur kan leda till avbrott i trafiken och i värsta fall personsador. Exemplet är flera. Jag vill framhålla att för att säkerställa en robust infrastruktur behövs ett fungerande underhåll och en kontinuerlig översyn av järnvägsnätet. Jag vill i sammanhanget också peka på risken med kalavverkade ytor längs banorna som innebär att vattentrycket ökar eftersom skogen inte längre tar upp och bromsar vattenflödena på samma sätt. För att trygga en fungerande infrastruktur även under rådande klimatförändringar behöver staten se till att ett avsevärt säkerhetsavstånd fritt från kalavverkning runt banorna säkerställs. Detta kan ske genom att man exempelvis inför ett regelverk för stopp av kalavverkningar.

14. Vissa resenärsfrågor, punkt 8 (MP)

av Rebecka Le Moine (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 9, 12, 24 och 43 samt

avslår motionerna

2024/25:1727 av Julia Kronlid (SD),

2024/25:2278 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),
2024/25:2387 av Mats Sander m.fl. (M) och
2024/25:2531 av Fredrik Ahlstedt (M).

Ställningstagande

Jag kan tyvärr konstatera att punktligheten för persontåg sjönk till rekordlåga nivåer under 2024. Endast 87,2 procent av tågen ankom till sin slutstation högst fem minuter efter sin ankomsttid enligt tidtabellen. Det är den sämsta punktligheten på järnväg sedan 2010 i Trafikverkets statistik. Detta är oacceptabelt. Jag vill understryka betydelsen av punktlighet och att svenska tåg ska komma och gå i tid.

En stor del av järnvägstrafiken i Sverige är regional och drivs av regionerna. Den regionala järnvägstrafiken är en central och viktig del av persontransporterna, och den är också nödvändig för den regionala arbetspendlingen. Jag kan tyvärr konstatera att det ofta uppfattas som om dessa tåg har lägre prioritet. Det är inte acceptabelt. Jag anser att det är nödvändigt att den regionala järnvägstrafikens plats i järnvägssystemet säkerställs.

Jag anser vidare att mot bakgrund av den stora efterfrågan bör regeringen ge Trafikverket i uppdrag att upphandla både dag- och nattågstrafik mellan Stockholm och Trondheim, via Östersund. Jag vill i sammanhanget framhålla att Norge elektrifierar sträckan Trondheim–Storlien och att det därför är lämpligt att vi i Sverige också utökar utbudet på banan samt ser till att Atlantbanan i sin helhet är i gott skick.

Slutligen vill jag påminna om att Jernhusen AB bildades i samband med att SJ AB bolagiserades. Jag kan dock tyvärr konstatera att det nuvarande samspelet mellan tågresande och fastighetsförvaltande av stationer inte alltid har främjat just resandet. Jag anser därför att det bör utredas om Jernhusen AB:s framtid ska fortsätta att vara i en affärsdrivande bolagsform.

15. Nattåg, punkt 10 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 41,
bifaller delvis motionerna
2024/25:790 av Josef Fransson (SD) och
2024/25:1577 av Isak From m.fl. (S) samt
avslår motion

2024/25:1625 av Helena Lindahl och Anne-Li Sjölund (båda C).

Ställningstagande

Jag vill framhålla att nattåg fyller en viktig funktion och gör att resenärer på ett smidigt och klimatvänligt sätt kan ta sig långa sträckor medan de sover. Nattågen från Stockholm till övre Norrland har upphandlats av staten sedan 1990-talet medan nattågstrafiken mellan Stockholm och Duved har upphandlats av staten sedan 2018. Detta gäller dock inte nattågen på andra sträckor, och dessa riskerar nu att läggas ned. Jag vill därför framhålla att det är viktigt att svenska nattåg fortsätter att gå på samma sträckor som i dag samt att funktionaliteten kvarstår och att faciliteterna håller en god kvalitet.

16. Vissa miljöfrågor, punkt 11 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 84 och

avslår motion

2024/25:2465 av Lars Englund (M) yrkande 5.

Ställningstagande

För att reducera de kvarvarande utsläppen inom järnvägssektorn anser jag att järnvägssträckor som i dag trafikeras av diesellok behöver hitta alternativ. I syfte att fasa ut kvarvarande fossila drivmedel i järnvägssektorn föreslår jag därför att Trafikverket får i uppdrag att testa vätgaståg på en eller flera utvalda sträckor där elektrifiering inte är möjlig inom överskådlig tid.

17. Biljettsystem för järnvägs- och kollektivtrafik, punkt 12 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S), Zara Leghissa (S) och Fredrik Stenberg (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 19,
2024/25:2955 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 28 och
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 83 och
avslår motionerna
2024/25:418 av Markus Wiechel (SD),
2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 20 och 21,
2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 100,
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 6–8 och
2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 40.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att det är klimatsmart att resa med kollektivtrafiken och att den också är helt nödvändig för att nå klimatmålen. En fungerande kollektivtrafik är för många också en förutsättning för att kunna ta sig till arbetet och skolan. Vi vill mot den bakgrunden på sikt införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige. Vår uppfattning är att ett sådant biljettsystem skulle förenkla för resenärer att välja att resa med kollektiva färdmedel, vilket skulle få positiva effekter för såväl fritidsresande som arbetspendling samt gynna lokala och regionala arbetsmarknadsregioner.

18. Biljettsystem för järnvägs- och kollektivtrafik, punkt 12 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 19,
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 6–8,
2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 40,
2024/25:2955 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 28 och
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 83 och
avslår motionerna
2024/25:418 av Markus Wiechel (SD),
2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 20 och 21 samt
2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 100.

Ställningstagande

Centerpartiet vill se ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i Sverige, något som även utredningen Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik (SOU 2020:25) lyfte fram. När det gäller förslagen om en översyn och förbättringar av kollektivtrafiken delar jag utredningens slutsatser. Liksom utredningen anser jag att en digital infrastruktur för att utveckla det nationella biljettsystemet skulle underlätta för kollektiv- och regionaltrafiken i landet. I utredningen lyfts även behovet av en konkurrensneutral nationell biljettplattform fram. Jag anser därför att det bör införas en nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter.

Jag föreslår vidare att regeringen i kommande förhandlingar ska arbeta för att få regler på plats som gör det enklare att boka tågresor mellan olika EU-länder och som stärker resenärernas rättigheter.

19. Biljettsystem för järnvägs- och kollektivtrafik, punkt 12 (MP)

av Rebecka Le Moine (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 19–21,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 100,

2024/25:2955 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 28 och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 83,

bifaller delvis motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 8 och

avslår motionerna

2024/25:418 av Markus Wiechel (SD),

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 6 och 7 samt

2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 40.

Ställningstagande

Jag saknar ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken. Bristen på ett sådant nationellt system splittrar enligt min uppfattning upp resan för resenärerna och gör en kollektiv resa över länsgränser svår. Jag anser vidare att det i väntan på ett nationellt biljettsystem bör införas ett gemensamt Sverigekort för all kollektivtrafik, lokal som regional, med ett enhetligt pris oavsett var och hur långt man reser i landet.

Jag anser även att det behövs en konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafik och fjärrtåg. I dag är SJ AB:s försäljningskanal dominerande men inte heltäckande. Detta är olyckligt och bör enligt min uppfattning ändras.

20. Nationellt mål för kollektivtrafiken, punkt 13 (S, V, MP)

av Gunilla Svantorp (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S), Malin Östh (V), Zara Leghissa (S), Rebecka Le Moine (MP) och Fredrik Stenberg (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 48,
2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 7,
2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 16 och
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 29.

Ställningstagande

För att öka andelen kollektivtrafikresor har Svensk Kollektivtrafik, Tågoperatörerna och Sveriges Bussföretag satt upp ett mål om att fyra av tio motoriserade resor ska vara kollektiva 2030. Vi välkomnar detta och anser att regeringen bör anta detta mål som ett nationellt mål, och agera kraftfullt för att det uppnås.

21. Stärkt kollektivtrafik, punkt 14 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S), Zara Leghissa (S) och Fredrik Stenberg (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 12 och
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 12,
bifaller delvis motion
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 5 och
avslår motionerna

2024/25:934 av Lena Johansson (S),
2024/25:977 av Camilla Mårtensen (L),
2024/25:1384 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD) yrkande 18,
2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 17 och 22,
2024/25:2016 av Charlotte Nordström (M),
2024/25:2465 av Lars Englund (M) yrkande 4,
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 9 och 10 samt
2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 17.

Ställningstagande

Vi anser att en väl fungerande kollektivtrafik är en grundförutsättning för att säkerställa att människor både kan pendla till arbetet och resa på fritiden. Vi menar att det ska vara tryggt och komfortabelt att resa kollektivt, på detta sätt kan vi utvidga arbetsmarknadsregionerna och därmed öka förutsättningarna för jobb och tillväxt. Kollektivtrafiken är därtill klimatsmart och av mycket stor betydelse för att vi ska klara klimatomställningen. Vår uppfattning är således att regeringen behöver verka för en välfungerande, trygg, komfortabel, klimatsmart, tillgänglig och väl utbyggd kollektivtrafik.

22. Stärkt kollektivtrafik, punkt 14 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 5, 9 och 10,
bifaller delvis motionerna

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 12 och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 12 och

avslår motionerna

2024/25:934 av Lena Johansson (S),

2024/25:977 av Camilla Mårtensen (L),

2024/25:1384 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD) yrkande 18,

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 17 och 22,

2024/25:2016 av Charlotte Nordström (M),

2024/25:2465 av Lars Englund (M) yrkande 4 och

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 17.

Ställningstagande

Jag anser att förutsättningarna för kollektivtrafiken och för resor som görs med kollektivtrafiken bör förbättras. Jag vill bl.a. att förutsättningarna för människor att resa över länsgränser med kollektivtrafiken förbättras. Jag anser att ett sätt att förenkla för sådana resor är att se över de länsindelningar som i dag delar upp kollektivtrafikens olika zoner. Jag menar därför att det bör göras en översyn av den regionala kollektivtrafiken i syfte att utreda möjligheten till ett utvecklat huvudmannaskap för att underlätta för resor över länsgränser. Jag anser också att det bör göras en översyn av gällande lagstiftning när det gäller kollektivtrafik i syfte att möjliggöra för nya kollektiva transportlösningar.

23. Stärkt kollektivtrafik, punkt 14 (MP)

av Rebecka Le Moine (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 17 och 22 samt

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 17 och
avslår motionerna

2024/25:934 av Lena Johansson (S),

2024/25:977 av Camilla Mårtensen (L),

2024/25:1384 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD) yrkande 18,

2024/25:2016 av Charlotte Nordström (M),

2024/25:2465 av Lars Englund (M) yrkande 4,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 5, 9 och 10,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 12 och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 12.

Ställningstagande

Jag anser att staten behöver ta ett större ansvar för den regionala kollektivtrafiken och att det bör inrättas en nationell kollektivtrafikmyndighet. En sådan myndighet skulle ha ett övergripande sektorsansvar på nationell nivå och vara ett stöd- och samordningsorgan.

Jag vill också framhålla att det finns ett behov av att se över olika former av styrmedel som kan gynna det kollektiva resandet. Jag anser att det är viktigt med styrmedel som direkt leder till att fler väljer kollektivtrafiken och att kollektivtrafiken i stort gynnas. Jag vill lyfta fram att träffsäkra och effektiva

åtgärder kan både sänka kostnader och förbättra kollektivtrafikens attraktivitet. Jag vill också lyfta fram behovet av att se över åtgärder som kan minska kostnaderna för kollektivtrafiken utan att det påverkar resenärerna negativt.

24. Kollektivtrafikens finansiering, punkt 15 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 11 och avslår motionerna

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 18 och 23,

2024/25:2299 av Aida Birinxhiku m.fl. (S),

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 99 och 106 samt

2024/25:3217 av Amanda Lind m.fl. (MP) yrkande 30.

Ställningstagande

Jag anser att det behövs mer kollektivtrafik för att minska utsläppen och trängseln på vägarna. För att uppmuntra regioner att öka kollektivtrafiken anser jag att det bör införas en kollektivtrafikbonus.

25. Kollektivtrafikens finansiering, punkt 15 (MP)

av Rebecka Le Moine (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 18 och 23,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 99 och 106 samt

2024/25:3217 av Amanda Lind m.fl. (MP) yrkande 30,

bifaller delvis motion

2024/25:2299 av Aida Birinxhiku m.fl. (S) och

avslår motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 11.

Ställningstagande

Jag vill framhålla att det behövs ett nytt finansieringssystem för kollektivtrafiken eftersom de regionala kollektivtrafikmyndigheterna inte klarar av att upprätthålla en prisvärd och utbyggd kollektivtrafik endast med intäkter från biljetter och den regionala skatten.

Jag vill också peka på att det finns ett behov av att se över åtgärder som kan minska kostnaderna för kollektivtrafiken utan att det påverkar resenärerna negativt. Jag vill understryka att träffsäkra och effektiva åtgärder kan både sänka kostnader och förbättra kollektivtrafikens attraktivitet. Jag anser därför att det bör tillsättas en utredning om den framtida finansieringen av kollektivtrafiken och en ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken i hela Sverige.

Jag anser vidare att det bör utredas om statligt stöd får och bör kunna ges till drift av lokal och regional kollektivtrafik i bostadsområden under uppbyggnad.

Slutligen anser jag att det på sikt bör införas avgiftsfri kollektivtrafik för skolelever för att underlätta för elever att resa själva till sin skola på ett klimatsmart sätt.

26. Trygg och tillgänglig kollektivtrafik, punkt 16 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S), Zara Leghissa (S) och Fredrik Stenberg (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 16 och avslår motionerna

2024/25:580 av Rickard Nordin (C),

2024/25:980 av Camilla Mårtensen (L),

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 24,

2024/25:2247 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) och

2024/25:3055 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkande 16.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att en väl utbyggd kollektivtrafik är viktig för jämställdheten, eftersom fler kvinnor än män reser kollektivt. Vi vill också särskilt lyfta fram att kollektivtrafiken måste göras mer tillgänglig för personer med funktionsnedsättningar. Det är positivt att utvecklingen inom detta område har kommit en bit, men det är långt kvar. En väl fungerande kollektivtrafik måste

också finnas på obekväma arbetstider, och vi vill understryka att det inte endast får vara vinstintresset som styr när kollektivtrafiken är tillgänglig.

27. Trygg och tillgänglig kollektivtrafik, punkt 16 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2024/25:580 av Rickard Nordin (C) och
avslår motionerna

2024/25:980 av Camilla Mårtensen (L),

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 24,

2024/25:2247 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2024/25:3055 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkande 16 och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 16.

Ställningstagande

Jag kan tyvärr konstatera att det är svårt för den med mindre barn att resa i stora delar av landet med kollektivtrafik som landsvägsbuss. De flesta bussar har tillgång till bilkudde för lite större barn som kan sitta framåtvända. För barn som bör färdas bakåtvänt är det svårare. Jag anser därför att man i rimlig omfattning bör ställa krav på kollektivtrafiken att tillgodose behoven av bakåtvända stolar för mindre barn. Jag vill framhålla att om det blir lättare för mindre barn att åka med kollektivtrafiken skulle det underlätta inte minst för de föräldrar som inte har tillgång till bil, eller inte vill köra bil i onödan.

28. Trygg och tillgänglig kollektivtrafik, punkt 16 (MP)

av Rebecka Le Moine (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 24 och
2024/25:3055 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkande 16 och
avslår motionerna

2024/25:580 av Rickard Nordin (C),
2024/25:980 av Camilla Mårtensen (L),
2024/25:2247 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) och
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 16.

Ställningstagande

För att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet föreslår jag att kameraövervakning från bussar och vid vissa fasta platser bör provas. Jag menar att detta skulle minska problemen med bilister som utnyttjar kollektivkörväg och med parkerade bilar vid busshållplatser. Det skulle också bidra till en bättre punktlighet.

Jag vill vidare lyfta fram att jag anser att det bör vara möjligt att ta sig med kollektiva färdmedel till Sveriges olika naturreservat. Jag menar att det är en fråga om jämlikhet. En möjlig väg framåt är att länsstyrelserna tar fram ett förslag på hur detta ska kunna säkerställas och i vilken mån det behövs statsbidrag.

29. Gränsöverskridande kollektivtrafik, punkt 17 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:2955 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 29.

Ställningstagande

Jag vill lyfta fram att ett starkare samarbete i gränsregioner när det gäller kollektivtrafik kan innebära att inte minst servicen förbättras för fler. Jag vill framhålla att kollektivtrafiken bör anpassas efter regionala behov med mer rimliga skillnader i tillgång och konkurrenskraft i landet. Det är av stor vikt menar jag att samarbetet över de nordiska landsgränserna stärks för att förbättra tillgången till kollektivtrafik i gränsregionerna.

30. Kollektivtrafik på vatten, punkt 18 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 13.

Ställningstagande

Vi vill peka på att belastningen på kollektivtrafiken på land ökar samtidigt som det finns en stor potential att utveckla kollektivtrafiken till sjöss. Endast 1 procent av Sveriges kollektivtrafik utgörs av båttrafik, trots att en stor del av Sveriges befolkning bor intill kuster. Vi är medvetna om att varje stad har sina möjligheter och problem med kollektivtrafik på vatten, exempelvis kan mycket regn och kalla vintrar kräva skydd på hållplatserna. Vi anser dock att det är viktigt att hitta en balans som ger så många som möjligt en välfungerande kollektivtrafik, inte minst med tanke på trängseln i städerna. Vi vill framhålla att för att öka kollektivtrafiken på vatten bör man bl.a. se över upphandlingsreglerna som ofta är problematiska för mindre trafikföretag och möjligheterna för fastighetsägare att bygga hållplatser vid sina fastigheter.

31. Färdtjänst, punkt 19 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2024/25:1340 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD) yrkande 4,
bifaller delvis motionerna
2024/25:1933 av Vasiliki Tsouplaki m.fl. (V) yrkandena 8 och 9 samt
2024/25:3068 av Mats Berglund m.fl. (MP) yrkande 9 och
avslår motionerna
2024/25:241 av Kjell-Arne Ottosson (KD),
2024/25:1291 av Staffan Eklöf och Ann-Christine Frohm (båda SD),
2024/25:1331 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2,
2024/25:2098 av Lars Beckman (M),

2024/25:2951 av Martina Johansson m.fl. (C) yrkande 61 och
2024/25:3055 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkande 17.

Ställningstagande

Vi kan tyvärr konstatera att det finns flera regelverk som försvårar för personer med funktionsnedsättningar som är parasportare. Vi vill bl.a. peka på att personer med funktionsnedsättningar som behöver specialutrustning för sitt idrottsutövande ofta stöter på hinder när de reser med färdtjänst, exempelvis kan det vara svårt att ta med en specialrullstol. Vi är också medvetna om att vissa personer kan ha en begränsad mängd färdtjänstresor till sitt förfogande, vilket kan göra det svårt att resa till idrottsanläggningar. För att möjliggöra parasportande för personer med funktionsnedsättningar är det nödvändigt att förändra vissa av de befintliga reglerna. Vi vill understryka vikten av att möjliggöra för personer med funktionsnedsättningar att delta i sport och motion på samma villkor som alla andra och anser därför att regeringen bör se över bl.a. färdtjänstlagen men också andra lagar som försvårar för parasportare.

32. Färdtjänst, punkt 19 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:2951 av Martina Johansson m.fl. (C) yrkande 61,
bifaller delvis motion

2024/25:1331 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkande 1 och
avslår motionerna

2024/25:241 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2024/25:1291 av Staffan Eklöf och Ann-Christine Frohm (båda SD),

2024/25:1331 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkande 2,

2024/25:1340 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD) yrkande 4,

2024/25:1933 av Vasiliki Tsouplaki m.fl. (V) yrkandena 8 och 9,

2024/25:2098 av Lars Beckman (M),

2024/25:3055 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkande 17 och

2024/25:3068 av Mats Berglund m.fl. (MP) yrkande 9.

Ställningstagande

Jag vill understryka att ett tillgängligt samhälle där individen har möjlighet att kunna förflytta sig säkert och tryggt, oavsett funktionsnedsättning, ska vara en självklarhet. Möjligheten till färdtjänst är också en grundläggande beståndsdel i den svenska funktionshinderspolitiken. Sedan färdtjänstlagens tillkomst 1997 har dock antalet personer med färdtjänstillstånd minskat. Detta trots att befolkningen vuxit kraftigt, med en allt större andel äldre. År 2023 redovisade Trafikanalys sin rapport Tydligare kriterier för färdtjänstillstånd – redovisning av regeringsuppdrag (2023:3). Rapporten innehåller flera förslag på hur möjligheten till färdtjänst kan förbättras och visar bl.a. att kommunernas praxis för beviljandet av färdtjänstillstånd och tillämpningen av författningarna har försvårat för många att få färdtjänstillstånd. Ett snårigt regelverk har också bidragit till att kommunerna kan göra olika bedömningar, vilket bidrar till ojämlik tillgång till färdtjänst i landet. Jag menar liksom Trafikanalys att behovet av färdtjänst ska bedömas från start till mål på resan och inkludera ett hela resan-perspektiv från dörr till dörr. Med andra ord måste individens förmåga att självständigt genomföra hela resan bedömas, t.ex. att planera resan, köpa biljetter, medföra enklare bagage, orientera sig och förflytta sig till och från hållplatser. Jag anser att det nu är hög tid för regeringen att agera och lägga fram de författningsförslag som krävs för att förslagen i Trafikanalys rapport ska kunna genomföras senast den 1 januari 2026.

33. Färdtjänst, punkt 19 (MP)

av Rebecka Le Moine (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:1331 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2,

2024/25:3055 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkande 17 och

2024/25:3068 av Mats Berglund m.fl. (MP) yrkande 9,

bifaller delvis motionerna

2024/25:1340 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD) yrkande 4,

2024/25:1933 av Vasiliki Tsouplaki m.fl. (V) yrkandena 8 och 9 samt

2024/25:2951 av Martina Johansson m.fl. (C) yrkande 61 och

avslår motionerna

2024/25:241 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2024/25:1291 av Staffan Eklöf och Ann-Christine Frohm (båda SD) och

2024/25:2098 av Lars Beckman (M).

Ställningstagande

Färdtjänsten är en av de viktigaste individuella stödinsatserna för att personer med funktionsnedsättningar ska kunna röra sig och delta i samhället precis som andra. Mot den bakgrunden menar jag att det är av särskilt stor betydelse att lagstiftningen fungerar så att målen för funktionshinderspolitiken främjas. Jag kan tyvärr konstatera att det inte är så i dag. Utvecklingen under senare år står tvärtom i strid med den inriktning för funktionshinderspolitiken som riksdagen har antagit. Jag har fått veta att människor som är i behov av färdtjänst för att kunna arbeta, studera eller utföra olika sysslor i vardagen i allt mindre utsträckning har kunnat använda sig av färdtjänsten. Färdtjänsten fyller alltså inte den funktion som den är tänkt att göra. Jag vill peka på att en orsak till det är en allt snävare tillämpning av lagen som gör att färre får rätt till färdtjänst. En annan orsak är att det saknas gemensamma kvalitetskrav för färdtjänst. Det leder till att tjänstens kvalitet på flera håll i landet naggas i kanten och avgörs av var i Sverige du råkar bo. Jag anser därför att kriterierna för färdtjänstillstånd bör förtydligas i enlighet med förslaget från Trafikanalys och att det bör utredas hur vi får en modern och mer flexibel färdtjänst som är i linje med de funktionshinderspolitiska målen.

Jag vill också lyfta fram att en person som åker färdtjänst i dag kan bli nekad att bli avsläppt vid en fritidsaktivitet i stället för vid hemmet efter skol- eller arbetsdagens slut. På färdtjänstresor får heller inte idrotts specifika hjälpmedel såsom en extra rullstol tas med. För att ha möjlighet att delta i en idrottsaktivitet behöver tillgången till assistans och rätten till färdtjänstresor enligt min mening stärkas och anpassas till verkligheten. Jag anser därför att man bör överväga att ta fram nationella riktlinjer för tillgänglighet till idrott och fysisk aktivitet. Jag vill också framhålla att en person som åker färdtjänst ska kunna ha ett naturreservat som destination.

34. Arlandabanan, punkt 20 (MP)

av Rebecka Le Moine (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2024/25:1771 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 5.

Ställningstagande

Sverige och världen befinner sig i en klimatkris och alla typer av koldioxidutsläpp måste reduceras och inom kort försvinna helt. För de resenärer som ska till Arlanda finns ett flertal möjligheter som är hållbara: lokal-, regional-

och fjärrtåg liksom Arlanda express. Tyvärr kan jag konstatera att på grund av avtalskonstruktionen med Arlanda express kan de som reser med sitt periodkort i kollektivtrafiken inte gå av vid Arlanda utan att betala ett tillägg som för en enkelbiljett är 126 kronor. Jag vill understryka att för att främja ett hållbart resande, även om jag vill påminna om att flyget i slutändan inte är hållbart, är detta kontraproduktivt. Jag anser därför att Arlanda express bör återtas i nationell regi och extraavgifterna för den spårbundna trafiken till Arlanda avvecklas.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner väckta med anledning av proposition
2024/25:28*2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V):*

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att banavgifterna inte bör höjas under hela planperioden så länge jämbördiga villkor inte är uppnådda med konkurrerande trafikslag och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ställa sig bakom 4 av 10-målet och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag till hur järnvägsunderhållet ska kunna återtas till offentlig regi och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP):

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa möjligheter för längre tåg och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fyra av tio motoriserade resor ska ske med kollektivtrafiken 2030 och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten ska ta ett större ansvar för regional kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en välfungerande, trygg, komfortabel, klimatsmart, tillgänglig och väl utbyggd kollektivtrafik är en grundförutsättning för att klara både arbetspendling och resor både i rusningstrafik och på obekväma arbetstider och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur staten i ökad utsträckning skulle kunna bedriva järnvägsunderhåll i egen regi och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att som nationellt mål för kollektivtrafiken sätta upp att fyra av tio motoriserade resor ska vara kollektiva till 2030 och tillkännager detta för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2024/25

2024/25:193 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om inrättandet av en gemensam statlig organisation, Järnväg Sverige, och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för förändring av EU:s reglering av banavgifter i syfte att minska dess negativa effekt för järnvägstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en plan för statlig finansiering av ERTMS-utrustning och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:241 av Kjell-Arne Ottosson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa rätt till färdtjänst över nationsgränserna och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:418 av Markus Wiechel (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att privata aktörer ska få använda sig av SJ:s bokningsplattform och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:580 av Rickard Nordin (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta för mindre barn att åka kollektivt och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:790 av Josef Fransson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkra nattågen till Jämtland från Stockholm och Göteborg och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:934 av Lena Johansson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att via kollektivtrafiken skapa smidiga pendlingsmöjligheter och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:977 av Camilla Mårtensen (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge kommunerna möjlighet att tillfälligt ombesörja kollektivtrafik om regionen inte kan

tillgodose behovet av en busslinje inom kommunen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2024/25:980 av Camilla Mårtensen (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder bör vidtas för att kollektivtrafiken inte ska ha folk stående i bussgångarna och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1052 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra etablering och utveckling av övningsanläggningar och därmed även utbildningar till järnvägsrelaterade yrken och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1111 av Marléne Lund Kopparklint (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att kravställa förebyggande åtgärder för att minimera banvallsbränder och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1209 av Catarina Deremar (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra etablering och utveckling av övningsanläggningar, och därmed även utbildningar inom järnvägsrelaterade yrken, i Stockholm-Mälardalenregionen och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1285 av Carita Boulwén och Johnny Svedin (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till någon form av skyddsbarriär mellan spår och perrong för att öka säkerheten på landets tågperonger och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1291 av Staffan Eklöf och Ann-Christine Frohm (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av färdtjänstens funktion och tillsyn samt sanktioner och kompensation till drabbade kunder och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1331 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förtydliga kriterierna för färdtjänstillstånd i enlighet med förslaget från Trafikanalys och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en modern och mer flexibel färdtjänst som är i linje med de funktionshinderspolitiska målen och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1340 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av bl.a. färdtjänstlagen och andra relevanta lagar som försvårar parasportande och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1384 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD):

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket och Konsumentverket bör ges i uppdrag att ta fram förslag på hur fullgod information om trafik och avgångar kan uppnås genom förnyad ansvarsfördelning och utökad samordning mellan berörda inom kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD):

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kollektivtrafik på vatten och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1577 av Isak From m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av nattågstrafiken mellan norra Sverige och Göteborg och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1625 av Helena Lindahl och Anne-Li Sjölund (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till statlig upphandling av SJ:s nattåg mellan Göteborg och Umeå samt Göteborg och Duved och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1727 av Julia Kronlid (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om riktlinjer för en familjevänlig tågtrafik och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1771 av Linus Lakso m.fl. (MP):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återta Arlanda express i nationell regi och avveckla extraavgifterna för spårbunden trafik till Arlanda och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP):

17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta en nationell kollektivtrafikmyndighet och tillkännager detta för regeringen.

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett nytt finansieringssystem för kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om införande av ett Sverigekort för kollektivtrafik och regional trafik och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafik och fjärrtåg och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram förslag på styrmedel som gynnar det kollektiva resandet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram förslag på åtgärder som minskar kostnaderna för kollektivtrafiken, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa kameraövervakning av kollektivtrafik och busshållplatser och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1933 av Vasiliki Tsouplaki m.fl. (V):

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska säkerställa att färdtjänsten inte får neka medtagande av idrottsutrustning och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den som är beviljad färdtjänst bör ha rätt till riksresor för tävlingar, läger och träning och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2016 av Charlotte Nordström (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga ett förtydligande av lagstiftning avseende möjlighet att anordna lokal kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2098 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppföljning avseende kvalitet och kostnader bör ske med en nationell årlig uppföljning i enlighet med motivering i motionen och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2247 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att återkomma till riksdagen med förslag till obligatorisk kamerabevakning inom offentlig kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2278 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att ge Trafikverket i uppdrag att införa utrop på engelska och/eller tyska på tågstationer under juni, juli och augusti och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2299 av Aida Birinxhiku m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att införa avgiftsfri kollektivtrafik för alla under 18 år och studenter och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2387 av Mats Sander m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att ge persontågstrafiken i Skåne högsta prioritet under rusningstimmarna och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2465 av Lars Englund (M):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till ett ökat statligt ansvar för BRT-stråk på vältrafikerade sträckor där järnväg saknas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till elektrifiering av järnvägen och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2531 av Fredrik Ahlstedt (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge SJ ägardirektiv om att upprätthålla trafik i egen regi mellan Uppsala och Stockholm, den s.k. Uppsalapendeln, och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP):

99. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning om framtida finansiering av och ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

100. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett Sverigekort för kollektivtrafik och regional trafik i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
106. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda om statligt stöd får och bör kunna ges till drift av lokal och regional kollektivtrafik i bostadsområden under uppbyggnad och tillkännager detta för regeringen.
135. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge SJ ett samhällsuppdrag att verka för ökat tågresande och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2627 av Elin Söderberg m.fl. (MP):

27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att upphöra med kalavverkning i särskilt klimat känsliga områden, med exempelvis risk för ras och skred, och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2630 av Linus Lakso m.fl. (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en kriskommission för Sveriges järnvägar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta en parlamentarisk järnvägsberedning och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör återta järnvägsunderhållet i egen regi och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att SJ AB bör tilldelas särskilt beslutade samhällsuppdrag avseende tåglinjer och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att svenska tåg ska komma och gå i tid och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att implementera ERTMS på de sträckor som är färdiga för 250 km/h och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda huruvida ansvaret för stationsområden, verkstäder och terminaler bör föras över från Jernhusen till Trafikverket och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för 835 meters godståg och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett regelverk för stopp av kalavverkningar i stråk runt järnvägsnätet i syfte att skredskydda infrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.

24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa den regionala tågtrafikens plats i järnvägssystemet och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att upphandla tågtrafik mellan Stockholm och Trondheim, via Östersund, och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken samt för resor som sker med kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta arbetet med att införa en digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en nationell och konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att initiera en översyn av den regionala kollektivtrafiken i syfte att utreda möjligheten till ett utvecklat huvudmannaskap för att motverka de nuvarande länsgränsernas inlåsning och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en översyn av gällande lagstiftning kring kollektivtrafik i syfte att möjliggöra nya kollektiva transportlösningar och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en kollektivtrafikbonus och tillkännager detta för regeringen.
- 18.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder ska vidtas för att med stöd i genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre och tyngre lastbilar och tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet väg- och järnvägsnät i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

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

34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägsunderhåll på statliga järnvägar ska upphandlas i konkurrens på en marknad och att detta förutsätter att Trafikverket besitter rätt kunskap och kompetens och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att underlätta implementering av ERTMS i såväl

- statens infrastruktur som tågoperatörernas ombordutrustning och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket – i samverkan med övriga järnvägsintressenter – i uppdrag att ta fram en handlingsplan för riskreduktion i samband med införande av ERTMS och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att följa utfallet av Finlands implementering i ERTMS-frågan, dvs. att installera signalutrustning som medför att dagens fordon med ATC samt ombyggda fordon med ERTMS kan trafikera samma bana, och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen via Trafikverket ska se över möjligheten att direktupphandla järnvägsunderhåll i tider när ordinarie trafik ligger nere så att den lägre trafikvolymen kan utnyttjas för underhåll och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fungerande nattåg i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
84. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fasa ut kvarvarande fossila drivmedel i tågsektorn och se över möjligheten att ge Trafikverket i uppdrag att upphandla vätgaståg på en eller flera utvalda sträckor och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2951 av Martina Johansson m.fl. (C):

61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör lägga fram de författningsförslag som behövs för att innehållet från Trafikanalys rapport Tydligare kriterier för färdtjänsttillstånd – redovisning av regeringsuppdrag (2023:3) kan implementeras senast den 1 januari 2026, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C):

40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen i kommande förhandlingar ska arbeta för att få regler på plats som gör det enklare att boka tågresor mellan olika EU-länder och stärker resenärernas rättigheter och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2955 av Muharrem Demirok m.fl. (C):

28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik bör införas och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att samarbetet över de nordiska landsgränserna bör stärkas för att förbättra

tillgången till kollektivtrafik i gränsregioner och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3055 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP):

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillgängliggöra naturreservat och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att personer som har färdtjänst ska kunna ha ett naturreservat som destination och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3068 av Mats Berglund m.fl. (MP):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket för färdtjänstresor för att stärka möjligheten för fler att delta i idrottsaktiviteter och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en välfungerande, trygg, komfortabel, klimatsmart, tillgänglig och väl utbyggd kollektivtrafik är en grundförutsättning för att klara både arbetspendling och resor både i rusningstrafik och på obekväma arbetstider och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kollektivtrafiken måste göras mer tillgänglig för personer med funktionsvariationer och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur staten i ökad utsträckning bör bedriva järnvägsunderhåll i egen regi, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att som nationellt mål för kollektivtrafiken sätta upp att fyra av tio motoriserade resor ska vara kollektiva till år 2030 och tillkännager detta för regeringen.
83. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att på sikt införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3217 av Amanda Lind m.fl. (MP):

30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att på sikt införa kostnadsfri kollektivtrafik för elever och tillkännager detta för regeringen.